/2059
CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES
Biblioteca y Publicaciones
CATALOGADO
LETRA

Buenos Aires, febrero 18 de 1974

Señor Jefe del
Area de Proyectos de
Infraestructura y Servicios
Ing. Pedro I. Giner
S / D

Ref.: Programa para el Reordenamiento Integral del Sistema de Transporte en la Provincia de Misiones.

At.: Licenciado Daniel Murphy

De acuerdo a lo convenido en el contrato de referencia, hago llegar a Ud., adjunto a la presente, un Informe de Avance de Tareas al promediar el trabajo, que por Acta de fecha 28/12/1973, complementaria del contrato original, fijara como fecha de iniciación del mismo el 1/2/1974.

De merecer el Informe su aprobación, posibilitará el pago de la Cuota N° 2, por un monto de $ 5.273,60, correspondientes a honorarios más $ 562,00 correspondientes a gastos, detalle a que hace referencia el Anexo IV del citado contrato.

A la espera de su resolución, lo saluda muy atentamente.

Ing. Daniel E. Batalla

INFORME DE AVANCE DE TAREAS

Ref.: Programa para el Reordenamiento Integral del Sistema de Transporte en la Provincia de Misiones.

El presente informe refleja lo realizado hasta la fecha por el experto y contiene las referencias en un todo de acuerdo a lo convenido en el Anexo I del contrato celebrado.

Se han realizado dos viajes a Posadas, Provincia de Misiones, El primero de ellos en la semana del 17 al 22 de diciembre de 1973 y durante su estadía se procedió a detectar y revisar la información existente a nivel provincial, así como a evaluar la misma, obteniendo las primeras conclusiones respecto de la importancia del transporte automotor suburbano e interurbano de pasajeros, la participación del sector empresario, concesionario de los servicios públicos y la organización y capacitación del sector público encargado de la administración y coordinación del servicio.

Para ello fueron realizadas una serie de entrevistas y reuniones con el personal técnico profesional de la Administración provincial y del representante del sector empresarial, que se detalla a continuación.

Secretario Técnico de Planificación, Ing. Dardo Rofelli, en cuya secretaría se desarrollará, según lo entendido por el suscripto y convenido entre el Consejo Federal de Inversiones y la Provincia, el estudio que a posteriori de este Informe se realice.

Arq. Sharp, de la Secretaría antes mencionada, a cargo del estu-

dio ya realizado en la Provincia respecto del "Proyecto de Reestructuración de horarios de los servicios de Transporte Automotor de Pasajeros Suburbanos e Interurbanos que operan parcial o totalmente sobre la R.N. 12", que fuera presentado para su aprobación al Ministerio de Economía, en julio de 1973.

Con el citado profesional se discutió largamente las características del transporte provincial y la existencia de antecedentes técnico-económicos de las líneas, de estadísticas obrantes en la Dirección de Transporte Provincial, etc.

Con su presencia se mantuvieron reuniones con el representante de los empresarios, Señor Baez, y con el Director de Transporte (actualmente separado de su cargo), Señor Enrique Rodini.

También se realizó una entrevista con el Dr. Julio C. Becerra, Asesor Legal de la Secretaría Técnica, quién ha tenido durante el año antepasado, la responsabilidad, junto con otros juristas, de la elaboración de un proyecto de legislación del transporte provincial, que sustituya y adecúe el actual Decreto Ley N° 2554/57 y su Decreto Reglamentario N° 2915/57, a la realidad de la prestación de servicios provinciales.

Sr. Héctor P. Baez, Secretario de la Asociación Empresarios Transporte Automotor, con quién se discutió el estudio realizado por el entonces COPRODE respecto de adecuación de horarios, estudio que según se expresara, cuenta con el apoyo de la mayoría de los empresarios. Además, se analizaron durante la entrevista los problemas generales por los que atraviesa el empresariado provincial, así como los puntos de vista de las modificaciones que deberían darse en la estructura administrativa de la Dirección de Transporte.

Al término de la estadía se tuvo una reunión con el Sr. Subsecretario de Economía y Hacienda de la Provincia, Señor César A. Doval, con la presencia del Secretario de Planificación Ing. Q°. Dardo Bofelli, con el Arq. Sharp de la citada Secretaría y con el Dr. Oudín de la Subsecretaría, a quienes se expuso la apreciación de la situación del transporte provincial suburbano e interurbano y se planteó globalmente el criterio que se seguiría para la preparación del programa y posterior realización del Estudio.

Asimismo, se evaluaron las alternativas técnico-políticas que puedan darse en el desarrollo del trabajo y se requirió que para la iniciación de la tarea, en el mes de febrero (durante enero regía un feriado administrativo), se definiera todo lo que hace a la colaboración de las dependencias del Ministerio de Economía (Dirección de Transporte, Dirección de Estadística, etc.), para la correcta marcha del trabajo.

La exposición realizada por el asesor con ayuda de cifras estadísticas allí elaboradas, fue considerada por los presentes como que reflejaba la situación actual del transporte provincial y la metodología global planteada para el futuro respondía a las expectativas de las autoridades allí reunidas.

Como síntesis se acordó que el Gobierno Provincial consideraría la posibilidad de poner en práctica el reordenamiento de los horarios, realizado por el ex COPRODE y no se alentaría la prolongación ni modificación de recorridos hasta tanto el estudio a realizar aportara mayores elementos de juicio. Todo esto ad referendum de la opinión y decisión final de los integrantes del Poder Ejecutivo.

En ocasión del segundo viaje, realizado durante la semana del 11 al 15 de febrero de 1974, se pudo trabajar en la sede de la Secretaría Técnica de Planificación con el Ing. Q°. Dardo Bofelli y con el Ing.

CETRA INGENIERIA ECONOMIA Y PLANEAMIENTO
CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES
Biblioteca y Publicaciones

Somazzi, a cargo del Area de Infraestructura.

Se le expuso en forma más detallada parte de la metodología pensada para el desarrollo del item costos y tarifas, en que se necesitará de la colaboración del personal de las oficinas técnicas viales, tanto en el orden provincial como nacional.

En este sentido se realizaron dos reuniones de trabajo, una en la Dirección Provincial de Vialidad, con el Jefe de Estudios y Proyectos, Ing. Pablo Moroz y otra en la sede de la Dirección Nacional de Vialidad, con el Ing. Zorrilla, quienes en oportunidad de tener que realizar un inventario vial para conocer las características de la infraestructura vial actual, aportaran (a pedido del Consejo Federal de Inversiones y la Provincia), su experiencia y el trabajo de colaboradores directos de sus respectivas oficinas técnicas.

No se pudo realizar ninguna reunión de trabajo en la Dirección de Transporte por cuanto el anterior Director (con quien se discutiera en diciembre el programa), ha cesado en sus funciones y el funcionario actualmente a cargo no contaba con la autorización pertinente del Ministerio de Economía (de quien depende), para brindar información.

Ante el hecho real de ver en alguna medida reducida la posibilidad de avanzar en la discusión de diversos temas técnicos, se realizó una reunión con el Subsecretario de Economía y Hacienda, Sr. César A. Doval, y el Secretario Técnico de Planificación, Ing. Q°. Dardo Bofelli, con la presencia del representante del Consejo Federal de Inversiones, Lic. D. Murphy y el asesor, evaluándose la marcha del programa y atento a que no se podía aún definir en esferas del Ministerio lo solicitado en ocasión de la anterior estadía, para la adecuada marcha del Estudio, se convino en dar por finalizada la estadía en Posadas y se levantó la reunión hasta tanto la Provincia

esté en condiciones de asegurar la colaboración de la contraparte local.

A continuación se hace una breve síntesis de las observaciones realizadas en materia técnica y una breve descripción de los grupos de temas a considerar a lo largo del estudio.

SINTESIS DE CONSIDERACIONES TECNICAS ACERCA DEL SERVICIO ACTUAL Y DEL PLAN DE TAREAS A DESARROLLAR

El servicio urbano y suburbano en la situación actual y a la luz de las cifras de la demanda de transporte registrada por las estadísticas oficiales, muestra una clara concentración de oferta y demanda a lo largo de la R.N. 12, en el itinerario Posadas-Iguazú, y en segundo lugar, el itinerario Posadas-Oberá por las R.N. 12 y 105.

Desde el punto de vista de orígenes o destinos más servidos figuran de acuerdo a las cifras del año 1972, entre otros, los siguientes:

ENTRE LOCALIDADES			N° DE PASAJEROS (1972)
Posadas	-	Oberá	624.409
	-	Iguazú	556.190
		El Dorado	111.379
		San Pedro	91.033
		Candelaria	80.775
		Alba Posse	75.389
Oberá	-	Cnia. Inglesa	69.437
		Campo Grande	59.112
		El Dorado	57.008
		A. del Valle	34.185
		San Pedro	27.539
		San Javier	23.601
		Corpus	12.148
Apóstoles	-	San Martín	58.819
		San Javier	36.103
		Oberá	20.465
El Dorado	-	Puerto Piray	124.021
		Sgo. Liniers	97.793
		Tarumá	36.460
		Monte Carlo	32.600

El total de pasajeros movilizados en la provincia durante este año da un total de 3.094.826 personas, lo que da un índice de movilidad de 7 pas/habitante.

Como se puede ver, los itinerarios predominantes son con crígen en Posadas, su capital, de donde sale o llega el 60% de los viajes interprovinciales, en Oberá casi el 20%, distribuyéndose el resto en otras localidades del interior.

En cuanto al número de líneas (empresas) y al parque de vehículos se puede detectar que un gran número de empresas cuenta con pocos vehículos.

De las estadísticas oficiales, para 1968 y 1972 surgen los siguientes valores:

I T E M	1968	1972
N° de líneas	47	51
N° de vehículos	143	213
N° de asientos	3.938	6.420
Pasajeros (en miles)	2.557,7	3.094,8
(N° de veh./empresa)	N° de empresas	
1 vehículo	24	12
2 a 5 vehículos	18	31
6 a 10 vehículos	1	5
11 a 15 vehículos	2	1
16 a 20 vehículos	1	1
+ de 20 vehículos	1	1
TOTAL	47	51

Fuente: Dirección Provincial de Transporte.

Es decir, existe un elevado número de empresas, de las cuales a la

fecha casi el 25% cuenta con 1 vehículo (no concebible en términos de prestación de servicio público), el 60% de 2 a 5 vehículos mientras que sólo 3 empresas tienen de 11 a más de 20 vehículos.

Pero lo otro digno de destacar es que a su vez, en 1972 las empresas más grandes tienen la mayor oferta medida en asientos/vehículo. La capacidad promedio de los vehículos ha ido creciendo sostenidamente a partir del período 1971/1972.

Otro hecho digno de resaltar es que hasta el presente nunca se han calculado costos de explotación de servicios y la tarifa que se aplica es la rige para los servicios interurbanos, que controla la Subsecretaría de Transporte de la Nación, que a primera vista no son servicios similares.

En síntesis, el plan de tareas a desarrollar en la Provincia, con la colaboración técnico-administrativa de personal local y del Consejo Federal de Inversiones, incluirá los siguientes títulos:

- Análisis de oferta y demanda de servicios suburbanos e interurbanos
- Definición de indicadores de niveles de servicio por tipo y obtención de los valores para el año base (1972 ó 1973)
- Cálculo de costos de explotación de servicios, por tipo y de acuerdo a un desagregado específico de costos de equipos, insumos, infraestructura y mano de obra
- Análisis de los valores tarifarios aplicados en la actualidad en relación con los costos calculados especialmente para este Estudio. Resultados y conclusiones con recomendaciones para su confirmación o variación
- Análisis de los diagramas de horarios y tiempos de viaje; se supone que de aplicarse el estudio ya realizado por el ex COPRODE,

podrá evaluarse su necesidad de ajuste o modificación

- Análisis complementario de los servicios urbanos e internacionales, no contemplados originalmente en el pedido de colaboración de la Provincia. Será necesario el tratar la interrelación de estos servicios con los interurbanos y recomendar una política concertada
- Análisis del funcionamiento de terminales en centros urbanos. Recomendaciones o sugerencias de modificación reglamentaria
- Análisis de la Dirección de Transporte Provincial, dependencia administrativa y funcional y su relación con el resto de la organización del Sector Público (infraestructura, estadística, etc.)
- Análisis regional y planificación de nuevos servicios. Posibilidad de expansión de empresas o líneas (en conjunto con la tarea de la Secretaría de Planificación)
- Legislación del transporte. Revisión de la actual y ajuste o modificación de acuerdo a las pautas que el estudio recomiende. Papel del Sector Público en materia de organización de empresas, control de los servicios, sistema económico-crediticio, etc.
- Conclusiones y recomendaciones para la aplicación de medidas de política de transporte de pasajeros

13659

CATALOGADO

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES
BIBLIOTECA

CETRA INGENIERIA ECONOMIA Y PLANEAMIENTO

Buenos Aires, marzo 19 de 1974

Señor Jefe del
Area de Proyectos de
Infraestructura y Servicios
Ing. Pedro I. Giner
S / D

Ref.: Programa para el Reordenamiento Integral del Sistema de Transporte en la Provincia de Misiones

At.: Lic. Daniel Murphy

De acuerdo a lo conversado en nuestra última reunión, elevo a Ud. un informe con la Metodología y Cronograma del Estudio.

La demora en su entrega se debe a la suspensión de tarea acordada durante el lapso que va desde el 22/2/74, fecha de mi memorandum referente a la entrevista con el anterior Ministro de Economía y Obras Públicas y la necesidad de clarificar el contenido de la tarea encomendada, y el 15/3/74 en que fue designado el nuevo Ministro, acordáramos la continuación de la misma de acuerdo a los términos originales del contrato.

El documento que se entrega servirá para establecer con las nuevas autoridades, el alcance definitivo del trabajo a realizar y en qué ámbito y con qué personal colaborará la Provincia. Una vez evaluado por Ud. y los técnicos provinciales los aspectos señalados en el presente Informe, elaborar la versión definitiva del Programa a realizar.

Aprovecho esta oportunidad, para que, por vía administrativa, se justifique esta demora debida a imprevistos surgidos a ambas partes y que se encuadran en los supuestos acordados en el Capítulo II del contrato, pudiendo realizarse a posteriori los pagos de honorarios sin descuentos por esta causa.

Saludo a Ud. muy atentamente.

Ing. Daniel E. Batalla

①
H.311
C15p
I (a pegar)

PROGRAMA PARA EL REORDENAMIENTO INTEGRAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE EN LA PROVINCIA DE MISIONES

SISTEMA INTERURBANO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS POR AUTOMOTOR SU ANALISIS Y PERSPECTIVAS

SISTEMA INTERURBANO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS POR AUTOMOTOR. SU ANALISIS Y PERSPECTIVAS. PROVINCIA DE MISIONES.

A. OBJETO DEL ESTUDIO

El conocimiento de la situación actual y las bases para la planificación futura y eventual reestructuración del transporte público de pasajeros para el servicio interurbano, significa poder determinar la demanda actual de los usuarios, y por supuesto, el conocer la evolución futura, de tal modo de organizar la oferta de servicios que le permita satisfacerlos con los costos más bajos y con un grado de comodidad aceptable para el grueso de la población usuaria.

Además deberán formularse recomendaciones concretas respecto de la organización administrativa-técnica de la Dirección de Transporte y explicitar las medidas de política y posibilidades de aplicación, por parte del Gobierno Provincial, en el corto y mediano plazo, a través de la citada Dirección.

En este caso particular deberá encararse un estudio de costos y tarifas, de tal modo de conocer la real incidencia de la ocupación y la rentabilidad de las empresas.

El estudio a realizar abarca el sistema interurbano, pero no por ello deberá descuidarse el análisis y correlación con el transporte suburbano y urbano, y principalmente de Posadas, capital de la Provincia, y asimismo incluir el transporte internacional y de turismo. Este tipo de servicios deberá ser evaluado, reglamentado y ordenado especialmente teniendo en cuenta el hecho de tener la Provincia una atracción turística muy importante como es la zona de Iguazú y de ser provincia limítrofe con dos países vecinos: Paraguay y Brasil. Es cada vez más creciente la corriente de pasa-

jeros y visitantes, que se movilizan por vía del automotor.

Este análisis sectorial puede ser realizado con toda la información disponible que se supone contiene el Estudio Turístico (recientemente finalizado en la Provincia).

Por todo lo expuesto, el alcance del Estudio Integral del Transporte de Pasajeros abarcará a cuatro tipos de servicio:

I. transporte interurbano provincial (primera prioridad);
II. transporte suburbano y urbano, principalmente de Posadas;
III. transporte interprovincial;
IV. transporte turístico (complementario de los anteriores).

B. GUIA METODOLOGICA SINTETICA

I - TRANSPORTE INTERURBANO

1. ANALISIS DE LA SITUACION ACTUAL (Y PERSPECTIVAS)

- Principales características de la actividad social y económica de la Provincia. Obtención de los indicadores de referencia;
- Distribución de la población urbana y rural y su relación con los indicadores de transporte (a ser elaborados en 2);
- Evolución en los últimos diez años y tendencia actual de crecimiento;
- Red actual de infraestructura (longitud, estado, características técnicas), sus perspectivas en los planes actuales de la Dirección Nacional de Vialidad y de la Dirección Provincial de Vialidad;
- Servicios de transporte que conectan la Provincia con el resto del país y con los países vecinos:
  - por automotor (ómnibus o automóvil)
  - por avión
  - por lancha y/o balsa.

2. SERVICIOS DE TRANSPORTE

2.1 Oferta y demanda

- Evolución del parque y de las líneas en los últimos diez años; 1963/1973*;

---

* En función de la estadística disponible.

- Situación actual medida en base a indicadores que permitan evaluar lodo lo referente a recorrido, parque, frecuencias, horarios, etc.;
- Volumen de servicios, pasajeros transportados, modalidad de los viajes, corredores o itinerarios principales;
- Origen y destino, por punto o zonas (líneas de flujos).

2.2 Administración y legislación

- Organización de la Dirección de Transporte (Funciones, Estadística, Control);
- Ley de Transporte Provincial (Decreto Ley N° 2554/57) y Decreto Reglamentario (N° 2915/57). Su vigencia actual, necesidad de modificación a la luz de las perspectivas y tipos de servicios a programar.

2.3 Costos y tarifas

- Inventario de los estudios de costos realizados, o bien de la adaptación de cálculos realizados para servicios interurbanos en el orden nacional;
- Fijación actual de tarifas, experiencias de la Dirección. Cálculo de rentabilidad de las líneas o de las Empresas según corresponda. Antecedentes técnicos y legales.

3. PROYECCION DE NECESIDADES

3.1 Demanda

Se realizará de acuerdo a las conclusiones obtenidas en 2. A

nálisis de la evolución y situación actual de los servicios y teniendo en cuenta los estudios de planificación que tengan realizados los organismos específicos de la Provincia. Para ello se aplicarán métodos particulares de proyección (desarrollo futuro de comunidades, desarrollo regional, localización de nuevas actividades económicas, etc.) (con la utilización de variables macroeconómicas), con lo cual se obtendrán niveles futuros de prestación, que la oferta deberá programar.

3.2 Oferta

Se realizará sobre la base de la proyección de demanda y teniendo en cuenta los resultados obtenidos respecto de coeficientes de utilización de equipos, o la existencia de recorridos o servicios coincidentes con los flujos proyectados. Además, con los resultados del análisis comparado de costos y tarifas se podrá determinar la necesidad de modificar, reforzar o crear nuevos servicios.

3.3 Administración y legislación

Una vez definidas las líneas de política y determinadas las medidas técnico-administrativas que deben aplicarse, podrá organizarse y dimensionarse la Dirección de Transporte y su relación de dependencia de Ministerio respectivo.

3.4 Costos y tarifas

Se realizará el cálculo del costo futuro y se obtendrán los valores tarifarios a aplicar para los servicios futuros.

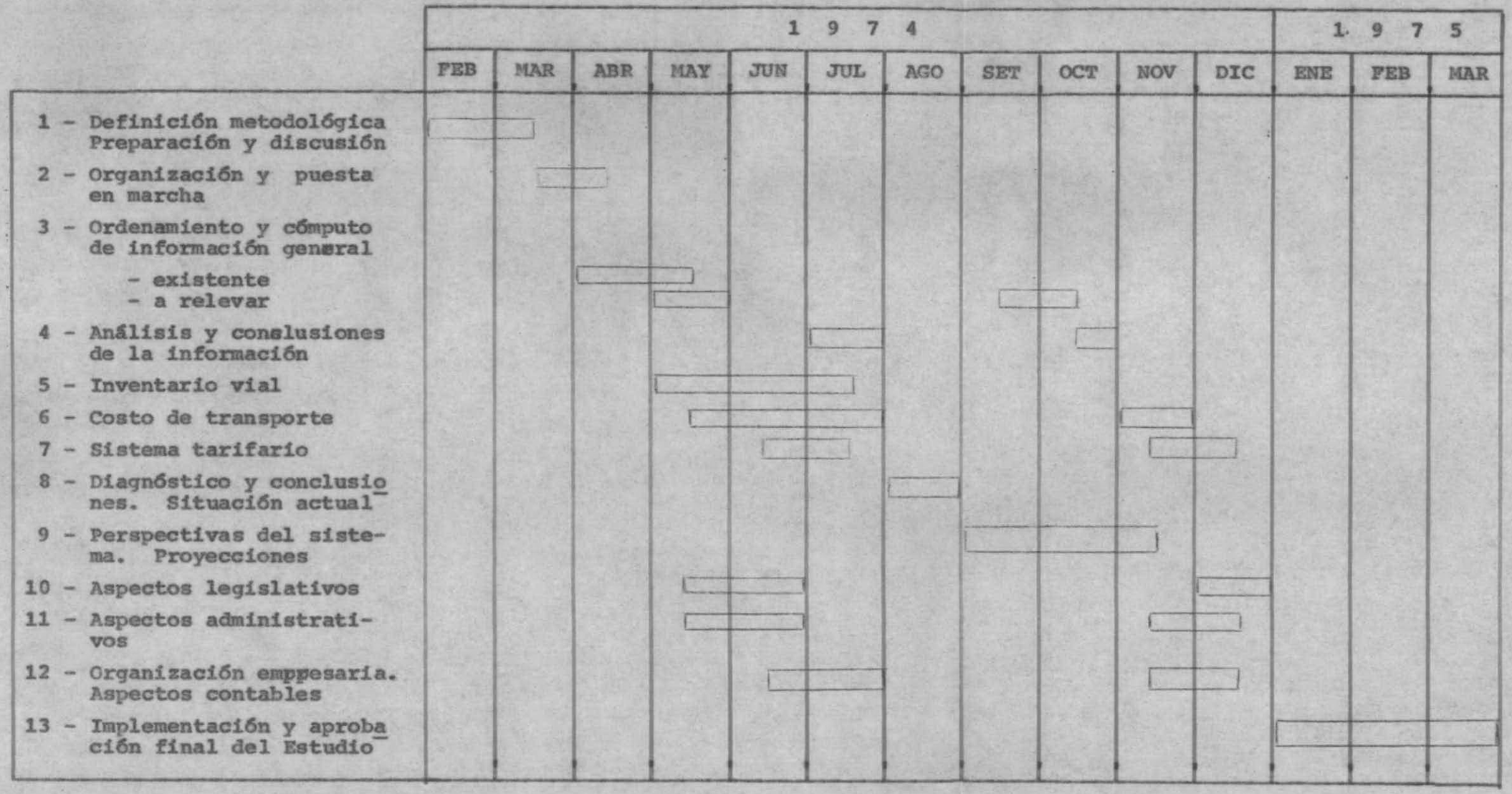
C. ORGANIZACION DEL ESTUDIO

Para ello deberá acordarse entre el Consejo Federal de Inversiones y la autoridad respectiva de la Provincia, que tenga el carácter de contraparte o receptora del Estudio, lo siguiente:

- Dirección del Estudio (experiencia en estudios similares, condiciones y tiempo de dedicación al mismo).
- Personal de la Dirección de Transporte de la Provincia y de la Secretaría Técnica de Planificación que actuará o participará durante la realización del Estudio y su implementación. En especial quien ejercerá el máximo nivel local, en el supuesto que el Director del Estudio no pertenezca a los cuadros técnicos de la Provincia.
- Participación de otros organismos de la Provincia, a través de su personal técnico-administrativo específico (Dirección de Estadística, Municipalidad de la Capital, etc.);
- Participación de los obreros y empresarios del transporte mediante la designación de sus representantes para consulta y aporte de información;
- Personal propio del Consejo Federal de Inversiones, de su Area de Proyectos de Infraestructura y de las especialidades respectivas;
- Profesionales a contratar por parte del Consejo Federal de Inversiones para realizar las distintas tareas específicas, que surjan del programa particularizado;
- Epocas deseables para efectuar relevamientos adicionales de movimiento de pasajeros, que no sean afectados por movimientos estacionales;
- Colaboración de las Direcciones de Vialidad: Nacional y Provincial, para el inventario de la infraestructura actual y proyectada, teniendo en cuenta los planes viales en ejecución, es de

cir, considerando los proyectos realizados o a realizar y pudiendo contar con una apreciación del estado actual de conservación de las rutas.

CRONOGRAMA DE TAREAS



CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES
BIBLIOTECA
CETRA INGENIERIA ECONOMIA Y PLANEAMIENTO

D. METODOLOGIA DETALLADA PARA TRANSPORTE INTERURBANO PROVINCIAL

1. INTRODUCCION

Para obtener una imagen de la situación actual ya se cuenta con el Estudio "Proyecto para la Reestructuración de los Horarios de los Servicios de Transporte Automotor de Pasajeros Suburbanos e Interurbanos que Operan Parcial o Totalmente sobre la R.N. 12", elaborado por el ex Consejo Provincial de Desarrollo, en el que se ha analizado la caracterización del servicio según tipo, distancia, modalidad de prestación e itinerario (principalmente sobre la R.N. 12); así como el cálculo de las distancias por itinerario (sea línea principal o ramal) y el régimen de marcha, con servicios directos, rápidos, expresos, etc. Por último, y respondiendo al objetivo de dicho Estudio se cuenta con la estructura horaria actual y se ha elaborado una propuesta graficada, que ha sido sometida a consideración de las autoridades.

Como hasta el presente no ha sido aprobada en forma oficial la propuesta realizada, se estará en condiciones de analizar la misma, solicitar a los empresarios el cumplimiento de lo propuesto en el ítem 4.2.3 (pág. 46) del Estudio mencionado.

Esta información deberá ser completada con un análisis dinámico de la evolución y situación actual de la prestación de servicios en todo aquello que permita relacionar la oferta y demanda de los mismos. Ello obviamente, implica que se centrará el análisis en la estructura actual del sistema, es decir, de las líneas actualmente en servicio, sin entrar a analizar en la primera parte del Estudio la demanda insatisfecha de todas aquellas zonas o poblaciones hoy no servidas.

Es decir, que partiendo de la información disponible se analizará

si la actual oferta de transporte se correlaciona (en qué grado) con la demanda registrada y qué implicancia tiene este grado de satisfacción de la demanda con los niveles tarifarios vigentes, es decir, con el precio que paga el usuario y, lógicamente, cómo es la explotación y rentabilidad de las empresas (o de la línea, según corresponda).;

2. OFERTA DE SERVICIOS

Para lograr un conocimiento detallado del sistema de transporte interurbano automotor de pasajeros, es necesaria la recopilación de la información que, a nivel de cada línea, se encuentre en la Dirección de Transporte o se elabore mediante recopilación directa. Así, serán analizadas la totalidad de aquellas líneas que se encuentren habilitadas, por la autoridad competente, para la prestación del servicio, constituyéndose éstas en el universo a tener presente para la realización de:

a) Graficación de recorridos

Esta información se procesará realizando indicación del recorrido principal y de las variantes que el mismo presente, sean éstas desvíos o fraccionamientos. A su vez se marcarán diferencialmente los servicios comunes, expresos o rápidos (según la categoría oficial vigente en la reglamentación provincial).

b) Cuadros de distancia y tiempos de viaje

Esta información, desagregada a nivel de línea, se encuentra en gran parte elaborada y disponible en el Estudio citado*; la misma deberá ser actualizada (en caso de ser ello necesario), indicando en cada caso los valores que se tengan, tanto para tramos principales o desvíos.

---

* Proyecto para la Reestructuración ....". ex COPRODE, julio 1973.

Este dato deberá ser cotejado con la información oficial que suministren las respectivas autoridades viales y muchas veces deberá ser medido por los responsables del Estudio para poder utilizar el dato correcto, ante diferencias entre ambas presentaciones.

Respecto a este punto, la colaboración que se espera tener para el relevamiento de la infraestructura vial necesaria para el cálculo de costos de explotación, en base a datos de proyectos viales, asegurará el contar con cierta precisión en la información.

Debe recordarse que las reglamentaciones vigentes (Decreto N° 2915/57) en el orden provincial, establecen en el Art. 17° inc. e), que "las autoridades de Vialidad que corresponda", certificarán la distancia y el tipo de camino.

Toda esta información a recopilar permitirá trazar un diagrama de isotiempos e isocostos a partir de determinados centros urbanos de importancia (Posadas, El Dorado, Iguazú, Oberá, etc.).

c) Frecuencia de los servicios (por tipo de servicio)

Es un relevamiento complementario del anterior y permitirá conocer las frecuencias horarias, para cada una de las líneas y para días hábiles y sábados o domingos, a partir de las cabeceras (puntos de origen) respectivas.

Parece importante tener clarificado la distribución de servicios por tipo o modalidad, es decir, servicios normales, rápidos, semirápidos, expresos, etc. Respecto a este punto deberá ser revista la actual categorización, definidas perfectamente cada una y evaluada la necesidad de cada tipo o modalidad.

d) Cuadros tarifarios

Es una información que al igual que la citada en los items

b) y c) está en los archivos estadísticos de la Dirección Provincial de Transporte y los datos tabulados por puntos de origen o destino permiten analizar tarifas seccionales o parciales dentro de un gran itinerario.

e) Equipamiento empresario

i) Análisis del parque

Es necesaria la actualización y contralor de los datos que sistemáticamente releva la Dirección de Transporte respecto de las unidades afectadas y habilitadas para el servicio.

La información básica a tener en cuenta será en primera instancia:

- tipo de unidad (caracterización interna del vehículo, número, letra, etc.);
- fecha de fabricación;
- fecha de puesta en servicio;
- monto de compra (valor a nuevo).

Para completar esta información deberá recabarse a cada empresa las características técnicas de los vehículos:

- marca y modelo de chassis;
- marca y número de motor;
- marca y capacidad (asientos) de carrocería;
- tipos de cubiertas (medidas).

En todos los casos se deberá recabar información acerca del estado de conservación en que se encuentren los diversos ítems antes detallados. Esta información acerca de la utilización del vehículo se deberá complementar con los kilometrajes recorridos (mensual o anualmente) por cada unidad.

Todo lo que antecede constituye un censo de unidades (oferta), que es elemento de primordial importancia en la determinación de los costos de explotación en que incurre el sistema.

Oportunamente se decidirá la realización de encuestas (censos), complementarias que permitan medir temporalmente las condiciones de la oferta.

ii) Capacidad de oferta

La capacidad de oferta de un servicio está determinada por la interrelación de dos variables, a saber: los lugares disponibles en cada vehículo (lug/coche) y las frecuencias horarias que se prestan.

Establecidos los criterios de comodidad que se consideren aconsejables para la prestación del servicio y los valores que adquiere la demanda real del mismo, pueden fijarse con aproximación la cantidad de frecuencias necesarias, como asimismo dadas limitaciones en las frecuencias posibles pueden establecerse los índices de "incomodidad" relativa en que deberá prestarse el servicio.

En definitiva, el análisis de la capacidad de oferta, sea medida en lug/coche o lug/km (introduciendo la variable ya conocida de coche/kilómetro), será de suma utilidad para el conocimiento del comportamiento del sistema de transporte.

Este indicador se utilizará, como se verá más adelante, para la determinación de la tarifa media, conocido el costo de explotación para el vehículo medio.

f) Empresas

Se deberá contar con un diagnóstico claro respecto de quienes son los empresarios que en la actualidad son los concesionarios de cada servicio, así como si cuentan con las habilitaciones oficiales respectivas y si se ha cumplido con la reglamentación vigente.

En síntesis, deberá realizarse un detenido análisis de los antecedentes administrativos de las mismas, para lo cual la

Dirección de Transporte pondrá a disposición todas las actuaciones administrativas que correspondan.

Como complemento se deberá hacer un análisis crítico sobre cumplimiento de las empresas con la reglamentación vigente, en especial de los capítulos II, V, VI, VIII, X, XI, XIII y XIV del Decreto N° 2915/57.

3. DEMANDA DE SERVICIOS

Será necesario conocer la cantidad total de pasajeros transportados, que utilizan los servicios a lo largo de todo el itinerario o de tramos del mismo. En general el tramo comprende secciones tarifarias, la que a su vez se establecen en coincidencia con centros urbanos o localizaciones de actividad económica donde se concentra la demanda de servicios.

En síntesis, que deberá contarse con el dato de pasajeros transportados entre cada sección o tramo en estudio, a efectos de relacionarlo con la oferta que ha sido antes analizada.

De no contarse con estadística suficiente, deberá prepararse un relevamiento sobre el vehículo, en determinados días, horas y puntos del recorrido, que permita conocer la movilidad (sube y baja) a lo largo del itinerario. En general, es deseable que esta información se recoja en coincidencia con las secciones tarifarias antes mencionadas.

La necesidad de relevamiento debe ser analizada en base a la estadística ya obrante en la Dirección, y en caso de ser ello necesario, buscar que a posteriori la información recogida sea representativa del movimiento total. Es decir, que su momento y la duración de la encuesta (tamaño) sea representativa del universo.

4. RELACION ENTRE OFERTA Y DEMANDA DE SERVICIOS

Conocidos estos datos se podrá realizar el análisis comparativo entre oferta y demanda, lo que permitirá evaluar si la diagramación actual de servicios se correlaciona con la demanda o si hay sobredimensionamiento o faltante en determinados puntos del itinerario o a determinadas horas del día. Todo ello a partir de un índice de comodidad promedio que deberá ser previamente definido, en discusión con las autoridades de transporte de la Provincia.

Debe señalarse que la Dirección de Transporte de la Provincia, en su División Servicios Públicos de Pasajeros, recibe la información de estadística, que de estar ya elaborada permitirá obtener las cifras respectivas.

De contarse solamente en archivos con la información y no estar esta procesada, se deberá partir de la elaboración y tabulación de datos del Formulario N° 33 "Planilla de Estadística Mensual (cuya fotocopia se adjunta), así como de la Planilla sin número, que mensualmente deben presentar las empresas, que se refiere al tráfico de ida y vuelta, entre localidades. En dicha planilla figura además el dato de la distancia entre localidades del recorrido.

A fin de completar el análisis de relación entre oferta y demanda deberá cuantificarse con la correspondiente evaluación, el número de solicitudes pendientes de ampliación, modificaciones parciales o reducción de servicios, sean ellos en términos de distancia, de frecuencias de servicios, en distintos tipos de servicios, etc.

Asimismo, se vinculará el conocimiento de la demanda antes obtenido para la determinación de los "ingresos virtuales" de las líneas. Esto se obtendrá mediante la utilización del costo-kilómetro

promedio (ver item 5) y la distancia media de viaje obtenida a partir de los indicadores (pasajero-kilómetro y pasajeros transportados).

Los "ingresos virtuales" serán computados con los ingresos reales que es posible obtenerlos mediante dos vías:

a) las declaraciones firmadas de la empresa;

b) mediante el cálculo de la tarifa media y la cantidad de pasajeros transportados.

Esta comparación será de utilidad para analizar posibles distorsiones en la prestación del servicio.

Será también analizado en este punto la vinculación del transporte automotor con los medios alternativos que de escaso desarrollo en la actualidad, pero que pueden observarse como de importancia en el futuro.

Asimismo, estos elementos servirán para la determinación de la diagnosis y conclusiones del estado actual del sistema de transporte y para ser utilizados en la evaluación del proceso de desarrollo a que el mismo se verá sometido en el futuro.

Las conclusiones a que se arriben serán de utilidad tanto para la diagramación del sistema como un todo integrado, como para ser incorporadas al análisis de las partes integrantes del mismo.

Así serán utilizadas al desarrollar los temas de organización administrativa-legal del Estado y de organización empresaria de los prestatarios directos del servicio.

5. COSTOS DE EXPLOTACION

El objeto de calcular el costo de explotación de los servicios es contar con el elemento básico para establecer pautas tendientes a la fijación de tarifas. Al presente se adoptan los valores que se elaboran por la autoridad competente en el orden nacional, ajustándolos a las características de la infraestructura vial provincial.

El conocer el costo permitirá, a su vez establecer los niveles de ingreso de las empresas prestatarias del servicio de pasajeros interurbanos.

La elaboración del costo de explotación presupone analizar las variables que hacen a la caracterización del servicio, poniendo mayor énfasis en aquellas que resultan significativas a los fines tarifarios; es decir, las que, por su importancia relativa, representan desembolsos que puedan incidir en las tarifas en forma relevante.

En el caso de Misiones adquiere particular importancia el conocimiento adecuado de la red vial nacional y provincial, para lo cual se hará un relevamiento integral que permita conocer los valores medios kilométricos de las curvas horizontales y verticales, como así también de cambios de ancho, etc., que inciden en el cálculo previo a realizar para explotación de servicios en caminos en recta y horizontal.

Para este tema se deberá contar con la colaboración de técnicos de las respectivas administraciones viales, en el orden nacional y provincial.

De acuerdo a todo ello se considerará:

a) Tipo de vehículo utilizado

El cálculo del costo de explotación se realiza a partir de la elección de un vehículo tipo, que representa a todos los que integran el parque y sirven en la empresa.

En general, se estima que la vida útil de los vehículos que prestan este tipo de servicio alcanza los 10 años*-aserto que se encuentra convalidado por gran parte de la legislación respectiva-, y que a partir de los 600.000 km recorridos totales se requiere un importante gasto en materia de reacondicionamiento del coche que, sumado a los mayores consumos de combustible, lubricantes y reparaciones debidos a la antiguedad del equipo, no compensa su posterior uso.

b) Tipo de camino

Los recorridos de las distintas líneas atendidas por las empresas se desarrollan sobre calzadas pavimentadas y de tierra, que para cada una de ellas se presentan en proporciones variables. Por lo tanto, el cálculo del costo se efectúa para camino pavimentado y camino de tierra, obteniéndose el costo global para cada empresa, es decir para el conjunto de líneas que atiende, como valor ponderado de los mismos de acuerdo a los kilometrajes totales recorridos sobre cada tipo de calzada.

A su vez, para cada línea, el costo resulta como valor ponderado según la participación de cada tipo de calzada en el recorrido total.

La elaboración de ambos costos permite, entonces, una gran flexibilidad en el análisis, dado que es posible estudiar la rentabilidad de las empresas, o bien, la que presenta cada

*Como valor máximo, a fijar en el Estudio.

una de las líneas, así como también, estimar la que se obtendría en caso de futuras extensiones de recorridos o modificación de las condiciones de la infraestructura vial provincial.

c) Grado de utilización del vehículo, medido en promedio de longitud recorrida por mes

Esta variable depende de la programación de tráfico adoptada para la prestación del servicio; la cual, a su vez, es función de la velocidad comercial que es posible desarrollar, de las frecuencias ofrecidas, del intervalo de prestación del servicio y de la distancia a recorrer.

d) Antiguedad media de los vehículos en servicio. Vida útil de las unidades

La antiguedad media a adoptar para el parque de las empresas, es la que se obtiene como promedio ponderado de las edades de los vehículos que las integran. En cuanto a la vida útil de las unidades, se estima en 10 años* conforme a lo manifestado en el punto a).

e) Captación de datos, consumos específicos y precios

El procedimiento a seguir para la captación de los datos a utilizar en el cálculo del costo de explotación, se basa en la determinación de consumos específicos para cada tipo de vehículo, encuestas a la empresa prestataria y a los concecionarios proveedores de equipos y repuestos y finalmente, consideración de las distintas disposiciones legales vigentes, que en alguna forma intervienen en el costo a elaborar.

En lo que respecta a la determinación de los consumos específicos de combustibles, lubricantes, etc., sirven de guía las

---

* Valor máximo.

especificaciones que para los modelos de vehículos utilizados proporcionan los fabricantes.

Las encuestas a las empresas y a los concesionarios proveedores de equipos y repuestos se refieren particularmente a datos como los de duración de cubiertas, porcentajes de recapados, frecuencias y tipo de tareas de mantenimiento, personal empleado, precios, etc.

Las disposiciones legales vigentes permiten calcular salarios de personal, cargas sociales, etc.

En todos aquellos casos en que los datos no correspondan a valores taxativamente determinados, o bien que para los precios no exista cotización oficial, los valores a adoptar surgirán de un cuidadoso análisis de la información recogida.

Las razones por las cuales se prefiere este método al de utilizar como base las registraciones contables de la empresa, consisten fundamentalmente, en que la asignación de costos no se realiza en la forma en que resulta necesaria para el cálculo del costo, pueden incluir gastos financieros e incluyen los efectos inflacionarios a lo largo del período de análisis.

En el tratamiento de cada rubro constitutivo del costo se hará referencia a la fuente de información a utilizar.

5.1 Método para el cálculo del costo de explotación

El costo de explotación es la suma de dos distintas categorías de costos: los variables, que varían proporcionalmente al kilometraje recorrido por el vehículo, es decir, que son constantes por ki

lómetro; y los constantes, que lo son para un período dado, independientemente del kilometraje recorrido, y por lo tanto, el costo por kilómetro varía según la intensidad de uso del vehículo. Estos últimos incluyen los costos asignables a la empresa, dado que se parte del supuesto de que su tamaño no variará a corto plazo.

5.1.1. Costos variables

a) Combustibles

Los fabricantes de vehículos señalan en los prospectos relativos a cada uno de los tipos que producen, los coeficientes de rendimiento en kilómetros por litro, tanto para caminos pavimentados como de tierra. En el caso de que no pudiera obtenerse el segundo dato, puede estimarse un incremento de consumo de alrededor del 20% para calzadas de tierra enripiadas en buen estado, y del 40% para calles de tierra comunes*.

El precio del combustible (gas-oil), es el oficial de venta al detalle en la época de realización del análisis, pero debe tenerse en cuenta la posibilidad de que las empresas obtengan descuentos especiales por consumos masivos.

b) Lubricantes

Los consumos específicos se obtienen a partir de encuestas a las empresas y datos de fabricantes, consistiendo en la cantidad de litros de lubricante que se reponen o cambián, y el intervalo de kilómetros que se recorren entre dos operaciones sucesivas. De ser posible, se desagregará la información para aceite de motor, de la caja de cambios y del diferencial.

---

* A su vez variable con las pendientes del camino.

c) Cubiertas

En primer lugar, debe establecerse el tipo y cantidad de cubiertas que se utilizan, así como la realización de recapados (porcentaje de recapado), información que se obtiene en las empresas y en los concesionarios de venta de equipos. Asimismo, debe contarse con datos acerca de duración de cámaras y cubiertas circulando en pavimento e incremento de duración de las cubiertas en virtud de la realización de recapados. Estos datos y los precios de cámaras y cubiertas, como del recapado, se obtienen en los comercios proveedores.

Los insumos relativos a estos rubros (a) al c)), para cada tipo de vehículo, serán calculados en base a los datos obtenidos en el "Running Cost of Motor Vehicles as Affected by Road Design an Traffic", Highway Research Board, teniendo en cuenta las variables que hacen a las características físicas y geométricas de la ruta o tramo considerado, tales como tipo de pavimento, obstrucciones laterales y transversales, curvas y pendientes.

d) Mantenimiento

Los costos de mantenimiento se refieren tanto al lavado, engrase y cambios de filtro como a las reparaciones mecánicas que se realizan en el vehículo.

En lo que concierne a las operaciones de lavado, engrase y cambios de filtro, es necesario determinar por medio de datos aportados por las empresas, el kilometraje recorrido entre dos servicios sucesivos. Esta información debe ser verificada en las estaciones de servicio del lugar, así como en los concesionarios de vehículos en lo que se refiere a las dos últimas. Los precios corrientes para los servicios tam-

bién deben requerirse en las estaciones de servicio.

Los datos obtenidos en las empresas se referirán, como es notorio, a recorridos que comprenden calzadas pavimentadas y de tierra.

e) Total costos variables

La suma de los costos por tipo de calzada y de vehículo, referentes a consumo de combustibles, lubricantes, cámaras y cubiertas y gastos de mantenimiento, nos da el total de los costos variables.

5.1.2 Costos constantes

a) Personal de conducción

A efectos del cálculo del gasto que significa el personal de conducción de los vehículos, es necesario conocer la cantidad de personal afectado al servicio. Para ello, se requiere el dato a las empresas, o bien se calcula la dotación en base a las horas de trabajo diarias por vehículo. Como el dato de las empresas puede presentarse distorsionado en razón de que el personal puede prestar otras tareas en su horario, es preferible adoptar el segundo criterio.

b) Depreciación del material rodante

Teniendo en cuenta que, en general, existen disposiciones legales que fijan antiguedad máxima permitida para los vehículos afectados al servicio público -como se mencionara al efectuar la consideración del parque-, a los efectos del cálculo de depreciación la antiguedad del vehículo se mide en los

kilómetros que la unidad recorre durante la vida útil que se le asigna.

c) Interés del capital invertido en el material rodante

El análisis de este rubro parte de la determinación básica de la tasa de interés a aplicar al capital realmente invertido. Puede estimarse como correcto adoptar la tasa correspondiente a operaciones normales de préstamos a empresas con garantía bancaria, ya que éstas son las que más se asimilan a las condiciones de riesgo de las empresas de transporte, en el que es menor que en otros tipos de empresa.

d) Seguros

Los seguros sobre el vehículo se refieren al riesgo relativo a la prestación del servicio, es decir, daños personales y materiales a terceros transportados o no, y daños al vehículo. La información puede ser requerida en las compañías aseguradoras, o bien suministrada por la empresa prestataria del servicio, a la vista de contratos de seguros realizados, en lo posible en este caso, contando con valores para cada tipo de vehículo.

e) Patentes

Teniendo en cuenta los Decretos Provinciales u Ordenanzas Municipales respectivas que fijan los valores para los distintos tipos y edad de vehículos, se contará con el dato oficial de costo unitario. Este gasto total de la empresa debe sin embargo, repartirse entre todos los vehículos afectados al servicio.

Para items varios ver Planillas Form N° 30, 36, C-2, etc. de la Dirección de Transporte.

f) Retribución percibida por los municipios o por el Instituto Provincial del Seguro o por la Dirección General de Rentas*

Se establecerán los valores respectivos, distribuidos por kilómetro recorrido.

g) Uniformes

En su mayoría, los convenios colectivos de trabajo con el personal de conducción y guardas, establecen la obligatoriedad de la entrega de determinada cantidad de uniformes por año.

h) Desinfección

La autoridad concedente del permiso establece, por lo general, la periodicidad de tareas de desinfección en los vehículos, lo cual entraña un gasto anual asignable a las mismas, producto de la tasa de desinfección por la cantidad de veces que se realiza anualmente.

i) Costos asignables a la empresa

Entre los gastos que realiza la empresa -en el supuesto de que su tamaño no variará a corto plazo por lo cual se los considera constantes- se encuentran alquileres, tasas municipales, personal de tráfico (inspectores, recaudadores, controles, etc.), y de administración, depreciación de muebles y útiles, interés sobre el capital invertido en estos bienes y gastos generales (administración, luz, teléfono).

El monto total de los gastos anuales de la empresa, obtenido como suma de cada uno de los señalados a lo largo del año, corresponde por igual a cada uno de los vehículos que integran el parque.

---

* Ej.: Seguro Obligatorio (IPS) e impuesto al turismo.

j) Total costos constantes

Así obtenidos los costos para cada item, la suma de los mismos de acuerdo a marca de vehículo y tipo de calzada, nos proporciona el total de costos constantes para las cuatro combinaciones posibles.

5.1.3 Ejemplo de costos de operación

Calculados los costos variables y constantes, por marca de vehículo y tipo de calzada, los costos de operación son:

Costos operación	Pavimento	Tierra
Variable		
Marca 1	V_1	V^1_1
Marca 2	V_2	V^1_2
Constantes		
Marca 1	C_1	C^1_1
Marca 2	C_2	C^1_2
Total		
Marca 1	T_1	T^1_1
Marca 2	T_2	T^1_2

Para obtener el costo de operación ponderado, corresponde a los servicios por pavimento y tierra, para cada marca o tipo de vehículo se hará en base a los datos obtenidos en el item).

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES
CEFIRA INGENIERIA ECONOMIA Y PLANEAMIENTO
BIBLIOTECA

6. SISTEMA TARIFARIO

Se analizará el sistema vigente actualmente y preparando las bases para las recomendaciones de política futura.

6.1 Análisis del sistema tarifario

Una vez calculado el costo medio para el conjunto de líneas de la empresa, es posible obtener la tarifa media del servicio, para el momento en que se realiza el análisis. Para ello es necesario conocer, además, el valor del índice de renovación I_r. Este se obtiene según la siguiente expresión:

$$I_r = \frac{\text{Pasajeros transportados}}{\text{Coches-km realizados}}$$

Los valores que intervienen deben referirse al mismo período. La tarifa media es entonces:

$$T_m = \frac{\text{Costo } (\$/\text{coche-km})}{I_r \ (\text{pas/coche-km})}$$

Teniendo en cuenta que en la actualidad la tarificación es por secciones, el valor T_m deberá ser distribuído entre los valores T_{m1} ..... T_{mn} y, conocidos los respectivos coeficientes de utilización de cada sección I_{r1} ..... I_{rn}, podrá compararse con los valores de B_1 ..... B_u (boleto medio o precio), a fin de determinar la rentabilidad de cada empresa. Otra forma de calcular es conociendo el valor del Boleto (B), se calcula el ingreso unitario (I_u):

$$I_u = I_r \times B$$

que se compara con el costo medio.

En el caso de que existieran pases libres o abonos, será necesa-

rio calcular el valor del boleto medio (B_m) y del abono medio (A_m), éste en función de su relación con aquél. En tal caso se deberían calcular separadamente los índices de renovación I_r para pasajeros comunes e I'_r para pasajeros abonados, ambos en la forma indicada más arriba, es decir:

$$I_r = \frac{\text{Pasajeros comunes transportados}}{\text{Coches-km realizados}}$$

$$I'_r = \frac{\text{Pasajeros abonados transportados}}{\text{Coches-km realizados}}$$

El costo medio sería entonces:

$$C_m = I_r \times B_m + I'_r \times A_m$$

Conocida la relación entre Boleto y Abono, que será la misma que entre B_m y A_m, se calculan los respectivos valores.

El ingreso unitario se calcula según:

$$I_u = I_r \times T_m + I'_r \times \frac{A}{B} T_m$$

La comparación entre el costo medio y el ingreso unitario permite estimar la rentabilidad de la empresa.

El sistema tarifario actualmente en vigencia en el servicio interurbano muestra una distorsión en cuanto a los valores kilométricos (recorridos) y a los tipos de camino, lo que conjuntamente con los coeficientes de ocupación incide en los niveles de rentabilidad de algunas empresas, especialmente para aquellas que prestan servicios en itinerarios de tierra, con bajos valores de demanda y con vehículos algo envejecidos.

Es previsible que deberán modificarse algunos de los valores y establecer un sistema o bien por zonas o bien kilométrico, a partir de determinados centros urbanos principales.

Teniendo en cuenta los valores de costos calculados para cada tipo de vehículo y/o tipo de servicio y los valores de los índices de renovación puede calcularse la tarifa media, de acuerdo con la siguiente expresión:

$$T_m = \frac{\text{Costo } (\$/\text{coche-km})}{I_r \quad (\text{pasajeros/coche-km})}$$

La tarifa media expresada en $/pasajero puede ser distribuida a su vez en tarifas especiales, nocturnas, de escolares, etc.

6.2 Resultados obtenidos

Una vez determinados los valores teóricos, se presentarán a la autoridad de aplicación la solución aconsejada y, en caso de diferir sensiblemente del sistema anterior, una solución alternativa como política de transición. Se prepararán los cuadros tarifarios tipo para una línea tipo.

Asimismo, se hará un análisis particularizado y la recomendación respectiva para los distintos tipos de servicios regulares, rápidos, semirápidos y expresos. Previamente habrán sido definidas la clasificación que se aconseja para la prestación de los distintos tipos de servicios interurbanos.

Como punto final se harán las recomendaciones que correspondan para el cálculo de costos y de tarifas, para lo cual la metodología utilizada en el Estudio servirá de base para el futuro, es decir, para ajustes, revisión o aumentos de tarifas.

7. ASPECTOS ADMINISTRATIVOS

Se realizará un análisis de la actual organización de la Dirección de Transporte así como de su dependencia del Ministerio de Economía y Obras Públicas.

Actualmente la Dirección cuenta con un organigrama que prevé la existencia de un Departamento Técnico-Administrativo del que a su vez dependen cuatro Divisiones: dos a un nivel superior (Servicios Públicos e Inspección General), y otras dos a un nivel inferior (por lo menos en el diagrama así se ha representado) que son las de Costos y Tarifas y Asesoría Técnica.

Se hará referencia concreta a la dotación de recursos humanos que no parece ser suficiente para cubrir las funciones previstas ni las que se prestan, principalmente en materia de control del servicio de transporte automotor de pasajeros.

Asimismo se evaluará la formación técnico-administrativa de cada responsable de tarea y se complementará con una evaluación de la necesidad de espacio físico y condiciones para el desempeño de las tareas de la Dirección.

Se completará el diagnóstico con el análisis crítico de los antecedentes obrantes en materia de misión, funciones y dotación de cada unidad funcional, incluidas las precedentemente señaladas.

Es decir, que deberá determinarse claramente si el organigrama ha tenido en cuenta la Ley de Transporte y Decreto Reglamentario vigente o bien la estructura ha surgido de experiencias de tipo técnico-administrativo vigente en otras reparticiones del orden provincial o de otras reparticiones similares de otras provincias, de donde tal vez se obtuvo alguna referencia también en el orden legislativo.

Todo parece indicar que las tareas predominantes son de tipo administrativo: control de servicios, expedientes de modificación de servicios (recorridos, horarios, etc.), recepción y elaboración primaria de información estadística, etc. La dotación actual es de aproximadamente menos de 20 personas (número que parece escaso), de las cuales sólo 9 están en tarea de inspección en la Terminal y en ciertos puntos de la red de servicios.

Otro tema importante a analizar es la relación existente entre la autoridad del transporte a nivel provincial y la de tránsito y transporte a nivel municipal. En especial deberá conocerse con claridad la forma de administración: funcionamiento, control, percepción de tasas, etc., de las Terminales de transporte a que hace referencia la legislación vigente (Cap. XX, Decreto N° 2915/57).

En cuanto al tema de su dependencia funcional y administrativa actual, deberá consultarse a las autoridades respectivas del Ministerio de Economía y Obras Públicas (máxime al producirse la designación de su nuevo responsable), respecto de posibles modificaciones de su estructura actual.

Encontrándose a la fecha de realización del Estudio acéfala la Dirección de Transporte, será posible pensar en que quién asuma su responsabilidad, lo sea con carácter interino hasta tanto se conozcan los resultados y recomendaciones del mismo, que la legislación a dictar contemple todo lo necesario para una adecuada prestación de servicios y se hayan establecido claramente misión, función y dotación de la Dirección.

8. ASPECTOS DE LEGISLACION

Se contará con un análisis crítico de la actual legislación vigente, Ley N° 2554/57 y su Decreto Reglamentario N° 2915/57, así co-

mo del proyecto modificatorio de esta Ley elaborado por una comisión de legislación a nivel provincial, que trabajó durante el período que va de febrero de 1969 a mayo de 1970 y que produjera despacho complementario en mayo de 1971, por parte de asesores letrados del Gobierno Provincial.

Deberá contarse con un análisis crítico de la experiencia de su aplicación en estos últimos 10/12 años, por ser el período en que la evolución del transporte de pasajeros por automotor registra tasas de crecimiento que plantean en la actualidad condiciones de prestación, número de vehículos y número de empresas, que no existían a la fecha del dictado de la reglamentación de la ley.

Asimismo, deberá contarse con un análisis crítico respecto de aspectos jurisdiccionales, es decir, la existencia de servicios interprovinciales, interurbanos, urbanos e internacionales, muchos de los cuales no existían en el momento de dictarse la ley respectiva.

El otro aspecto particularizado y al que también se hizo referencia en el análisis de los aspectos administrativos, es el que se relaciona con la existencia de terminales o estaciones de transporte, localizadas en el ámbito urbano y que son administradas y reglamentadas por la autoridad municipal respectiva.

Téngase en cuenta que el Art. 137°, del Capítulo XX del Decreto Reglamentario se menciona que: "El gobierno y contralor de todo "lo que se refiere al servicio en el interior de las estaciones "terminales, estarán a cargo exclusivo de la DIRECCION, conforme "a las disposiciones y reglamentaciones que al respecto se dicten ..... ", lo que pueden entrar en conflicto con la legislación municipal.

Deberá también tenerse un comentario particular respecto de la re

lación entre la autoridad provincial y la nacional respectiva (Dirección Nacional de Transporte Terrestre, dependiente de la Subsecretaría de Transporte de la Nación), a efectos de lograr una mejor coordinación de servicios interprovinciales y una posibilidad de tener participación activa en la autorización y control de servicios turísticos.