

25948

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

PROVINCIA DE SALTA

FORMULACION DEL PLAN PROVINCIAL DE DESARROLLO A MEDIANO Y LARGO PLAZO

SECTOR TRANSPORTE Y COMUNICACIONES

ING. BATALLA Y ASOCIADOS
1er. Informe Parcial
Abril de 1981

CATALOGADO

25948



BATALLA Y ASOCIADOS
INGENIEROS CONSULTORES

Buenos Aires, 20 de abril de 1981

Señor Secretario General del
Consejo Federal de Inversiones
Cnel. (R) Carlos B. Pajaríño
S / D

EX. N°	FE N°
Agregado N°	22 ABR 1981
69328	FECHA

Ref.: Formulación del Plan Provincial de Desarrollo a Mediano y Largo Plazo
Sector Transporte y Comunicaciones. Provincia de Salta. Exp. N° 229/80

At.: Area Investigación Básica Regional

Tendo el agrado de dirigirme a Ud. a efectos de adjuntar a la presente y poner a vuestra consideración el 1er. Informe Parcial del Estudio de la Referencia, tal como lo dispone la cláusula Vigésimoquinta del Contrato celebrado oportunamente con el Consejo Federal de Inversiones y en el plazo que se solicitara como prórroga a partir del que se fija en el Anexo IV - Cronograma, pedido que se formulara por nota de fecha 26/3/81 desde Salta, con la anticipación y justificativos tal como se establece en el Capítulo III - Del Plazo, cláusula Décima del mismo.

No habiendo tenido respuesta oficial a mis diferentes pedidos, quiero entender los mismos han sido concedidos.

De merecer el mismo vuestra aprobación solicito se autorice el pago de los honorarios y gastos correspondientes al 20% del monto total, debidamente reajustados, como lo determina el Anexo V - Plan de Pagos, del referido Contrato.

Quedando a disposición de Uds. y de la Secretaría de Planeamiento de Salta para lo que estimen pueda corresponder, lo saluda muy atentamente.

[Handwritten signature]
 Ing. Daniel Batalla
 a/c Equipo Asistencia Técnica

Adj.: 1er. Informe Parcial
(cuatro copias)

c.c. Cdor. Ramón A. Aguirre

TEMARIO

I. INTRODUCCION

II. SECTOR TRANSPORTE

1. Aspectos Generales de la Situación Actual
2. Sistema de Transporte Provincial
 - 2.1. Infraestructura
 - 2.1.1. Red vial
 - 2.1.2. Red ferroviaria
 - 2.1.3. Transporte aéreo
 - 2.2. Servicios y tráfico de transporte
 - 2.2.1. Servicios y tráfico del transporte de pasajeros
 - 2.2.2. Servicios del transporte de carga y su tráfico
 - 2.3. Tarifas del transporte
3. Metodología de Cálculo para la Demanda de Transporte
4. Aspectos Legales y Administrativos
5. Primeras Conclusiones y Propuestas Generales

III. SECTOR COMUNICACIONES

1. Aspectos Generales
2. Diagnóstico
 - 2.1. Servicio público telefónico
 - 2.2. Servicio público telegráfico
 - 2.3. Servicio público postal
 - 2.4. Otros servicios de telecomunicaciones
 - 2.5. Servicio público de radiodifusión
3. Propuestas Generales
 - 3.1. Servicio público telefónico
 - 3.2. Servicio público telegráfico
 - 3.3. Servicio público postal
 - 3.4. Otros servicios de telecomunicaciones
 - 3.5. Servicio público de radiodifusión
 - 3.6. Otras medidas a implementar

I. INTRODUCCION

Este Primer Informe Parcial consta de tres Capítulos, esta Introducción y otros dos referidos a los sectores Transporte y Comunicaciones. En relación a cada uno de ellos se hace referencia, de acuerdo a la disponibilidad de información, y al avance realizado en los análisis, a las características y estado de las infraestructuras y al grado de oferta y demanda de los servicios complementarios:

- En el transporte de carga se ha avanzado dentro de las previsiones, quedando por completar el cálculo total de la demanda, en particular la debida al sector agropecuario, forestal y minero, que merecerán el tratamiento metodológico cuyos lineamientos se describen en el Capítulo II.3. Para el mejor conocimiento del parque automotor registrado en el ámbito provincial se espera confirmar o rectificar las cifras con que se cuenta al presente mediante el procesamiento que se ha solicitado al CUPIS. En lo relativo a tarifas y costos alternativos para el usuario se complementarán algunas investigaciones adicionales, de ser posible relacionándolos con los costos de operación calculados para el Plan Nacional de Transporte.

En el transporte de pasajeros el análisis presentado es preliminar, estando en procesamiento un mayor cálculo de indicadores de utilización de corredores, zonas de influencia así como de categorización de servicios. No se ha concluido aún el estudio del sistema tarifario, del que sólo se avanza un análisis comparativo de servicios, distancias y precios.

Para ambos tipos de servicio queda para la próxima etapa completar el análisis de la legislación; la ley vigente y su decreto reglamentario abarcan el servicio de transporte de pasajeros, debiendo encararse a corto plazo tanto el dictado de la ley relativa al transporte de carga -y su correspondiente reglamentación- como la inscripción de las empresas y transportistas que ejercen su actividad en el ámbito provincial.

Existe, por lo tanto, un conjunto importante de razones que han impelido a propender que el Sector telecomunicaciones y postal se analice específicamente como una infraestructura de sustantivo interés para el Plan de Largo Plazo.

Es por tal motivo que se ha propuesto analizar con adecuada información la red de telecomunicaciones y postal de la provincia y de la Región, a fin de asegurar la malla capaz de satisfacer las necesidades sociales y económicas de la misma.

Como extensión de estos servicios básicos debe elaborarse un plan de telecomunicaciones rurales para las Regiones o zonas de definir de la provincia y ofrecer la posibilidad de utilizar servicios de telecomunicación para teleeducación y servicio de apoyo a la comunidad.

- En el último punto de los respectivos capítulos se plantea para el corto y mediano plazo las referencias a objetivos y políticas -ya adelantada en el Informe del Coordinador del Proyecto Cdr. Ramón A. Aguirre (ver Anexo Nº II); con quien se colaboró en la redacción final- en las que por un lado se recomienda la instrumentación de algunas medidas en relación con la estructura de los servicios, el orden de prelación de la infraestructura y aspectos organizativos e institucionales.

Nuevamente debe señalarse que para completar lo referente al procesamiento y análisis de los flujos de transporte de carga, resulta impostergable concretar la colaboración originariamente prevista, específicamente en lo que hace a producción actual y futura, comercialización, etc., del sector agropecuario.

Para este primer informe se recurrió a toda la información disponible en la Secretaría de Estado de Planeamiento de Salta, en los estudios anteriores

- Con respecto a la infraestructura vial se analizó el avance de la red principal, particularmente hacia el Chaco salteño, quedando por completar un análisis particularizado de las redes secundaria y terciaria, el que deberá ser fundamentado en el crecimiento esperado de la actividad agropecuaria y forestal; para los caminos mineros o típicos de penetración se tendrá en cuenta la necesidad de coordinar las acciones sectorial y de apoyo de la infraestructura.

Al momento, se están elaborando las conclusiones acerca del uso de la red, utilizando las cifras del tránsito medio diario medido en épocas recientes, en los principales tramos de la misma.

Particular atención ha merecido en esta etapa del informe todo lo relativo a interrupciones de la transitabilidad y la situación de las zonas más comprometidas, realizándose sobre el tema distintas recomendaciones de mejoras de la red.

- La experiencia en el desarrollo de la infraestructura económica, energía, transporte y comunicaciones, indica que son factores importantes, no sólo para propender a estabilizar a la población en áreas determinadas sino también como propulsores de la actividad económica y social.

En este caso particular, la disponibilidad de buenos servicios de transporte y comunicaciones y correo, asegura una fuerte relación vecinal (urbana y rural), y confiere seguridad a la familia en su relación con el ejido y el resto de la Región y ciudades importantes (sinónimo de servicios más desarrollados).

Para las actividades productivas o comerciales, la mera existencia de efectivas telecomunicaciones significa algunas veces su única posibilidad de efectuarse.

res realizados por el CFI y se han efectuado los relevamientos y encuestas a transportistas, algunos productores y ciertos comercializadores que se consideraron básicos para el presente análisis.

- El presente Informe ha sido elaborado por el equipo constituido inicialmente al que, en razón de haber incluido en el Estudio algunas tareas adicionales no previstas en un comienzo y debido, además, concentrar durante marzo-abril el relevamiento y procesamiento de información, se incorporaron para:

- . el relevamiento de la producción y comercialización agropecuaria y su relación con el transporte, el Ing. Rudyard Magaldi;
- . el análisis de servicios de transporte de carga y pasajeros, así como de la infraestructura de servicios, la Inga. María T. Vidaurreta.

- Cabe agradecer nuevamente la colaboración permanente del Coordinador del Proyecto, de los Lic. Claudia Toyos y Luis Zone así como los demás técnicos que participan de la actividad sectorial.

Debe señalarse que en esta etapa del estudio han colaborado estrechamente los diferentes directivos, profesionales y técnicos de otros Organismos Provinciales y Nacionales, Cámaras, Federaciones, Transportistas, etc. En especial cabe señalar la colaboración prestada por los directivos y técnicos de las Direcciones de Vialidad de Salta, General de Transporte y Departamento de Comunicaciones de la Provincia.

II. SECTOR TRANSPORTE

1. ASPECTOS GENERALES DE LA SITUACION ACTUAL

La infraestructura y los servicios de transporte deben ser tratados considerando separadamente los diversos medios (ferroviario, automotor, aéreo, etc.), para luego integrar el análisis y las conclusiones, señalando como actúa el sistema en su conjunto.

En la actualidad, el sistema de transporte provincial funciona fundamentalmente sobre la base de las infraestructura vial y ferroviaria, y por ende, de los servicios terrestres de carga y pasajeros.

La infraestructura ferroviaria desempeña un rol de marcada importancia en el tráfico interprovincial e internacional de bienes, limitando una acción principal en el ámbito provincial al ramal C-14. En cuanto al transporte de pasajeros, el ferrocarril ha perdido permanentemente participación en el tráfico total, a favor de los medios automotor (en el tráfico de media distancia) y automotor y aéreo (en el de larga distancia). Los medios de transporte de que dispone la provincia le permiten acceder a los principales centros del país (Buenos Aires, Córdoba, Tucumán, etc.).

Particularmente interesa conocer el desarrollo de la red de infraestructura y la integración de los servicios, a efectos de poder destacar aquellos rasgos o situaciones que implican falencias de conexión entre zonas productivas y/o consumidoras, entre centros de la provincia y/o con otras ciudades del país que actúan como polos de atracción para concretar el intercambio de producción básica y bienes o el origen/destino de los viajes de personas.

A fin de complementar el tratamiento del sector transporte, en forma similar a la realizada en el sector comunicaciones (ver Capítulo III), son analizados los diferentes aspectos de los principales sectores económicos y la

población, así como los aspectos físico-urbanos*, temas que configuran las características más salientes de la demanda de transporte de carga y pasajeros.

Cabe señalar, a grandes rasgos, que las más importantes concentraciones urbanas y de producción básica se desarrollan sobre el eje principal central que conecta Tartagal-Orán-Salta hacia el sur, Cafayate hacia el oeste y Metán-Rosario de la Frontera hacia el este; eje que históricamente coincidió con la línea de intercambio comercial, la cual por otra parte posibilitó apoyar la red ferroviaria, predominante durante largo tiempo en el panorama del transporte regional del Noroeste-Noreste e internacional hacia Bolivia y Chile.

Más recientemente, la decisión política de generar una efectiva expansión y desarrollo del Chaco salteño, donde la provincia cuenta con abundantes y variados recursos, potencialmente productivos, obliga a disponer para el corto y mediano plazo, de una más extendida y mejor red de infraestructura económica, así como facilitar la prestación de los servicios de transporte y comunicaciones correspondientes.

Para la concreción de dicho objetivo el Gobierno de la Provincia ha encarado ya obras de infraestructura vial y de comunicaciones, que permitirán la vinculación e integración de las hasta ahora distantes o inaccesibles regiones del Chaco salteño, posibilitando de tal modo la producción y comercialización y expandiendo progresivamente la frontera agropecuaria.

Esta región comprende parte de los Departamentos de Orán, San Martín, Rivadavia y Anta, que en el programa de apertura de la economía permitirá conso

* Ver Proyectos de alternativas de acción e inversiones públicas para dinamizar el desarrollo provincial. Arq. Arnoldo Diano. Salta. 1980/81.

lidar exportaciones a países vecinos o de ultramar, en particular a través de la vía ferroviaria (ramal C-14) o vial (RN 51) hacia el puerto de Antofagasta en el Norte de Chile y a más largo plazo vía Misión La Paz-Asunción del Paraguay. Deberá en consecuencia facilitarse la vinculación física entre las áreas de producción básica, las zonas de industrialización local cuando corresponda, permitiendo la llegada a otras zonas del país y/u otros mercados internacionales.

El dinamismo impreso al crecimiento productivo programado del Chaco salteño no se refleja del mismo modo en el refuerzo o creación de nuevos centros y/o actividades manufactureras en el interior de la provincia.

Existen otros factores que actúan sobre la producción y el transporte, en este caso en forma negativa; entre ellos puede señalarse el hecho de que no se visualiza una política integral de promoción industrial, uno de cuyos objetivos debería ser el de disminuir el efecto de las grandes distancias a los tradicionales centros de consumo de la materia prima o productos básicos provinciales.

El crecimiento de la actividad vial-automotora provocó un cierto estancamiento y posterior descenso del transporte ferroviario, al brindar una mayor flexibilidad, tanto en lo relativo al volumen transportado como a la frecuencia del servicio. Ello no obstante, aún no se percibe su influencia en la redistribución de la explotación económica tradicional (en particular de la agropecuaria) ni en la creación de estímulos para nuevas actividades a nivel rural o urbano. Por el contrario, una forma de apreciar el impacto del ferrocarril en la creación de centros urbanos puede observarse en el trabajo antes citado* (ver Planos Nº 3 y 5 de dicho Informe).

* Ver Proyectos ... Arq. A. Diano. Salta. 1980/81.

La reciente decisión de ampliar la zona productiva del Chaco salteño conlleva como requerimiento básico el de brindar mejores accesos a los recursos naturales dentro de la provincia; ello planteó la necesidad de la pavimentación de la RP 5, nuevo eje N-S del Chaco que, conjuntamente con las otras rutas en la direccional E-O (tales como RP 17, RN 81, RN 16, RP 52, RP 30, RP 41, etc.) posibilitará además una mejor accesibilidad al área de riego del río Juramento, de la zona forestal chaqueña, etc.

Esta expansión producirá una modificación a la estructura productiva, en especial la del sector agropecuario y forestal, así como también del sistema de comercialización y el transporte provincial, en particular de su red vial y de servicios de carga y pasajeros, hoy casi limitados en su acceso al Chaco salteño.

La actividad minera, de antiguo radicada en la zona andina, hace uso intensivo del ferrocarril, complementado por el automotor especializado, pero ha tendido a disminuir últimamente por el cierre de algunos centros productores (La Casualidad, etc.). Esta política incide en una menor demanda de transporte y continúa así caracterizando a su extensión como un vacío geográfico, que no requiere, por el momento, de ampliaciones en su red de transporte.

Por el contrario, sí será motivo de un análisis particular la mejora de la vinculación hacia el puerto de Antofagasta, en la medida en que las necesidades de comercialización externa lo indiquen.

El caso muy singular de que a Iruya y Santa Victoria, en el norte andino-salteño, sólo se acceda desde la RN 9 en Jujuy, caracteriza uno de los pocos territorios "inaccesibles" en forma directa desde la red vial de Salta, que llega a Aguas Blancas por la RN 50.

En general, en el curso de los últimos años no se ha modificado el hecho de

que las principales producciones de la provincia sean destinadas a materia prima, cuya distribución y consumo dentro de la propia provincia es mínimo, ni tampoco los planes que determinan la evolución de importantes sectores de la economía, como es el caso del petróleo, gas y derivados, papel y celulosa, tabaco, etc., que siguen dependiendo de centros de decisión externos a la provincia. Ambas situaciones establecen la permanencia de determinados flujos de transporte y las modalidades de contratación de fletes a empresas transportistas "no locales".

Las vinculaciones del servicio público de pasajeros y carga relevadas hasta el momento demuestran que a la Ciudad de Salta confluye el grueso de los servicios (60% de servicios de pasajeros interprovincial, 50% de líneas de pasajeros interurbanos provinciales, casi el 70% de la carga general de abastecimiento) y también que en el Departamento Capital está radicado el 65% del parque automotor (71% de los automóviles, 80% de los ómnibus y 53% de camiones y remolques).

Por la particular distribución de los centros urbanos en las cercanías de la Capital, en su área de influencia se desarrolla la mayor parte de las líneas de servicio de pasajeros que tienen categorización de interurbanas, aunque muchas de ellas presentan características de suburbanas.

También queda demostrado, que en el orden interprovincial hay una fuerte vinculación con Buenos Aires (vía aérea y combinación ómnibus-tren) así como con las demás ciudades o zonas del norte-centro del país.

En este sentido, hacia el sur cumplen diferentes roles las RN 9 y 34 y los ferrocarriles Belgrano y Mitre. Todos confluyen sobre Rosario (si bien las rutas no están totalmente pavimentadas), la RN 9 y el F.C. Belgrano alcanzan Buenos Aires desde Salta y el F.C. Mitre lo hace desde Tucumán. La RN 9 pasa por las capitales de Tucumán, Santiago del Estero y Córdoba al igual que el F.C. Mitre, según distintos ramales.

Hacia el Norte, se da el hecho muy particular de que la vinculación vial .
vía RN 9/RN 34 hace obligatorio atravesar territorio jujeño, para permitir
la unión entre centros de la misma provincia, como son Salta-Orán, Salta-
Tartagal, etc. Esta dependencia de la red determina además que los servi-
cios de pasajeros entre dichos centros deban ser considerados como intepro-
vinciales y por lo tanto, autorizados y regulados por la autoridad nacional
(SETOP). Es uno de los pocos casos en el país donde se da el fenómeno de
una forma territorial cóncava (la cuña jujeña en territorio salteño), y donde
de la continuidad de los servicios sea compartida por diferentes autorida-
des.

2. SISTEMA DE TRANSPORTE PROVINCIAL

El sistema de transporte provincial está compuesto por tres medios principales: vial-automotor, ferroviario y aéreo, cada uno cumpliendo funciones características o especializadas que se analizan a continuación mediante la utilización de dos variables básicas, cuya síntesis permite clarificar acerca de sus alcances.

a) Infraestructura

- descripción general de la red señalando longitud, estado, facilidades, carencias;
- funcionalidad, respecto de todas las funciones que cumple la red por tipo de vínculo que ofrece (camino principales, secundarios, agrícolas, mineros, etc.) o de tráfico que se realiza sobre ella (internacional, interprovincial, interno), con miras a facilitar la movilización de la producción interna (agrícola, forestal, industrial-minera, etc.) o del consumo local en los diferentes centros provinciales.

b) Servicios y tráfico

- descripción del tipo y cantidad de servicios que se prestan sobre la red (oferta de transporte);
- cuantificación del tráfico originado por la totalidad de los movimientos de carga y pasajeros que se efectúan en el territorio analizado, alcanzando además a aquellos intercambios o viajes que lo utilizan como lugar de tránsito (demanda de transporte).

2.1. Infraestructura

2.1.1. Red vial

a) Descripción de la red y características generales

- La red vial de la provincia se ha desarrollado en dos direccionales fundamentales: la norte-sur y la oeste-este. La primera de ellas comprende las más importantes vías de comunicación: las rutas nacionales 9, 34, 50, 55 y 68, pavimentadas en su casi totalidad (ver Gráfico Nº 1); la RN 40, con trazado en terreno montañoso y menores condiciones de transitabilidad, vínculo en la zona andina y de los valles calchaqufes hasta Cafayate; la RP 5, nuevo eje de vinculación en territorio salteño, a partir de donde se define la nueva red de accesibilidad al Chaco, en proceso de completar la pavimentación de todo su itinerario, principal realización del actual programa vial.
- En la otra direccional, oeste-este, se destacan las RN 81 y 16 hacia el Chaco, y la RN 51 hacia la zona andina, vinculando con Chile, cuyos desarrollos presentan en general caminos mejorados y algunos primeros avances en materia de pavimentación. Sin embargo, no logran aun integrar debidamente el territorio, tanto por sus inadecuadas características geométrico-estructurales (curvas, pendientes, etc.) como por ofrecer condiciones de transitabilidad temporaria.
- En relación a algunos tramos de la red existen aun solicitudes pendientes para la concreción de mejoras que posibiliten a los productores contar con accesos de huellas y/o caminos agrícolas o mineros. En este último caso, para la conservación en ciertos departamentos -como el de Los Andes-, obras que son concretadas después de ser evaluadas sectorialmente y luego realizadas por los organismos viales (DNV o DVS), tareas que debieran coordinarse con las correspondientes a las redes troncal y secundaria.

- Las principales carencias de la red vial se presentan en el chaco-salteño (RP 13, 52, 41) y en la zona andina (RN 51, 40, 53 y 59) ya que la inexistencia de caminos de vinculación permanente determinada por la intransitabilidad de la mayoría de ellos durante las épocas de lluvias o nevadas -con los consecuentes anegamientos o derrumbes-, repercute sobre el tráfico de mercaderías, los servicios de pasajeros y el tránsito de vehículos particulares.

En este sentido, los tramos más comprometidos son los que se señalan en el Cuadro Nº 1.

- Como es bien conocido, Salta se caracteriza por limitar con seis provincias y tres países, lo que refleja la importancia que adquiere el desarrollo de la infraestructura económica: energía, transporte y comunicaciones.

La red caminera* a Noviembre de 1980 era de 9.180 km, de los cuales el 27.5% corresponden a la red nacional y el 72.5% a la provincial. De la primera, el 49.7% está pavimentada, mientras que el 50.3% restante corresponde a caminos consolidados y de tierra.

Con respecto a las rutas provinciales, el 46.5% corresponde a la red primaria estando pavimentado el 20.0 %, mientras que las rutas secundarias tiene una longitud de 3.560,3 km que, casi en su totalidad, están constituidas por calzadas mejoradas y de tierra (ver Cuadro Nº 2).

En la provincia existen 5,9 km de camino por cada 100 km² de superficie.

Hasta 1976 el aislamiento de Salta constituyó un factor retardatario de su desarrollo y, en ese contexto, el logro de una eficiente vinculación física fue considerado un requisito indispensable; con el objeto de alcanzarlo, en los cuatro últimos años se ha puesto en marcha un programa que contempla las siguientes obras y proyectos:

* Tomado del Diagnóstico de Salta. Sector Transporte. 1980.

- . RN 51: de vinculación con Chile, en 1980 se habilitó un nuevo paso, conocido como Paso de Sico, 16 km al sur de Huaytiquina, y construyó un nuevo tramo entre aquél y Cauchari, de 68 km de extensión.
- . RN 81: la pavimentación del primer tramo ha sido licitada y adjudicada por la provincia, encontrándose en estudio su pavimentación total en territorio salteño.
- . RN 17: ha sido licitada la realización del estudio de factibilidad y anteproyecto de ruta, entre Tartagal y Puerto La Paz (pasando por Tonono), donde Argentina construirá un puente internacional sobre el río Pilcomayo.
- . RN 16: su pavimentación está prácticamente completa, a excepción de cortos tramos entre J.V. González-El Quebrachal y en la proximidad de la RN 34, cerca de Metán, los que estarán concluidos a fines de 1981.
- . RP 52 (Juana Azurduy): desde Las Lajitas (Dpto. Anta), a través del Dpto. Rivadavia llega a la Provincia del Chaco. De calzada natural, podría quedar totalmente enripiada a fines de 1981.
- . RN 41: arrancando en J.V. González, empalma con la RP 52 y llega hasta Rivadavia; su enripiado quedará finalizado en 1981.
- . RP 5: a partir de Lumbrera (Dpto. Metán), sobre la RN 34, se desarrolla en sentido S-N hasta finalizar en Pichanal (Dpto. Orán), sobre la misma ruta. Su construcción total concluirá en 1981.

Asimismo, se están efectuando trabajos de mejoras (obras básicas de arte, y enripiado) en un tramo de 30 km de la RP 41 y reconstruyendo 44 km de la RN 34, desde Pichanal a Río Piedras; se están efectuando enripiados, mejoramientos, aperturas de traza y obras de arte en caminos provinciales, sobre un total de 787 km.

En el período 1977/80 se han pavimentado 269 km, estando en ejecución 129; por convenio con Vialidad Nacional se pavimentaron 92 km.

Una vez completadas las tareas actualmente en ejecución, se habrá conformado una red que requerirá de pocas obras complementarias como para que resulte aceptable en cuanto a lograr una buena cobertura de la provincia, mediante rutas de tránsito permanente.

Es importante destacar, en este sentido, la conveniencia de continuar realizando esfuerzos para mejorar la transitabilidad de la RN 51 y así posibilitar la normal circulación de camiones.

b) Funcionalidad de la red

Considerando la distribución interna de la red de la provincia se observa que las vinculaciones en sentido SE-NO (RN 16 y 81) permiten el abastecimiento desde las zonas productoras agrícolas-forestales, a los centros de industrialización y consumo de la producción primaria. Los tráficos generados por la producción agrícola (en su estadio primario) se caracterizan por su reducida distancia media, en razón de que la mayor parte de aquélla se desarrolla sobre la direccional N-S (RP 5, RN 34 y 50). No sucede lo mismo con la producción forestal (cuyos tráficos se analizarán en el capítulo correspondiente a demanda de transporte), donde las zonas productivas (Dptos. de Anta-Metán-Rivadavia) están alejadas de sus centros de industrialización y consumo (Tartagal, Salta Forestal, etc.).

Respecto a esta direccional NO-SE, ella también permite la vinculación interjurisdiccional, posibilitando que la producción destinada a "exportación provincial" cuente con vías de salida hacia el noreste argentino (Formosa, RN 81 - Chaco, RN 16 y resto del litoral) y, a mediano/largo plazo, mediante la construcción de la RP 17 (Tartagal-Tonono-Misión La Paz), hacia el Chaco paraguayo a través de la ruta Transchaco.

La otra ruta correspondiente a la direccional SE-NO, en zona andina, es la RN 51, que materializa el único vínculo vial del norte argentino con territorio chileno; ruta que tiene una gran perspectiva potencial si se incrementan las posibilidades productivas y exportadoras regionales del NOA. El flujo de tráfico de exportación que se crearía entonces, revertiría la tendencia tradicional que es hacia el sur por Buenos Aires, para comercializar en el futuro por Antofagasta y el Pacífico*.

La direccional N-S, constituye el principal eje que concentra el grueso de la actividad económica y de la población provincial. Este eje tiene la característica de que la principal ruta existente, pavimentada en casi toda su longitud (RN 34, complementada por la RN 9), presenta una discontinuidad en lo que se refiere al territorio salteño (aunque no en su traza geográfica). En efecto, es necesario atravesar territorio de la Provincia de Jujuy para concretar los tráficos que tiene origen/destino en el Norte salteño. La completa pavimentación de la RP 5 brindará un vínculo totalmente desarrollado en territorio salteño -alternativo de la RN 34-, que posibilitará que algunos itinerarios quizás se realicen en menor tiempo y/o costo que por esta vía.

Es por esta direccional que se vincula la provincia con el centro y sur del país, el litoral y la región metropolitana de Buenos Aires, por cuyo puerto se realiza la mayor parte de las exportaciones de la producción salteña, por lo cual resulta obvia su importancia.

Asimismo, en el norte provincial permite la vinculación con territorio boli

* Sobre el tema RN 51, ferrocarril ramal C-14 y exportación por Antofagasta vía Pacífico en la SEPLA existen numerosos antecedentes técnicos, los que deberían ser actualizados y complementados con una evaluación económica. Ver también el reciente estudio realizado por el INPE-Ministerio de Economía de la Nación, Diciembre 1980.

viano; por la RN 34 en Prof. S. Mazza (Est. Pocitos) y por la RN 50 en Aguas Blancas.

2.1.2. Red ferroviaria

a) Descripción de la red

El Ferrocarril Belgrano vincula la provincia con el sur del país a través de una línea hasta Buenos Aires y con el noreste, mediante el ramal Metán-Resistencia y otro que partiendo de Embarcación llega a Formosa, el que será utilizado en el futuro sólo para servicio por coche motor para pasajeros, por gestión de una empresa privada.

Por el ramal trasandino norte (C-14) se comunica a Güemes con Antofagasta-Chile vía San Antonio de los Cobres-Socompa.

Por problemas de reorganización empresaria, Ferrocarriles Argentinos decidió suprimir servicios "no rentables"; entre ellos los de pasajeros provinciales que vinculaban Salta con Tartagal, Güemes con Campo Quijano y Coronel Moldes así como el que unía Jujuy con Orán, hoy ya reemplazados con servicios por automotor.

Desde Güemes se extienden los siguientes ramales, todos ellos coincidentes con alineamientos de rutas nacionales cuya denominación se señala entre paréntesis.

- Hacia el sur: Güemes-Tucumán-Santiago del Estero-Rosario hasta Buenos Aires (RN 34-RN 9).
- Hacia el este: Güemes-Metán-Resistencia (RN 16).
Güemes-Embarcación-Formosa (RN 81).
- Hacia el norte: Güemes-Tartagal-Pocitos y vía Yacuiba a Santa Cruz en Bolivia (conexión a San Pablo, Brasil) (RN 34).

Güemes-Jujuy-La Quiaca y vía Villazón a La Paz (Bolivia)
(RN 34-RN 9).

Esta red, junto con la vial ya descripta, le confiere a Salta una situación estratégica que le permite constituirse en el centro del posible desarrollo del noroeste argentino y de los países vecinos, posibilitando al ferrocarril jugar un papel definitorio en los futuros intercambios comerciales.

La red existente posee una longitud de casi 1.700 km en territorio salteño. Su tendido en trocha angosta, presenta un estado de mantenimiento que en promedio es bueno.

<u>Estado de la red</u>	<u>Longitud (km)</u>	<u>Porcentaje</u>
bueno a muy bueno	194	12.8
bueno	1.163	76.8
bueno a regular	<u>157</u>	<u>10.4</u>
Total	1.514	100.0

FUENTE: Ferrocarril Belgrano.

En la provincia hay 150 estaciones y apeaderos, aún cuando 30 de ellos representan el grueso del transporte provincial movilizado por ferrocarril.

b) Funcionalidad de la red

- La red cumplía un importante papel en el transporte de pasajeros; sin embargo, este rol está decreciendo rápidamente por causa de la decisión del gobierno nacional que determinó el abandono de varios servicios interurbanos provinciales, tal como ya fuera mencionado, y al lógico avance del automotor y las continuas mejoras de la red vial.

Prueba de ello es que en 1979 los pasajeros transportados descendieron a

sólo un 21% de los que se habían movlizado en 1975. La puesta fuera de servicio es irreversible por el momento -no obstante, de ocurrir, deberían ofrecerse nuevamente servicios dotados de significativas mejoras-, y la operación del servicio Embarcación-Formosa, a cargo de una empresa privada, no revertirá la tendencia debido a que el ramal donde operará es de baja densidad de tráfico.

- Para el transporte de carga la red funciona principalmente con tráfico en sentido descendente, permitiendo el flujo de bienes provinciales hacia los centros consumidores del resto del país o del exterior.

El ramal Salta-Socompa, denominado C-14, presenta una marcada especialización en el transporte descendente de minerales, así como el tramo Embarcación-Morillo en productos forestales, con destino a Jujuy; el tramo Chorroarín-Santiago del Estero concentra la casi totalidad del movimiento de piedra y ripio.

En los restantes tramos circula por la red una mayor variedad de productos, sin que existan transportes característicos.

En sentido ascendente, sólo cuatro estaciones revisten importancia: Salta y Km 1129 que reciben combustibles líquidos; Socompa y Pocitos, debido a su importancia como estaciones de frontera para el tráfico internacional.

2.1.3. Transporte aéreo

El principal aeropuerto provincial es El Aybal, en la ciudad de Salta, que sirve al tráfico de cabotaje nacional y tráfico regional del noroeste-noreste y sureste bolivianos.

Tiene características de internacional y con la capacidad habilitada en 1979/80 permite la operación de todo tipo de aeronaves. También han sido ae

ropuertos con operación comercial los de Tartagal y Orán, existiendo asimis-
mo aeropuertos secundarios y pistas de aterrizaje en todas las ciudades im-
portantes que pueden ser utilizados por aviones medianos y pequeños (ver
Cuadro Nº *.

Si bien la principal operación de El Aybal consiste en el servicio comer-
cial de cabotaje y el regional interno e internacional, también operan ser-
vicios tales como el de YPF, Gobierno Provincial, etc.

* A la fecha de la entrega, la Dirección Provincial de Aviación Civil no ha
bía proporcionado la información pertinente.

2.2. Servicios de transporte y tráfico

La clasificación habitual en servicios de pasajeros y carga, adoptada en este capítulo, obliga al análisis conjunto de los diferentes medios para cada tipo de servicio.

2.2.1. Servicios y tráfico en el transporte de pasajeros

Se categorizan según su modalidad de prestación, en relación al área geográfica que sirven en urbanos, suburbanos e interurbanos, y en cuanto a la jurisdicción sobre la que operan en provinciales, interprovinciales (o interjurisdiccionales) e internacionales. De éstos, sólo el primer tipo es regulado por las autoridades provinciales (Dirección General de Transporte), los otros dos dependen de la autoridad nacional (Dirección Nacional de Transporte Terrestre-SETOP). El transporte urbano, en los centros en los que está organizado como servicio público, es regulado por la autoridad local municipal.

Como ya se expresara, el transporte de pasajeros por ferrocarril ha ido perdiendo importancia en el mercado provincial, estando por el contrario en franco crecimiento el sistema interurbano de pasajeros por automotor, que hoy permite vincular entre sí la casi totalidad de los centros urbanos principales pues son escasos aquéllos hacia los cuales no existe servicio público.

Por la importancia que adquiere además el transporte por automóvil particular y por ser necesario analizar a posteriori la capacidad de transporte ofrecida en la provincia se ha preferido anticipar en este capítulo lo referente a parque vehicular automotor.

De la observación de la distribución poblacional-productiva salteña (ver Gráficos Nº 2 y 3) se destacan pocas pero bien definidas áreas.

Desde el punto de vista poblacional el principal grupo lo constituye el formado por las localidades de Salta, Gral Güemes, Cerrillos y Rosario de Lerma, con una población cercana a los 300.000 habitantes, que cuenta a su vez con una diversificada actividad agrícola-ganadera e industrial, con una distancia media entre estos centros inferior a los 45 km, lo que define a ésta área como intensamente relacionada, manifestando una tendencia a formar un continuo urbano-rural.

Al analizar los servicios de transporte de pasajeros, especialmente los a cargo del automotor, se verá como están fuertemente vinculadas, reflejo también de su buena accesibilidad vial.

En el norte provincial, otro agrupamiento puede considerarse con las localidades de Pocitos, Tartagal, Gral Mosconi y Embarcación, que con sus 53.000 habitantes, conforman el segundo conglomerado provincial basado en una variada producción frutihortícola, forestal y petrolera. La distribución lineal de los centros, sobre la RN 34, totalmente pavimentada, determina en este caso una mayor distancia media que alcanza a 71 km.

También se verá como los vínculos de servicio público son fuertes, con la característica de que sus conexiones con Salta, su capital provincial, depende de servicios categorizados como interjurisdiccionales, por atravesar territorio jujeño.

Muy cerca de este núcleo urbano, encontramos al tercer en importancia: Orán-Tabacal, que con sus 39.000 habitantes y su especializada producción azucarera y frutihortícola constituyen un centro económico de referencia para toda la región. La distancia que separa estas localidades es de 14 km. Orán se caracteriza por ser cabecera de servicios de ómnibus que adquieren el carácter de suburbano-rurales.

Hacia el sureste, sobre la RN 34, Metán-Rosario de la Frontera con sus

34.000 habitantes, constituyen el otro agrupamiento de real importancia y peso propio. Pertenecen a la zona agrícola de colonización relativamente reciente y presentan una actividad productiva poco diversificada. Están separados por una distancia de 36 km, y también entre estos centros y desde ellos se da una configuración particular de servicios hacia centros de la RN 16 y hacia la frontera de Santiago del Estero.

Los restantes núcleos presentan una importancia significativamente menor:

Núcleo	Centros abarcados	Población	Distancia media entre ellos (km)
Colonización antigua	Cachí-Cafayate	6.200	164
Frontera al Chaco salteño	Pichanal, M. del Tineo, Ap. Saravia	6.400	75
Nueva colonización río Juramento	J.V. González	6.000	-
Zona mineralera	S.A. de los Cobres	2.400	-

Las distancias entre los principales centros urbanos de los núcleos antes definidos, son:

	Salta	Tartagal	Orán	Metán	Cafayate	Ap. Saravia	J.V. González	S.A. de los Cobres
Salta		355	265	152	196	256	220	164
Tartagal			129	497	551	238	329	519
Orán				337	461	157	248	429
Metán					348	180	110	316
Cafayate						452	416	308
Ap. Saravia							91	420
J.V. González								384
S.A. de los Cobres								

FUENTE: Elaboración propia en base a datos del A.C.A.

Es sobre esta base de categorización de centros y agrupamientos, y de acuerdo a los principales vínculos, que se centra el análisis del transporte de pasajeros.

a) Parque automotor

Las estadísticas disponibles acerca de su tamaño y composición actual así como de su evolución en los últimos años muestran un comportamiento muy particular (ver Cuadro siguiente).

Parque automotor de Salta					
Tipo de vehículo	1970	1975	1976	1977	1978
Automóvil	10.781	16.962	19.718	23.913	19.086
Automóvil alquiler	415	620	630	485	530
Omnibus	361	397	255	180	221
(Subtotal pasajeros)	(776)	(1.017)	(885)	(665)	(751)
Camiones	8.294	10.663	9.677	12.421	12.876
Acoplados y semiacoplados	513	677	573	583	568
(Subtotal carga)	(8.807)	(11.340)	(10.250)	(16.004)	(13.444)
Automotor Total*	19.463	28.022	29.650	36.514	32.183
(Total)**	(20.364)	(29.319)	(30.583)	(37.582)	(33.281)
Motocicletas	7.055	6.058	6.283	8.959	8.330

* Valor registrado.

** Suma de parciales

FUENTE: D.G. Estadística Salta - ADEFA. 1970/1980.

En efecto, el crecimiento para el período 1970/76 muestra que el parque total creció algo más del 50%, a una tasa del 7% anual, que disminuye -si dichas cifras representaran correctamente al parque- para el período 1970/78

a 6.3% anual, mostrando a su vez para los últimos dos años (1976/78) un crecimiento algo menor, del 4.3%. De acuerdo a esta tendencia el parque estaría en estos momentos en una cifra de alrededor de 36.150 vehículos, similar a la que se registró para 1977 (36.154). La distorsión registrada para dicho año llama aún más la atención porque las cifras de venta (consumo) de motonaftas común y especial en los años analizados crecen continuamente aunque a tasas variables, debido a cambios en la demanda por diferentes grados de ocupación de los vehículos, así como por efecto de la política tarifaria aplicada a los combustibles.

A su vez, observando los aumentos de parque entre 1978 y 1970 por tipo de vehículo se nota que el automóvil privado es el que más ha crecido (7.4%), siguiéndole en orden el rubro camiones con el 5.7% anual.

En los otros tipos de vehículos, en general destinados al servicio público, como el ómnibus, se aprecia que descendió fuertemente; los acoplados o semi acoplados casi se mantuvieron, y por último los taxis, después de un fuerte crecimiento hasta 1976 muestran una similar disminución.

Es de destacar que en el caso particular de Salta, es muy importante el número de motocicletas registrado, pues son utilizadas tanto a nivel urbano (al igual que la bicicleta) como rural. El crecimiento para el período antes analizado (1970/78) es del 18%.

El indicador de habitantes por automotor ha evolucionado, en comparación con el nivel nacional y para dichos años, según las siguientes cifras que señalan una menor motorización a nivel provincial:

	Hab/automóvil	
	<u>Pafs</u>	<u>Salta</u>
1970	10.5	25.1
1978	6.9	20.4

No obstante, se observa a 1978 una fuerte concentración de radicación, en el Departamento Capital, y su casi totalidad si se consideran los seis departamentos más poblados (Capital, Gral San Martín, Orán, Gral Güemes, Rosario de la Frontera y Metán).

<u>Tipo automotor</u>	<u>Capital</u>	<u>Departamento Seis más poblados (76%)</u>
% radicación		
<u>Total</u>	<u>65.2</u>	<u>89.7</u>
Automóvil	90.7	93.1
Vehículo de carga	53.4	84.2
Omnibus	80.6	91.7
Automóvil alquiler	73.5	97.1
Motocicletas	71.4	90.9

b) Por automotor

La provincia cuenta con un importante sistema de transporte interurbano de pasajeros que permite vincular la totalidad de los centros urbanos más importantes entre sí y/o con los centros regionales; asimismo, desde muchos de ellos, por razones de vecindad o de la actividad económica que desarrollan se han establecido servicios con jurisdicciones vecinas.

En la actualidad* están autorizadas por la autoridad competente (Dirección General de Transporte) 16 empresas permisionarias que prestan servicio en 63 líneas de ómnibus interurbanos provinciales**.

La distribución es la siguiente:

* El análisis se realiza con cifras del período marzo 1980-febrero 1981 o bien anuales de 1980.

** No se incluyen las interprovinciales que vinculan entre sí centros de la misma provincia; en la estadística se registran/58 líneas.
/Sole

Origen	Líneas Provinciales	Parque	Líneas Interprovinciales
Salta	31	76	19
Gral Güemes	4	5	1
Orán	10	13	3
Tartagal	3	12	2
Embarcación	1	1	-
S. Mazza (Pocitos)	-	-	1
Metán	2	3	-
Rosario de la Frontera	4	4	3
J.V. González	3	4	-
El Tala	3	2	-
Cafayate	2	2	1
TOTAL	63	122	30

Como puede apreciarse, más del 50% de las líneas tiene radicado su origen en Salta; considerando los seis departamentos y centros más poblados, en ellos se origina más del 80% de las mismas. Se alcanza a prestar en total más de 600 servicios diarios, cuyas cifras básicas se indican en el Cuadro Nº 4.

La capacidad de oferta es de aproximadamente 4.880 asientos, recorriéndose diariamente casi 24.000 km en servicios autorizados, con una longitud de líneas de 5.686 km.

El transporte de pasajeros interno provincial es prestado por muchas empresas, que no obstante reflejan una fuerte concentración en lo referido a parque vehicular y pasajeros transportados (y lógicamente a ingresos percibidos).

De la observación de las cifras del Cuadro Nº 5 surge que las cinco más grandes empresas transportan el 89.1% de los pasajeros (siendo que las tres más grandes tiene ya el 68.3%) y cuentan con el 64% de los vehículos registrados. A su vez, todas ellas presentan los más altos indicadores respecto

a pasajeros transportados por vehículo, lo que permite estimar que su renta bilidad económica de explotación debe ser buena*.

En el otro extremo, se encuentran otras cinco empresas o transportistas (dos de ellas con un sólo vehículo habilitado) que poseen el 6.5% del parque y transportan el 1.6% de los pasajeros; la que parece ofrecer peores condiciones de explotación tiene un indicador de transporte de 1.147 pas/veh durante el año.

Considerando la incorporación de equipo y edad de la flota** se puede deducir que en las empresas con menor parque (cinco empresas con 9 vehículos en total), éste cuenta con más de 7 años de antigüedad, es decir, se encuentra próximo a alcanzar la vida útil económica para este tipo de vehículos, aten to las características de los itinerarios que se cumplen en provincia.

A su vez, se trata de empresas que cumplen recorridos (Cnia Santa Rosa-Orán, J.V. González-Salta Forestal, El Tala-Potreriillos y El Tala-Rosario de la Frontera) con pocas frecuencias diarias, apareciendo en estratos de utiliza ción que, medidos en pas/vehículo, se ubicarían en el orden de los clasifi- cados como medio-bajo, a excepción de la línea Salta-El Chamental-Laa Trojas (Empalme RN 34) cuyo coeficiente es extremadamente bajo, 1.147 pas/vehículo.

Es decir, estaría influyendo en su prestación el hecho de no tener servi- cios de gran demanda o muy rentables, que no posibilitan la renovación.

Durante el año 1980 se transportaron 7.58 millones de pasajeros, cifra que representa un aumento del 13.6% respecto a la de 1979; ante un crecimiento de la población del 2.7% anual debe suponerse que el incremento de usuarios

* A nivel provincial no hay estudios que posibiliten un análisis más parti cularizado.

** Parque móvil afectado a líneas de jurisdicción provincial. Departamento Técnico. Dirección General de Transporte. Salta, 1980.

es debido a la derivación de tráfico ferroviario a dicho medio. Según datos registrados el total sería de 7.537.069 pasajeros, cifra que no difiere mayormente de la señalada en las memorias oficiales (D.G.T.).

La distribución de servicios por empresas, líneas e itinerarios se muestra, mediante varios de sus indicadores básicos, en el Cuadro Nº 4.

Cabe destacar que la particular conformación territorial, productiva y poblacional de la provincia determina que los itinerarios principales que vinculan la capital salteña con el norte provincial (por ejemplo con Orán, Embarcación, Tartagal, Pocitos, etc.) no estén incluidos dentro del servicio y tráfico provinciales (de hecho no están registradas por la D.G.T. y no figuran sus estadísticas en el cuadro recién señalado) dado que son regulados por la autoridad nacional (DNNT-SETOP) al ser considerados como tráficos interprovinciales. Parece importante rever esta clasificación, por lo menos para los servicios directos que no hacen escalas intermedias (subidas o bajadas de pasajeros) en territorio jujeño*.

En el tráfico interprovincial Salta está vinculada en forma directa con la mayoría de los centros urbanos del noroeste (Jujuy-Humahuaca-La Quiaca), noreste (Formosa-Resistencia-Reconquista) y centro (Tucumán-Córdoba-Santiago del Estero) del país.

Sin embargo, aún no cuenta con una línea directa de ómnibus con Buenos Aires. Esta prestación es largamente solicitada por las autoridades provinciales, pero el factor determinante en la decisión política a nivel nacional es el de continuar favoreciendo el transporte por ferrocarril. No obstante, la línea directa del Ferrocarril Belgrano vía Santiago del Estero-Rosario, no ofrece un eficiente y rápido servicio, siendo mejor la combinación por

* Se han solicitado las estadísticas correspondientes para incluirlas en el análisis global y particular a nivel provincial.

Ómnibus desde Salta a Tucumán y de allí por el Ferrocarril Mitre a Buenos Aires.

En servicios interprovinciales hay 8 empresas permisionarias autorizadas para el tráfico con Salta. Las líneas con origen-destino o pasantes por el territorio provincial son 31, 25 de ellas a cargo de empresas salteñas, entre las cuales figuran las 5 líneas "provinciales" que vinculan centros interiores de Salta. Del total de líneas más del 60% tiene origen/destino en la Capital; la frecuencia diaria de salida o llegada o de paso es de 146 (110 de origen en Salta).

En cuanto a la distribución geográfica del origen de las líneas, 19 tienen O/D en Salta, 3 en Orán, 2 en Tartagal, 1 en S. Mazza (frontera con Bolivia), 1 en Cafayate, 1 en Rosario de la Frontera, 1 en Gral Güemes y las restantes 3 líneas pasan por el territorio provincial.

A esto debe agregarse que durante el mes de abril se inaugura un servicio por coche motor, sobre la línea Embarcación-Formosa, que reemplazará a la línea de Ómnibus.

El número de pasajeros transportados en servicios nacionales e internacionales fue en 1980 de 2.33 millones, registrándose un aumento del 40% respecto a 1979; cifras que resultan coherentes con lo mencionado respecto de una sensible disminución de la oferta de servicios ferroviarios.

En cuanto al tráfico internacional durante el último verano (temporada 1980/81), se señala la inauguración de la línea entre Salta y Antofagasta, por la RN 51 vía Huaitiquina-Paso Sico, que llegó a tener frecuencia diaria (semanal para el resto del año, en tanto pueda transitarse). Con Asunción del Paraguay hay servicios regulares con una frecuencia semanal vía RN 81 (Embarcación-Formosa) y hacia la frontera con Bolivia ellos se prestan por las tres vías conectadas por carretera: RN 9 vía Jujuy-La Quiaca, RN 50 vía

Orán-Aguas Blancas y RN 34 vía Tartagal-Pocitos. No obstante, no hay "servicios internacionales".

Si bien habitualmente la información presentada por las empresas es luego procesada y compilada de acuerdo a este concepto y según las líneas que atiende cada una, corresponde hacer un análisis algo más desagregado a fin de conocer las zonas de cobertura de servicios, las distancias de sus respectivos recorridos así como las frecuencias ofrecidas.

Estos parámetros ayudan a una mejor categorización de los servicios (por ejemplo suburbanos, de media y larga distancia, etc.), a ponderar el grado de cobertura de los mismos en las diferentes zonas poblacionales o productivas de la provincia así como en los corredores principales y por último, a intentar una aproximación a las condiciones de rentabilidad de las diferentes líneas a partir del número de pasajeros transportados, frecuencias ofrecidas (ocupaciones promedio), distancias cubiertas (costos operativos y tarifas), etc.

En esta etapa se llega a un primer análisis global y presentación del problema (que se completará para el Informe Final) -necesarios para extraer las conclusiones generales acerca del servicio-, quedando aún por procesar datos básicos, elaborar otros indicadores y correlacionar dicha información con la obtenida para servicios interprovinciales e internacionales.

Desde el punto de vista operacional de los servicios podrán señalarse tres centros, desde los cuales aquéllos se irradian y entre los que, en general, existen servicios: Salta, Orán y Rosario de la Frontera (un cuarto centro hubiera sido Cafayate). En el Gráfico Nº 4 se indican las distancias reales que existen entre dichos centros y los restantes centros urbanos de la provincia*.

* A modo de índice de "accesibilidad real" se está elaborando un cuadro donde dichas distancias se convierten en virtuales, lo que permite tener un mejor reflejo de las vinculaciones y nexos entre los diferentes centros.

Con los valores consignados por la estadística básica se ha elaborado una distribución de servicios por diferentes zonas, en función de los parámetros característicos para el año 1980 (ver Cuadro Nº 6).

Como se expresara anteriormente, la vinculación de Salta con los centros del Valle de Lerma, situados en su cercanía (entre 16 y 51 km), muestra una fuerte concentración de servicios; el caso del servicio a Cabra Corral es la respuesta lógica a la habilitación del proyecto hidroeléctrico y la actividad económico-turística consecuente.

El caso de Cerrillos es el de un típico servicio suburbano (16 km y 50 frec/día), al igual que el de Campo Quijano; son elevadas también las frecuencias a Rosario de Lerma, que están mostrando una vinculación diaria tipo suburbana.

Hacia el norte, los vínculos con poblaciones cercanas son también fuertes, aunque de menor cuantía; se ubican todos en un rango entre 105 y 170 mil pas/año si bien las frecuencias en el caso de San Lorenzo son típicas de un servicio suburbano (20 frec/día).

En la misma dirección, pero sobre las RN 34 y 50, se da una fuerte concentración en torno de Orán y Tartagal. Llama la atención el servicio entre Orán-Pichanal que, pese a estar separados 25 km, presenta una frecuencia típicamente urbana, con 78 frec/día y más de un millón de pasajeros transportados. El hecho de situarse Tabacal sobre este recorrido es sin duda uno de los factores generadores de tan intenso tráfico.

Para esta primera etapa del análisis se han agrupado los demás servicios -según orden de importancia-, que atienden fundamentalmente la zona agrícola y de nuevas colonizaciones. En este grupo, son más disímiles las distancias, no obstante, todos ellos se ubican en torno de los 102 mil y 185 mil pas/año y sus frecuencias en el orden de los 4 servicios/día, a excepción

del que vincula Salta con Rosario de la Frontera (doble frecuencia e igual tráfico).

Desde el punto de vista del tipo de servicios ofrecidos de acuerdo a su distancia de transporte se puede hacer una primera clasificación:

Distancia recorrido (km)	Líneas		Pasajeros transportados		Frecuencias servicio		Tipo de servicio
	Nº	%	Nº	%	Viajes/mes	%	
0-20	9	12.2	957.285	12.7	3.292	19.4	Urbano y/o suburbano
21-40	21	28.4	2.295.407	30.4	5.556	32.7	Suburbano
41-90	22	29.7	2.905.538	38.6	6.241	36.7	Media distancia
91-250	17	23.0	967.205	12.8	1.415	8.3	Larga distancia
+ de 250	5	6.7	413.634	5.5	485	2.9	Larga distancia
Total	74	100.0	7.537.069	100.0	16.989	100.0	

FUENTE: Elaboración propia en base a estadísticas D.G.T.-Salta, 1980.

Puede verse así como se da una distribución diferente para los servicios que cabría categorizar como de tipo urbano o suburbano (corta distancia) que representan casi el 13% de las líneas y pasajeros transportados y el 20% de las frecuencias, mientras que para los de tipo suburbano y media distancia se observa una participación más pareja (29% en líneas, 30/38% en pasajeros transportados y 33/37% en frecuencias).

Los servicios aquí clasificados como de larga distancia están representados por el mismo número de líneas que los anteriores, transportando el 18.5% de los pasajeros y cubriendo sólo el 11% de las frecuencias.

Se continúa con la elaboración de otros indicadores para complementar el análisis preliminar; oportunamente se abarcará lo referente a tarifas y costos, de acuerdo a los valores que la Dirección General de Transporte adopta para sus servicios y que rigen en el sistema interprovincial.

Para otras zonas de la provincia, los servicios muestran distintos niveles de oferta y se observa una mayor disparidad de valores, aunque, cabe señalar que al considerar todas las poblaciones atendidas por servicio de ómnibus público provincial (ver Cuadro Nº 4) surge que tanto Socompa como Iruya y Santa Victoria no cuentan con él.

En el primer caso, Socompa es atendida por el ferrocarril trasandino en su servicio mixto que pasa también por San Antonio de los Cobres, con una muy difícil accesibilidad vial por la RN 59 y escaso tránsito registrado; las otras dos poblaciones andinas dependen de servicios públicos a lo largo de la RN 9 desde Jujuy.

Para el caso de las poblaciones sobre la RN 81, ellas serán atendidas a partir de ahora por el servicio de cochemotores de la Empresa Atahualpa, sobre vías del Ferrocarril Belgrano. Como caso particular, Rivadavia -centro polar de la ampliación chaqueña- cuenta con un servicio hasta Orán por Martínez del Tineo (RP 14 y RP 5).

Los servicios de turismo o excursión son también autorizados por la Dirección General de Transporte; los 13 circuitos tradicionales significaron en 1980 la prestación de 112 viajes de "circuito cerrado", de los cuales el 20% fueron de carácter internacional (ver Tabla de circuitos).

Los precios de los mismos, por persona, oscilan entre 212 \$/km y 350 \$/km (a marzo de 1981) dependiendo del tipo de circuito, de su duración y de la infraestructura vial que deba utilizarse. A modo de indicación de costos relativos, cabe consignar que con automóviles alquilados -incluyendo el gasto en combustible y en seguros-, la tarifa para viajes entre 500 km/día y 1.000 km en dos días varía desde 1.265 \$/km (R 12) a 1.520 \$/km (F. Falcon), de donde resulta para una ocupación de 4 personas/vehículo un costo por persona de 310 \$/km y 380 \$/km respectivamente.

- CIRCUITOS TURISTICOS SALTA -

Circuito	Ruta	Distancia viaje (km)	Tiempo (hs)	Velocidad $\frac{\text{km}}{\text{h}}$	Precio* \$	$\frac{\$}{\text{km}}$	$\frac{\$}{\text{h}}$
1. Ciudad		100	3	33	32.000	320	10.000
2. Quebrada Toro-R. de Lerma	RN 9	120	3	40	42.000	350	14.000
3. Cuesta Obispo	RP 33	230	7	33	71.000	309	10.200
4. Cachi	RP 33	320	12	27	98.000	306	8.200
5. Cabra Corral-Cerrillos	RN 9	220	5	44	58.000	263	12.600
6. Guachipas-Cabra Corral	RN 9	410	12	34	87.000	212	7.250
7. Cafayate	RN 9/68	390	12	33	87.000	223	7.250
8. Vuelta Valles Calchaquies	RP 51/33/ 40/9	520	2 días		190.000	-	-
9. San Antonio de los Cobres	RN 51	390	12	32,5	118.000	302	9.830
10. Parque El Rey	RP 5/20	380	2 días		148.000	-	-
11. Quebrada Humahuaca	RN 9	520	14	37	110.000	212	7.860
12. Quebrada Humahuaca-La Quiaca	RN 9	900	2 días		210.000	-	-
13. Jujuy-Lag. Yala		300	12	25	85.000	283	7.100

* A marzo 1981.

FUENTE: Dirección General de Turismo. Salta.

c) Transporte por ferrocarril

El transporte de pasajeros por ferrocarril muestra una marcada disminución en años recientes; en efecto, los 1,29 millones de pasajeros transportados en 1975 caen a 534 mil en 1978 y a 286 mil al año siguiente. Esta caída en el tráfico es de casi imposible recuperación y quizás llegue a producir una estabilización a tan bajo nivel, en la medida en que el servicio que aún presta a nivel interprovincial no presente significativas mejoras, tema que debería ser motivo de preocupación para las actuales autoridades ferroviarias.

Ya ha sido comentada la supresión de la casi totalidad de los servicios internos, medida fundamentada en la eliminación de servicios "no rentables" a pesar de que muchos de ellos atendían zonas socialmente prioritarias. En el caso particular de los centros próximos a Salta y otros también afectados por esta decisión, la demanda se ha dirigido en forma creciente al transporte automotor (ya se verá que la tasa de crecimiento de los pasajeros por ómnibus últimamente ha sido superior al 10% anual).

En la actualidad el ferrocarril mantiene su oferta de servicios de trenes generales (ver Cuadro Nº 7) que sólo parcialmente abastecen al tráfico interno o local; como excepción se puede observar el servicio ofrecido por un tren mixto (carga y pasajeros) de frecuencia semanal que une las localidades de Salta y Socompa, y el del tren turístico Salta-S.A. de los Cobres durante la temporada seca (abril-noviembre) con una frecuencia similar.

Como hecho nuevo, reflejo de la orientación política actual, ha comenzado el servicio regular de pasajeros con coches motores a cargo de la Empresa Atahualpa, que se prestará sobre la línea del Ferrocarril Belgrano, entre Embarcación (RN 34) y Formosa, con seis frecuencias semanales. A este fin se llegó a un acuerdo de rentar la línea a la empresa estatal ferroviaria, para operar el servicio.

Considerando las estadísticas de las 150 estaciones y apeaderos con que cuenta la línea del Ferrocarril Belgrano en territorio provincial, puede verse que sólo 14 de ellas (10%) concentran más del 80% de los pasajeros transportados en el año 1979 (ver Cuadro Nº 8).

La principal zona en cuanto a generación de viajes está conformada por las estaciones: Salta, Gral GÜemes, Mojotoro, Rosario de Lerma y Campo Quinajo; zona que conforma el mayor conglomerado poblacional, así como el principal y más diversificado núcleo industrial; en segundo orden de importancia se ubican las estaciones del norte provincial: Pocitos, cruce de frontera; Tartagal, gran centro maderero y frutihortícola, así como principal centro poblacional de una zona de rica producción petrolera; Embarcación, desde donde parte el ramal a Formosa; Pichanal, cruce de ramales ferroviarios y rutas y ventana al Chaco salteño y, por último, Tabacal y Urundel, zonas de producción azucarera y colonización basada en la frutihorticultura respectivamente.

Las estaciones que les siguen en orden de importancia, son: Metán, S.A. de los Cobres y Esteban de Urizar. Las demás estaciones despacharon durante el año 1979, menos de 3.000 pasajeros.

d) Transporte aéreo

Desde Salta, principal aeropuerto provincial, la oferta de servicios más importante es realizada por la empresa estatal Aerolíneas Argentinas, que además combina servicios regionales-internacionales hasta S.C. de la Sierra con LAB; los servicios se complementan con los vuelos de Aerochaco hacia/ desde Resistencia y escalas intermedias.

Próximamente una empresa local comenzará a operar vuelos regulares internos, uniendo las localidades de Salta, Orán, Tartagal con frecuencia diaria, la

que podrá ser incrementada cuando las condiciones de la demanda futura así lo requieran.

La operación de Aerolíneas Argentinas permite vincular Salta con los siguientes destinos/orígenes:

	<u>Frec/semana</u>
<u>En servicio de cabotaje</u>	
Buenos Aires	23*
Córdoba	13
Tucumán	3
<u>En servicios regionales</u>	
Santa Cruz Sierra (Bolivia)	2

* Recientemente ha incorporado un servicio diario, con equipo internacional, con escala intermedia en Ezeiza y combinaciones a Río Gallegos (Santa Cruz) y Río Grande (Tierra del Fuego).

La empresa Aerochaco mediante vuelos regionales internos vincula Salta con:

	<u>Frec/semana</u>
Resistencia	2
Formosa	2
Jujuy	2

La futura explotación de Atahualpa en servicios internos de Salta a Orán y Tartagal se realizará con aviones medios (26 asientos) y una frecuencia diaria de ida y vuelta. Este servicio se vuelve a implantar después de un período de inactividad de algo más de una década, pues fue prestado anteriormente por la empresa Aerochaco, que facilitaba entonces con su diagramación de servicios la vinculación directa con Buenos Aires mediante conexiones de vuelos con Aerolíneas Argentinas y a través de ésta con los regionales a Bolivia.

Otro de los antecedentes de vuelos regionales a nivel internacional, hace 10 y menos años aún, lo constituye los vuelos que realizaba la empresa Austral en el itinerario Buenos Aires-Córdoba-Salta con derivación a la ciudad-puerto de Antofagasta en Chile. Al momento de abandonar dichos servicios su prestación era totalmente antieconómica, con vuelos de muy bajo coeficiente de ocupación promedio.

A modo de complemento puede mencionarse que hay empresas estatales y privadas, además del propio Gobierno Provincial, que cuentan con equipo propio de tipo mediano y realizan vuelos no regulares. En el caso de YPF, no obstante, la importancia de su actividad productiva así como la necesidad de movilizar su personal determina que entre Tartagal y otros centros productores se originen vuelos de frecuencia a veces diaria con Salta y regreso.

Como ya se expresó, la principal oferta representada por Aerolíneas Argentinas con sus servicios a Buenos Aires y escalas, implica una oferta de casi 2.800 as/sem. No obstante, ella no está íntegramente destinada desde/hacia Salta a Buenos Aires pues 18 frecuencias realizan alguna de las escalas antes mencionadas* (es decir, la oferta que sale de Buenos Aires es en parte directa a Salta, complementándose con la de Córdoba-Salta o Tucumán-Salta y viceversa).

La otra empresa que oferta servicio interprovincial es Aerochacho, aunque presenta baja capacidad, ya que el vuelo diagramado circularmente con origen/destino en Resistencia alcanza otras localidades del noroeste-noreste argentino que no representan importantes generadores/receptores de viajes hacia/desde Salta.

Parece razonable pensar que atento las características geo-topográficas de

* Se ha solicitado mayor información a la Empresa así como datos estadísticos actualizados a fin de mejorar el análisis y completar el diagnóstico y propuestas.

la provincia así como su estructura poblacional y económica, el Gobierno debería dotar a su territorio de más aeródromos con mejores condiciones de operabilidad localizados en los centros de mayor importancia relativa y, a fin de brindarles accesibilidad rápida y flexible, equipar todos aquéllos que están aislados de otras redes de transporte o tienen dificultades en sus vinculaciones permanentes. La creación de una empresa provincial inducirá a breve plazo a aumentar los viajes hacia/desde las localidades que demanden este tipo de servicio, que a veces significa la única posibilidad de vínculo comercial y personal.

En cuanto al movimiento de pasajeros se advierte que el mayor flujo se da desde y hacia Buenos Aires; sin embargo, no todos tienen destino final en ella sino que debido a las características de la diagramación de servicios, convergentes sobre la capital, la casi totalidad de los intercambios hacia otros destinos debe realizarse en el Aeroparque Metropolitano.

En 1977 se operaban además servicios hacia/desde Orán y Tartagal, aún cuando su participación era de escasa importancia frente al tráfico que movilizaba Salta.

	<u>Salta</u>	<u>Orán</u>	<u>Tartagal</u>	<u>Total Provincia</u>
Pasajeros salidos de	58.303	274	553	59.130
Pasajeros llegados a	59.970	378	630	60.978

En dichos tráficos, y para el mismo año, la participación de origen/destino era la siguiente:

	<u>Nº pas</u>	<u>%</u>		<u>Nº pas</u>	<u>%</u>
<u>Salidos de Salta</u>	<u>58.303</u>	<u>100.0</u>	<u>Llegados a Salta</u>	<u>59.970</u>	<u>100.0</u>
Destino Aeroparque	46.234	79.3	Origen Aeroparque	47.631	79.4
Destino Córdoba	7.261	12.5	Origen Córdoba	7.731	12.9
Destino Tucumán	2.766	4.7	Origen Tucumán	2.839	4.7
Destino Resistencia y S.Peña (Chaco)	1.232	2.1	Origen Resistencia y S.Peña (Chaco)	1.070	1.8
Destino otros Salta	801	1.4	Origen otros Salta	607	1.0
Destino Jujuy	9	-	Jujuy	40	0.1
			Origen M. del Plata	52	0.1

Estas cifras y porcentajes confirman la alta concentración de viajes con origen/destino en Buenos Aires y la predominancia del corredor Córdoba-Tucumán, que representa junto con el primero la mayoría de los vuelos programados por Aerolíneas Argentinas, significando más del 95% de los viajes salidos y entrados de Salta. La participación en el tráfico de los viajes a Chaco y Jujuy se debe a la acción de la empresa Aerochaco (3% en promedio), en tanto los hacia/desde otros centros de Salta superan apenas el 1% de los usuarios totales.

2.2.2. Servicios de transporte de carga y su tráfico

a) Características generales

Como consecuencia de la red de infraestructura ya descripta surge claro que dos son los medios que ofrecen la casi totalidad de los servicios de transporte de carga: el ferrocarril y el automotor, participando el aéreo en muy baja proporción y para determinados productos. En general, los dos primeros funcionan como medios competitivos entre sí, aún cuando comienzan a aparecer entre ellos algunos signos de complementariedad: el transporte multimodal, ya explotado por varias empresas tanto en Salta como en Buenos Aires.

La capacidad del servicio ferroviario se presenta en el ítem c de este mismo capítulo, la correspondiente al servicio de transporte automotor de carga está condicionada principalmente por el parque automotor local, así como por la posibilidad de que la producción provincial susceptible de transportar sea suficiente como para atraer vehículos externos a ella.

b) Transporte por automotor

La oferta de transporte de carga por camión, está definida por dos factores: el primero, estático, es la capacidad de carga real por vehículo extendida a su totalidad y depende del tamaño del parque automotor de carga, de sus características, antigüedad, conformación, etc. El otro factor, responde al concepto de capacidad dinámica, que mide el tráfico que dicho parque puede ofertar, estando condicionado por el tipo de carga, los centros de origen y destino, la estacionalidad y simultaneidad de las mismas, calidad de las vías de circulación, tiempos de carga y descarga, etc.

El parque automotor de carga provincial (ver Cuadro Nº 3) presenta la particularidad de una continua desproporción entre los camiones y los acoplados y semirremolques patentados. Esto puede obedecer en cierta medida a las

condiciones de la red en la provincia pero fundamentalmente responde al hecho de que el parque local está dedicado en general al tráfico de corta y media distancia, interno a la provincia, dependiendo de las flotas provenientes de otras zonas del país -particularmente de Córdoba, Santa Fe y Norte de Buenos Aires-, para la movilización del tráfico de larga distancia*.

Las consecuencias fundamentales que una operatoria de esta naturaleza crea, son:

- falta de regulación en jurisdicción provincial sobre el parque que realiza el tráfico de "exportación-importación" provincial;
- falta de percepción local de recursos en concepto de registro de servicio público, patente automotor y otros gravámenes, seguros, etc.;
- pérdida, por parte de la provincia, de los montos pagados en concepto de flete, ya que sólo en mínima proporción se gastan en la provincia en servicios al vehículo y al conductor;
- falta de una organización de empresarios o transportistas que defienda los intereses afines a su actividad.

Los servicios de carga son ofrecidos, según los casos, por empresas o transportistas individuales. Dentro del sector de las empresas, ellos pueden ofrecerse al público o contratarse directamente con las empresas productoras, en cuyo caso no hay oferta pública de dichos servicios.

En cambio, el transportista individual depende de sus contactos personales, aún cuando en general opera como subcontratista de otras empresas de transporte o de intermediarios comisionistas, que intervienen en el mercado vinculando al transportista con el productor.

Del análisis de los servicios de carga que realizan oferta pública, se des-

* Esto fue verificado en gran medida al realizar las encuestas a transportistas, productores y comercializadores.

prende que existen 61 empresas que sirven a 58 localidades diferentes*, con un total de 317 localidades x empresa (si bien no todas las localidades son servidas por la totalidad de las empresas y viceversa), lo que da en promedio que más de 5 localidades son servidas por cada empresa; así como que casi 6 empresas sirven cada localidad. Las principales empresas prestatarias se pueden observar en el Cuadro Nº 10. Esta clasificación está realizada en base al número de localidades servidas y no al tráfico realizado.

Las localidades servidas por un mayor número de empresas (ver Cuadro Nº 9) son Salta, Orán, Tartagal y Pocitos, con más de 20 empresas en cada una de ellas; a su vez 21 localidades lo están por una única empresa, mientras que 28 empresas atienden solamente una localidad.

Es decir, este sector presenta una fuerte concentración tanto respecto de las localidades atendidas como de las empresas prestatarias.

La particularidad, antes mencionada, que presenta el parque automotor de carga, puede ser dimensionada a través de la gran incidencia de las empresas extraprovinciales de transporte de carga en la oferta de servicios. De las 11 empresas que más localidades provinciales sirven, sólo 2 de ellas tienen su sede central u origen en la provincia (ver Cuadro Nº 10).

En cuanto a los transportes internacionales terrestres, y siempre de acuerdo a las fuentes citadas, sólo se concretan con la República de Bolivia, siendo 5 las empresas que ofrecen este servicio a través de las localidades de Pocitos, Aguas Blancas y La Quiaca (Jujuy).

Sin embargo, de las entrevistas realizadas con los sectores de la producción y comercialización surge que existen ciertos flujos de exportación que,

* Fuente: Guía Vidal de Expresos, Edición 1980/81 y resultados de encuestas realizadas en la provincia.

realizados por empresas (Boroquímica, Cooperativa Agrícola Rosario de la Frontera), se dirigen hacia Brasil y Paraguay. Asimismo, hasta épocas recientes (1973/74), existía tráfico automotor de exportación con Antofagasta (Chile), vía Huaitiquina-Sico y hacia Paraguay vía Resistencia (legumbres secas y cereales) realizado por empresarios de origen salteño. La firma TONDA Hnos, con un equipo de 15 camiones solía realizar 5 viajes/día (transporte de carne enfriada y cortes, ganado en pie, etc.).

Las peculiaridades que ofrece el transporte automotor de carga, detectadas como resultado de las entrevistas mantenidas con empresarios transportistas, industriales, productores rurales, cámaras empresarias, informantes calificados, etc., son las siguientes:

- la ciudad de Salta funciona como centro de concentración y redespacho del tráfico ascendente. Estimaciones realizadas en base a las encuestas a transportistas, asignan a ésta en forma aproximada el 70% del tráfico y el 30% restante a Orán. Sin embargo, una de las principales empresas de carga -que según sus propias afirmaciones llegó a dominar el 50% del mercado salteño (PARMIGIANI Hnos)-, planea centralizar su sistema de distribución de carga en Salta, abandonando la central de Orán e inclusive la de Jujuy, dado que le resultaría más económico el redespacho desde la capital salteña a otras zonas.
- En general, el destino de la carga es Buenos Aires. Esto contradice la opinión, hasta ahora generalizada, según la cual el principal puerto de exportación de la producción salteña es el de Rosario, al punto que el Plan Nacional de Transporte analizó desde el punto de vista operativo y de costos el corredor Salta-Rosario y no el Salta-Buenos Aires. Este hecho podría ser confirmado mediante el estudio que respecto a comercialización del Norte Argentino con países del Pacífico vía Salta-Antofagasta y de la ampliación de la zona productiva del NOA-Argentina actualmente realiza el CFI por medio del equipo del Cdor. J.M. Vernet.

- En gran medida el tráfico es realizado por empresas radicadas fuera de la provincia que la abastecen en sus necesidades de carga general, materiales de la construcción y algunos productos de consumo masivo (harina, combustibles, etc.), efectuando los retornos con carga de origen local, en general productos frutihortícolas y legumbres. Para estos tráficos las empresas suelen subcontratar transportistas individuales si la demanda así lo requiere.
- El índice de ocupación de la flota es mejor en el tráfico ascendente (cerca del 100%) que en el descendente (alrededor del 70%), ya que algunos empresarios deben completar carga en Tucumán o contratarla a tarifas que no cubren los costos fijos, de modo que el viaje de retorno con carga les signifique un ingreso adicional. En el completamiento del equipo a Tucumán influye la importancia que ésta reviste como centro generador de cargas, el hecho de haber sido terminal de muchas empresas que hoy sirven a Salta, así como el ser cabecera de la zona comercial ferroviaria que atiende a los tráficos en la línea a Rosario de la Frontera-Metán.
- Está muy generalizada la presencia de comisionistas. Algunos actúan como empresas de transporte aún cuando no cuentan con equipos propios o los tienen en pequeña proporción. El comisionista se apropia de aproximadamente el 10-20% del valor del flete, siendo éste motivo de negociación en cada caso particular. Asimismo, pueden intervenir en el proceso de comercialización fijando precios al productor, o bien comprando la producción y luego transportándola a otros mercados donde su venta esté asegurada, procediendo sobre la base de su conocimiento de los mismos, en su función de transportistas.
- La existencia del comisionista encuentra su razón de ser en la gran oferta de carga por parte de transportistas independientes. La gran competencia que se genera deprime las tarifas alrededor de un 40% en relación a las que permiten operar el servicio con una rentabilidad adecuada.

- Desde el punto de vista de la demanda se observa una fuerte estacionalidad. Los meses de mayor actividad se extienden desde abril hasta setiembre-octubre, época en que coinciden la mayoría de las zafras. Frente a una fuerte demanda, los fletes pueden aumentar hasta un 30% sobre los existentes en el período de baja actividad.
- Las empresas industriales contratan sus servicios de transporte pues no tienen flota propia. Como modalidad de contratación, aparentemente se está generalizando el sistema de licitación. Así, las firmas Nobleza, YPF, Cosalta, Cooperativa Tabacalera, lo han utilizado. Las empresas de transporte se aseguran de este modo la carga, aún cuando a bajas tarifas. Una excepción es Salta Forestal que contrata únicamente con transportistas individuales.
- Aún cuando el mejoramiento en la calidad de las rutas y su cobertura espacial, crea condiciones muy favorables para la intensificación del transporte de pasajeros y cargas por carretera, por cuanto de alguna manera acortan distancias y posibilitan mayor confort en el transporte de pasajeros y disminución en los fletes por tonelada-kilómetro, las cargas masivas que tienen un origen centralizado (azúcar, minerales) se transportan en su gran mayoría por ferrocarril. Esto se debe a que el servicio actualmente ofrecido es bueno y presenta gran regularidad; inclusive, este medio está ampliando su oferta de transporte a productos como el poroto y el tabaco, mediante la utilización de modernos métodos (contenedores) y el transporte multimodal, que ya utilizan algunas empresas transportistas. Para algunos de estos tráficos, los productores están solicitando al ferrocarril mantenimiento de una cierta oferta en épocas de cosecha o exportación, tarifas preferenciales por tren completo y almacenaje en terminales en zona portuaria (Buenos Aires, Rosario, etc.). En el transporte azucarero en particular, el Ingenio San Martín del Tabacal utiliza el medio automotor para los tráficos de corta distancia realizados fuera de las épocas de mayor demanda, debido a su menor tarifa.

c) Transporte por ferrocarril

La oferta de servicios ferroviarios está dada por el tamaño de los trenes -su formación-, y la frecuencia con que circulan, que permiten definir la capacidad total de transporte.

La formación de los trenes es muy variable, ya que depende de la demanda, del estado de las vías y el diseño de la red. Así se observa (ver Cuadro Nº 11) que la formación teórica máxima admitida es de 34 vagones en los tramos Perico (Jujuy)-Pichanal-Pocitos y Orán-Pichanal-J.V. González. En cambio, las formaciones mínimas se encuentran en el ramal C-14, particularmente en el tramo Chorrillos-Ing. Maury, que soporta una formación máxima de 12 vagones. Si se considera una carga promedio admitida de 20 t por vagón, se obtiene la oferta de carga por tren en el tramo considerado.

Esta capacidad de la red se ve condicionada por la frecuencia con que circulan los trenes; en general, se puede observar que ésta actualmente es inferior a la que podría soportar la red, por lo que se está operando con una capacidad ociosa de red, aunque no de equipos.

En trenes de carga, los sectores que presentan mayores frecuencias, son: Metán-Rosario de la Frontera, Pichanal-Embarcación y Embarcación-Aguaray, con 36, 30 y 27 trenes semanales respectivamente.

Asimismo, el ferrocarril ofrece una capacidad de carga dirigida a grandes clientes en épocas claves. Así, los ingenios azucareros regionales cuentan con cupos de vagones predeterminados durante la época de zafra: Ledesma (Jujuy) - 33 vagones; Tabacal (Salta) - 17; La Esperanza (Tucumán) - 6; y La Mendieta (Tucumán) - 4 vagones.

Los volúmenes de cargas despachadas y recibidas por ferrocarril son (medidos en toneladas), sensiblemente similares: 680.931 t y 681.225 t, respectivamente.

Por el contrario, difieren tanto en su composición como en las estaciones a través de las cuales se moviliza la carga.

En efecto, 24 estaciones concentran el 94% de la carga despachada. Entre ellas se destacan Chorroarín, Salar de Pocitos, Ingenio San Martín, Pocitos y Socompa, todas ellas con volúmenes entre 50.000 y 100.000 t anuales.

En carga recibida, 8 estaciones reúnen el 93% del total provincial; Aguaray y Km 1129 reciben más de 130.000 t anuales en tanto que Salta, Campo Quijano, Socompa y Pocitos entre 50.000 y 80.000 t anuales.

Los despachos provinciales están concentrados en un pequeño grupo de productos; cuatro de ellos: azúcar, piedras y ripio, madera y sus derivados y boratos conforman el 65% de la demanda. Del total de carga despachada casi el 20% representa tráfico interno a la provincia, compuesto fundamentalmente por el transporte de mineral (boratos y sal) y cemento de importación proveniente de Chile (se considera que los cargamentos de importación se redespachan en las estaciones sujetas a tráfico internacional).

En cuanto a los centros de destino, se observa la importancia de la región metropolitana de Buenos Aires (que recibe el 25.5% de la carga), y de la Provincia de Santiago del Estero (19.6% de los despachos), hacia donde se envía la casi totalidad de la piedra y ripio (ver Cuadro Nº 12).

Las cargas recibidas se componen en un 49% de petróleo y combustibles. Los restantes productos presentan una marcada diversificación.

La información estadística del Ferrocarril Belgrano hace hincapié en las estaciones como lugares de origen/destino de las cargas, por lo que es a partir de ellas que se realiza el análisis que se presenta a continuación. Esta forma de elaboración estadística tiene la ventaja de permitir localizar con mayor exactitud los diferentes flujos de transporte movilizados por ferrocarril.

Ya se verá oportunamente como, luego de analizada la estructura productiva y su relación con el transporte (ver metodología correspondiente en el Capítulo II.4), se podrá asignar flujos al transporte por automotor.

- En la provincia hay 150 estaciones y apeaderos, 30 de los cuales representan el grueso del tráfico ferroviario (ver Cuadro Nº 8).

Clasificados según las funciones que desempeñan, se puede establecer que hay una cierta especialización; en efecto, hay estaciones importantes que movilizan:

- . carga despachada únicamente (12 estaciones): Rosario de la Frontera, Chorroarín, J.V. González, Talavera, Salar de Pocitos, Caípe, Coronel Cornejo, Orán, Las Lajitas, Urizar, Ing. San Isidro, Ing. San Martín.
- . pasajeros únicamente (5 estaciones): Mojotoro, Rosario de Lerma, Urundel, Embarcación, Tabacal.
- . carga despachada y recibida (4 estaciones): Km 1129, Socompa, Gral Mosconi, Aguaray.
- . carga despachada y pasajeros (5 estaciones): Metán, Gral Güemes, San Antonio de los Cobres, Tartagal, Morillo.
- . carga recibida y pasajeros (1 estación): Pichanal.
- . carga despachada, recibida y pasajeros (3 estaciones): Salta, Campo Quijano, Pocitos.

- En lo que respecta a carga despachada por la provincia, 10 grandes grupos de productos representan el 84% del total. Por su importancia, en volumen, se destacan en primer lugar el azúcar y las piedras y el ripio, ambos con más de 110.000 t (ver Cuadro Nº 12), seguidos por el grupo de las maderas y sus derivados, con cargamentos comprendidos entre 80.000 y 100.000 t. Los restantes productos, legumbres, cemento, minerales, sal común, etc., representan cargas del orden de las 10.000 a 30.000 t.

En síntesis, estos cuatro grandes grupos de productos significan el 65% del despacho provincial de cargas.

Esta marcada especialización provincial, se acentúa si se analiza la situación, estación por estación ya que, para cada una de ellas, uno o a lo sumo dos productos concentran la casi totalidad del despacho (ver Cuadro Nº 13).

Los casos más notorios, por su volumen y concentración, son:

Chorroarín: el 100% de su despacho consiste en piedras y ripio.

Salar de Pocitos: más del 99% de la carga despachada es sal común, boratos y minerales.

Ing. San Martín: el azúcar significa más del 99% de su despacho.

La naturaleza de la concentración de los despachos en unos pocos productos tiene distintas consecuencias sobre la operatoria de la estación: favorable, en tanto puede especializar sus sistemas en forma tal de optimizarlos (galpones, métodos de carga y descarga, formación de trenes completos, etc.); negativa, ya que generalmente la producción implica estacionalidad, reportando capacidad ociosa durante un importante período del año.

La especialización de las estaciones es una consecuencia de la falta de diversificación productiva en sus zonas de influencia, y de la escasa elaboración industrial de la producción primaria provincial en su propio territorio.

En cuanto a la distribución geográfica de las estaciones, se puede observar que aquéllas del sur provincial -Rosario de la Frontera y Metán-, ubicadas en plena zona agrícola, despachan el 93% del total en legumbres secas y cereales.

En el sudeste provincial, sobre el área agrícola en expansión, ribera del

rfo Juramento, se encuentra una importante zona de yacimientos de piedra caliza, yeso, etc., que condiciona el funcionamiento de la estación Chorroarín en forma exclusiva al despacho de piedra y ripio con destino a la Provincia de Santiago del Estero. En un futuro cercano, con la construcción y puesta en marcha de la empresa Cementos NOA, el transporte de un derivado -el cemento- cobrará singular importancia.

En la zona andina, la carga despachada en las estaciones es típicamente mineralera. La mayor diversificación de los productos de importación por Socompa no logran cambiar el perfil mineralero del ramal C-14. En las cuatro estaciones del área -Socompa, Caípe, Salar de Pocitos, S.A. de los Cobres- el transporte de minerales representa el 74% del total despachado.

En la zona de mayor concentración urbana y diversificación productiva, las estaciones del área presentan la menor especialización en determinados bienes. Los seis principales productos en volumen (cemento, ladrillos, acero-arrabio, combustibles, borato y bórax) movilizados en las cinco estaciones del área -Salta, Gral Güemes, Km 1129, Campo Quijano, Ing. San Isidro-, representan solamente el 52% del total.

En el norte provincial, la especialización productiva se centra en tres grandes grupos de bienes: maderas y sus derivados, azúcar y combustibles. Las siete estaciones consideradas -Tartagal, Aguaray, Cnel Cornejo, Gral Mosconi, Pocitos (TI), Orán, Ing. San Martín- concentran en dichos productos más del 94% de sus despachos.

En cuanto a las estaciones que avanzan sobre el Chaco salteño, entre las que se incluyen aquéllas comprendidas entre Pichanal y J.V. González, se observa la exclusiva especialización en el despacho de maderas y sus derivados. Una excepción representa Martínez del Tineo cuya principal carga es el petróleo. Así, para las cinco estaciones analizadas -Martínez del Tineo, Las Lajitas, J.V. González, Talavera, Morillo- estos dos productos significan el 86% del total despachado.

- En cuanto a la carga recibida, sería dable esperar que, tratándose de una provincia de escasa diversificación productiva existiere una gran disposición en cuanto a los bienes recibidos. Sin embargo, esta circunstancia no se da en Salta.

En las ocho principales estaciones de recepción de carga -Km 1129, Salta, Campo Quijano, Socompa, Pichanal, Gral Mosconi, Aguaray, Pocitos-, que concentran más del 93% del total recibido (ver Cuadro Nº 14), se observa una fuerte incidencia del sector petrolero (30.2% del total) y combustibles líquidos (23.1% del total), en tanto que otros cinco productos -vino, cemento, boratos, azúcar, trigo- representan el 29.6% de la carga recibida, y el restante 17.2% corresponde a una variada gama de productos.

Esta concentración en la recepción de cargas, es demostrativa del importante rol que desempeña el transporte automotor en el abastecimiento de bienes a la provincia, debido a su mayor flexibilidad. Es de destacar que las estaciones que presentan una fuerte diversificación en los bienes recibidos son Salta, Pocitos y Socompa. Las dos últimas, por ser estaciones de salida del tráfico internacional. En cambio, Salta es la única estación de la provincia para la cual el grupo de productos no considerados (ver Cuadro Nº 15) adquiere significación (29.2%), indicando de tal modo su importancia como centro consumidor y redistribuidor de las cargas al interior provincial.

- La carga en tránsito tiene lugar por el hecho de que sobre territorio provincial transcurre la red ferroviaria que vincula al resto del país con la Provincia de Jujuy y las Repúblicas vecinas de Chile y Bolivia. Las cargas con origen en dichas zonas generan tráfico sobre la red, aún cuando no tengan por destino centros ubicados en la Provincia de Salta y viceversa.

El principal generador/receptor de carga del tipo mencionado es la Provin

cia de Jujuy. Durante el año 1979, despachó, con destino resto del país (excepto Salta), 582.546 t (ver Cuadro Nº 16 y Gráficos Nº 5 y 6), recibiendo desde el resto del país 348.170 t. Es decir, que un total de 930.716 t originadas en la actividad económica jujeña, atravesaron el territorio salteño, utilizando la red ferroviaria y generando un tráfico de 208,5 millones de t-km.

El tráfico internacional es de mucha menor importancia, alcanzando para las estaciones Socompa y Pocitos un total de 203.435 t entre importaciones y exportaciones.

La participación de ambos puntos en el comercio exterior son, desde el punto de vista del tráfico ferroviario, sensiblemente similares:

Socompa	93.412 t
Pocitos	110.023 t

aún cuando los tráficos generados por uno y otro difieren debido a que el itinerario correspondiente a Socompa es un 32% más prolongado que el de Pocitos.

Tráfico generado: Socompa	77.1 x 10 ⁶ t-km
Pocitos	63.6 x 10 ⁶ t-km
Total	140.7 x 10 ⁶ t-km

Esto da un volumen total de 1.134.151 t y un tráfico de 349.2 millones de t-km que atraviesa el territorio provincial.

A modo de síntesis, puede expresarse que:

- el 20% de las estaciones provinciales concentran el grueso del movimiento de carga y pasajeros provincial.
- las estaciones presentan una fuerte especialización en el tipo de carga despachada.

- los despachos de pocos productos (azúcar, boratos, piedras y ripio, maderas) presentan una participación significativa en el total (superior al 65%).
- en carga recibida, el petróleo crudo y los combustibles líquidos representan el 49% del total.
- el tráfico intraprovincial representa el 20% del total transportado (incluye el tráfico internacional con origen/destino en la provincia, de escasa significación).
- el tráfico internacional por Socompa y Pocitos alcanza al 16% (importaciones/carga despachada) y al 17% (exportaciones/carga recibida) de lo transportado.
- las exportaciones/importaciones provinciales al resto del país significan el 64% del total transportado.
- la provincia prácticamente no genera tráfico internacional.

La importancia del ferrocarril en el tráfico de bienes de importación y exportación, queda reflejada por el volumen transportado por los puntos de exportación regional (ver Cuadro Nº 17), así como destacar la naturaleza de los bienes sujetos a intercambio que utilizan esta vía.

2.3. Tarifas del transporte

El análisis ha sido enfocado a partir del concepto de que la oferta de servicios para los medios automotor y ferroviario actúa a veces con criterios diferentes en lo relativo a política de precios, por lo cual -y tal como se anticipó en la propuesta del Estudio- se consideran los costos respectivos como "costos al usuario a partir del conocimiento de las tarifas habituales".

Este es uno de los factores que orientan la distribución entre medios (redes y/o itinerarios) y permiten establecer, junto con los resultados del análisis a encarar, las relaciones funcionales que posibiliten recomendar una futura política de transporte.

Se había programado disponer de los antecedentes y conclusiones que con respecto a costos y tarifas ha realizado al presente el Plan Nacional de Transporte; lamentablemente, y por razones de estricto carácter oficial a nivel nacional, no se ha podido contar con esa información.

Queda pendiente a la fecha de presentación de este informe, entre otros, el suministro del costo por carretera del transporte por automotor de carga y pasajeros (camión remolque y con acoplado y ómnibus de larga distancia), para así poder sacar conclusiones respecto de los valores tarifarios que se aplican en los tráficos actuales. De haber contado con este elemento la retribución a las empresas prestatarias podría haber avanzado más en la formulación de las primeras conclusiones, que a continuación se plantean.

En el transporte de carga, las encuestas y relevamientos realizados proporcionan elementos de juicio suficientes como para analizar los tráficos competitivos entre el ferrocarril y el camión.

En cuanto al de pasajeros, la autoridad provincial que regula el servicio público de ómnibus utiliza para tarifificar los costos unitarios y coeficien-

tes de utilización y de recargos por tipo de camino que proporciona la Dirección Nacional de Transporte Terrestre (SETOP), lo cual se estima debería ser revisado en el futuro.

2.3.1. Transporte de carga

El sistema tarifario vigente en los medios de transporte es analizado en forma separada para cada uno de ellos, considerando los rubros de carga que habitualmente se transportan a, desde y dentro de la provincia.

En el presente estudio, y atento a la continua modificación de la política de precios, se analizan las tarifas vigentes a marzo de 1981, fecha considerada como la más cercana a la de presentación de este informe, que coincide por otra parte con la época en que se realizó el relevamiento del transporte por carretera.

Los medios de transporte ferroviario y automotor actúan competitivamente y, de hecho, la presencia del segundo ha significado una continua pérdida de carga para el primero; pérdida que implicó en gran medida la especialización del ferrocarril en el tráfico de determinados bienes y mercaderías, generalmente masivos y de bajo valor unitario, campo en el que puede competir con ventaja frente al automotor.

La formación de las tarifas en uno y otro medio es sensiblemente diferente:

- en el ferrocarril, se tienen en cuenta los costos de operación, así como los de mantenimiento de la red y del equipo; atendiendo asimismo algunos costos de capital, en especial los de renovación de equipos ya que la infraestructura básica en la práctica debe considerarse totalmente amortizada.
- En el medio automotor, las empresas de transporte que cuentan con organización administrativa contable y operación centralizada forman sus tarifas de una manera similar, sobre la base de sus costos fijos y variables,

aún cuando al encontrarse sometidos a la competencia del transportista individual, no los pueden aplicar en su totalidad. En efecto, generalmente éste último tiene en cuenta sólo los costos variables (de bolsillo) (combustibles, lubricantes, cubiertas, más su salario incluidos los viáticos), descuidando la amortización de la unidad y muchas veces el costo de las reparaciones, ya que él mismo las efectúa. Esta es la razón por la cual se observa una gran movilidad en ese sector, que hace que los transportistas individuales aparezcan y desaparezcan del mercado, siempre renovándose.

Es permanente la discusión acerca de si los costos incluyen adecuadamente la retribución por uso (construcción y mantenimiento) de las carreteras, tema que en la actualidad ha sido estudiado a nivel nacional por los equipos técnicos del Plan Nacional de Transporte*.

En el transporte por camión, para el tráfico hacia/desde Salta, no rigen tarifas oficiales pues no están sometidas a la jurisdicción de autoridad alguna. En general, las tarifas surgen de la libre contratación entre la empresa o transportista y el productor. La cuantía de la tarifa es muy variable según se trate de época de zafra, cuando la oferta de transporte es escasa frente a la demanda, o el resto del año. La diferencia tarifaria puede superar el 30% para el caso del poroto, según datos obtenidos en las entrevistas efectuadas (ver Cuadro Nº 18).

Como ya se ha mencionado, ciertas empresas industriales utilizan el sistema de licitar la contratación de transporte, con lo cual obtienen menores tarifas a cambio de tráficos garantizados.

Las tarifas para este tipo de servicios dependen de la distancia de trans-

* Información también requerida a la SETOP (P.N.T.) y que no fue recibida por las razones antes señaladas.

porte y aún cuando no puede afirmarse la existencia de una ley de formación estricta, aquéllas con que se cuenta, relativas al transporte por automotor*, permiten suponer que ese es el criterio utilizado. Nuevamente, la presencia de transportistas individuales puede modificar este aserto.

Del análisis de los valores tarifarios disponibles y su comparación con los datos recogidos en las encuestas realizadas a transportistas y productores, surge que hay diferencias en el tratamiento tarifario de cargamentos que se envían hacia la provincia o que retornan desde las localidades de la misma.

En efecto, para los viajes hacia la provincia, se aplican tarifas reconocidas como oficiales por las empresas; en cambio, para los viajes de regreso, en que se transportan principalmente productos del sector primario suelen regir valores tarifarios inferiores hasta en un 50% a los anteriores.

Es evidente que esta práctica -en la que es posible influyan distintos hechos, entre ellos: desbalance de cargas según sentido de viaje**, cargamentos ascendentes constituidos por bienes de mayor valor agregado y necesidad de "hacer flete" y bajar con los vehículos cargados-, origina una situación ambigua para la provincia: favorable, por cuanto subvenciona los fletes de las exportaciones provinciales hacia el resto del país, con la consiguiente mejora de precios al productor; y desfavorable, pues esta política desalienta la industrialización de la producción en la zona de origen.

Una idea de los valores relativos de las tarifas en ambos sentidos, es decir hacia y desde la provincia, la dan los siguientes ejemplos, tomados del

* Por ejemplo el caso de las firmas Parmigiani Hnos. y Transportes Vidal, únicas empresas que, entre las consultadas, cuentan con cuadros tarifarios publicados.

** Situación también existente en otras provincias alejadas de la Región Metropolitana, analizadas en oportunidades anteriores por los Consultores.

tarifario de la Empresa Parmigiani Hnos. para el sentido ascendente, y de las encuestas realizadas, para el descendente:

Itinerario	km	Tarifa en \$/t	
		Ascendente	Descendente
Buenos Aires-Salta	1.622	221.700	120.000
Buenos Aires-Orán	1.803	251.000	140.000

Para el transporte dentro de la provincia no suelen regir tarifas "oficiales" y el criterio es negociar de acuerdo a la frecuencia, tipo de carga y vehículo utilizado.

A título ilustrativo, se transcriben las siguientes tarifas obtenidas:

Itinerario	Distancia (km)	Tarifa \$/t
Salta Forestal-Zapla	320	58.000
Rosario de la Frontera-J.V. González	146	30.000
Salta-Metán	144	50.000

En cuanto al sistema tarifario por ferrocarril, se observa que éste es una función lineal de la distancia recorrida, para la totalidad de los bienes considerados (ver Cuadro Nº 19).

El tarifario ferroviario muestra la tendencia a favorecer aquellos tráficos de gran volumen y poco valor unitario. Así, las menores tarifas se aplican al transporte de sal, piedras y ripio, cemento, vino y maderas, en tanto en el otro extremo se ubican las de combustibles y legumbres secas.

Por otra parte, el ferrocarril otorga algunos descuentos especiales, que alcanzan al 12% para el transporte de porotos y cereales en los despachos que superan las 90 toneladas; además, existen bonificaciones por tren operativo (5%) y tren completo (8%).

En general, se observa competitividad entre las tarifas ferroviarias y

por automotor. Esta se manifiesta en el traslado de ciertos productos, sean el azúcar, para el cual la oferta de vagones es suficiente para abastecer la demanda o la madera, donde la ventaja de la tarifa ofrecida por el ferrocarril puede estar relativizada por la disponibilidad de material rodante.

En el caso de tráfico internacional por ferrocarril a la tarifa correspondiente se le agrega un adicional por cruce de frontera de 253.000 \$/vagón.

En el Cuadro Nº 20 se pueden observar las distancias tarifarias, es decir, aquellas sobre las cuales se aplica la tarifa de transporte independientemente del itinerario cumplido entre los principales centros de origen/destino de la producción salteña. Esta información, conjuntamente con la correspondiente a carga despachada por estación y sus destinos, permiten conocer lo pagado en fletes ferroviarios.

Asimismo, el Gráfico Nº 7 presenta las distancias tarifarias entre las más importantes estaciones de carga provincial.

3. METODOLOGIA DE CALCULO PARA LA DEMANDA DE TRANSPORTE

3.1. Carga

La demanda de transporte de carga se ha dividido, a los efectos de su cálculo y posterior análisis, en tres grandes grupos:

- aquella proveniente de la producción primaria, con origen en territorio provincial, cuyo destino es el consumo local, la industria, o la exportación sin elaborar.
- aquella proveniente del sector industrial, cuyo destino es el consumo local o la exportación.
- aquella originada por bienes producidos fuera del territorio provincial, destinados al consumo local o a la industria.

Para este cálculo se utiliza información secundaria disponible en diferentes estudios ya realizados por organismos tales como el C.F.I., la Secretaría de Estado de Planeamiento, el INTA, etc., así como información proveniente de distintos organismos oficiales y privados salteños.

Como año base se ha adoptado el de 1979, por ser aquel que cuenta con la información más amplia, ya que para dicho año se cuenta con un censo agrícola, así como información completa del Ferrocarril Belgrano (cargas y pasajeros transportados), e INDEC (comercio exterior).

El esquema de producción y distribución de bienes -que originan los flujos de transporte-, se realizó teniendo en cuenta la infraestructura vial y ferroviaria existentes en dicho año.

La red vial adoptada, cuyo esquema se muestra en el Gráfico Nº 1, está conformada por las rutas nacionales y provinciales más importantes, que vinculan a su vez los principales centros urbanos y productores, y la totalidad de

las cabeceras departamentales y municipales. La particular conformación provincial (a la que se hace mención en el Capítulo I), así como el aislamiento de los Departamentos Santa Victoria e Iruya, impuso la necesidad de incluir en la red vial adoptada, rutas que transcurren sobre territorio jujeño y boliviano (Costa del Bermejo).

La red ferroviaria existente ha sido utilizada en su totalidad para el análisis.

Como supuesto a los fines de la asignación se adoptó que los flujos de carga no pueden tener otros itinerarios que los que surgen de las redes antes mencionadas.

3.1.1. Demanda proveniente de la producción primaria

a) Producción agrícola

Se trabajó a nivel municipal. Se consideró en todos los casos que la cabecera municipal coincide con el centro generador de carga (centroide de producción). Este supuesto es, en general, válido, pues las cabeceras municipales son los centros poblacionales y productivos de la zona. El tipo de error que se genera mediante esta simplificación abarca los tráficos de corta distancia (no así los de media y larga distancia) que para ser precisados requerirían un estudio particularizado, no siendo ellos el objeto de este estudio.

Los productos analizados fueron: caña de azúcar, poroto seco, banana, tomate, cítricos, maíz, tabaco, vid, soja, pimiento verde, alfalfa, sorgo, cebolla, papa, trigo, zapallo y sandía, lo que representa un volumen superior al 90% de toda la producción agrícola provincial.

Para la totalidad de los productos agrícolas se consideró: autoconsumo, a-

bastecimiento local (comercialización en la zona de producción), centros de acopio y de industrialización, consumo provincial y exportación sin elaborar.

b) Producción pecuaria

Los flujos provenientes de la producción pecuaria se obtuvieron a partir de los datos de existencia ganadera y de faena a nivel departamental, suponiendo en todos los casos que la faena local abastece al consumo local y solamente el remanente se comercializa fuera de la zona. Cuando la faena local superaba los porcentajes de matanza admitidos por el rodeo existente en la zona, se supuso importación de ganado en pie. En particular se considera la participación del Frigorífico Arenales y demás establecimientos localizados en la provincia.

c) Producción forestal

La existencia de "guías de tránsito" para la producción forestal, en poder de la Dirección General de Recursos Naturales Renovables, permite obtener los orígenes y destinos, así como el volumen de la producción forestal.

En base a esta información se elaborarán los flujos de transporte, y se calcularán los tráficos generados.

d) Producción minera

Los centros generadores de carga son los yacimientos propiamente dichos, por lo tanto, ellos son considerados como los centroides de producción. Los volúmenes producidos, así como los destinos de los mismos, surgen de unas "guías de tránsito" en poder de la Dirección de Minería provincial.

3.1.2. Demanda proveniente de la producción industrial

Utilizando los datos del censo industrial de 1974 (valor de la producción por grupo de industrias y departamento) y las encuestas industriales (varios años) que realiza el Registro Industrial de la Nación, se determinó la localización de las principales industrias y la distribución geográfica de la producción para el año base 1979.

Los supuestos utilizados, son:

- la estructura industrial provincial no sufrió modificaciones durante el lapso considerado, con excepción de aquellas industrias importantes que han iniciado o cesado sus operaciones en el período y sí han sido consideradas,
- toda la industria perteneciente a un determinado sector funciona con el mismo nivel tecnológico, independientemente de su escala de producción. Se exceptúan de esta generalización aquellas empresas para las cuales se dispone de datos más precisos y su importancia relativa justifica el análisis individual,
- la relación entre valor de producción, capacidad instalada, capacidad ociosa, insumos utilizados y producción obtenida, es constante para todos los establecimientos,
- se despreciaron aquellos departamentos cuyo aporte al valor de la producción de un dado sector industrial, fuera inferior al 5%.

En consecuencia, el valor de la producción, calculado en base a estos supuestos, determina la distribución del volumen de la producción industrial. El conocimiento de la ubicación geográfica de los principales establecimientos industriales, evitó que se despreciaran empresas de cierta importancia.

3.1.3. Demanda proveniente de bienes producidos fuera de la provincia

Los bienes de importación provincial tienen dos destinos diferentes: el consumo industrial y el consumo final. A partir de esta clasificación se identificaron aquellos bienes que constituyen las mayores demandas de transporte, entre los que se encuentran cemento, combustibles, harina, carne vacuna, carga general, etc.

El consumo industrial se determina en base a las características de los insumos y la localización industrial.

El consumo poblacional, se calculó sobre la base de los consumos medios de los principales artículos de importación provincial y de la distribución poblacional (urbana y rural, por departamento).

Los principales centros urbanos existentes, funcionan como concentradores de carga (bienes de consumo) y distribuidores de los mismos a sus respectivas áreas de influencia.

El presente estudio no considera el transporte a nivel de distribución de bienes e insumos, suponiéndose que todos los centros tienen una importancia tal como para abastecerse directamente en las fuentes extraprovinciales. Esto no es totalmente válido pues hay tendencia a centralizar la distribución desde la Ciudad de Salta; las encuestas ya realizadas permiten un mejor conocimiento de este proceso. La participación de grandes empresas de transporte en dicho tráfico están induciendo a acentuar esta situación.

Un estudio particularizado de este tema permitirá demostrar en qué medida Salta actúa como importador directo para su área de influencia o bien como redistribuidor a los centros secundarios; en todo caso, el flujo de transporte se genera igual, en sentido y volumen, hacia el interior provincial.

3.1.4. Demanda dirigida a los distintos medios de transporte

La totalidad de la demanda de transporte de cargas se distribuye entre los medios ferroviario y automotor. Se desprecia, debido a su ínfima incidencia el transporte aéreo de carga.

Por contarse con estadísticas detalladas de cargas transportadas, volúmenes y orígenes y destinos por ferrocarril, la demanda dirigida al transporte automotor se obtiene como diferencia entre la demanda total y aquella efectivamente movilizada por el ferrocarril.

4.1.5. Puntos de salida de la producción

A los efectos de la determinación de los flujos de transporte de carga generados por las exportaciones por medio de transporte, se consideraron dos vías de salida de la producción: vial y ferroviaria. Desde el punto de vista de la red vial, los centros de salida para el ferrocarril, son las estaciones de carga, ya que el tráfico generado a partir de ese momento, carga la red ferroviaria.

Para el transporte automotor, los principales puntos de salida de la producción provincial considerados, son:

- tráfico internacional: Huatiquina-Sico-RN 51
Aguas Blancas-RN 50
Prof. S. Mazza-RN 34
- tráfico nacional: Cafayate-RN 40 y RN 68
El Tala-RN 55
Potrero-RN 34
Tolloche-RN 16
Capitán Pagés-RN 81

4. ASPECTOS LEGALES Y ADMINISTRATIVOS

Al presente, el transporte está regulado a nivel provincial solamente por la Ley Nº 1724/54 (y su complementaria 1801/54) que está reglamentada por la Ley Nº 5150/77.

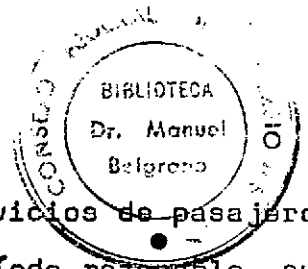
El Art. 1º del reglamento de la ley considera sujetos a la jurisdicción provincial y sometidos a la Autoridad de la Dirección General de Transporte de Salta a los servicios realizados dentro del territorio de la provincia, siempre que excedan los límites de una comuna y los que sin salir de ella, integren la explotación de cualquier medio de transporte provincial entroncando funcionalmente con este.

El cumplimiento de las disposiciones acerca de la explotación de servicios públicos de transporte por automotor está a cargo de la Dirección General de Transporte de Salta, creada en 1977 por ley como organismo de la Administración Pública descentralizada, con dependencia funcional y administrativa del Ministerio de Economía. La misma fue estructurada a partir de la D.G. de Transporte dependiente de la Administración de Vialidad de Salta. Su creación obligó a modificar en parte el articulado de la Ley Nº 1724.

Actualmente, su campo de aplicación abarca sólo al transporte de pasajeros, reglamentándose lo relativo a permisos de servicios regulares, de turismo, así como aspectos administrativos tales como seguros, contribución, régimen contable, tarifas. Al mismo tiempo regula acerca de recorridos, horarios, equipamiento de vehículos, personal de servicios.

Para los efectos de una mejor prestación de servicios atiende al uso de las estaciones terminales de las empresas, modificación de recorridos, responsabilidad de los concesionarios, etc.

La planilla adjunta detalla los datos que por línea se solicitan a las dife



rentes empresas de transporte terrestre que explotan servicios de pasajeros. De contarse con todos los datos solicitados, para un período razonable, su procesamiento permitirá tener una base estadística adecuada para los análisis y estudios que regularmente deben realizarse a nivel técnico y económico.

La ley determina, en realidad, que debe regularse respecto a "pasajeros, en comiendas, cargas o haciendas en servicio" quedando para las Municipalidades lo referido a servicios y uso de caminos o calles dentro del límite urbano; no obstante, la DGT queda facultada a actuar, ad referendum del Poder Ejecutivo, "con el objeto de asegurar la coordinación de los transportes y los itinerarios dentro del límite urbano del Municipio" (Art. 4º).

La ley habla de la necesidad de concesiones por períodos de cinco años, y de contribuciones de las empresas a la DGT, encargada también de controlar estos aspectos técnico-administrativos.

En materia de tarificación, la norma es utilizar los costos unitarios que por tipo de servicio y por tipo y calidad de infraestructura elabora la Dirección General de Transporte Terrestre de la SETOP. Ello implica que también se aceptan los coeficientes promedio de ocupación de los diferentes tipos de servicio.

Ya se ha visto como en este aspecto corresponde hacer un análisis más particularizado a efectos de categorizar y clasificar mejor los servicios, revisar los indicadores básicos de su prestación y fundamentalmente calcular los costos de explotación de los diferentes tipos de servicio de acuerdo a los parámetros, costos de equipamiento e insumos que caracterizan la actividad en la provincia. De igual manera y atento a las características que presenta la infraestructura vial salteña corresponde elaborar los coeficientes de ajuste de costos por tipo de camino, tratando de reflejar en cada caso las diferentes situaciones que se presentan en cada itinerario de cada línea de servicio.

Parece útil se pueda encarar una revisión y actualización de la ley y su reglamentación a fin de adecuar su texto y contenido a las características propias y actuales del servicio de transporte de pasajeros por automotor en la provincia.

Particularmente interesaría conocer con certeza la real participación de cada empresa en los diferentes tráficos y las condiciones en que se están explotando los diferentes servicios.

Al presente, parecería que los servicios en las diferentes líneas se estuvieran prestando sin la contrapartida de la concesión como figura legal-administrativa que la ley menciona en su Art. 5º (concesiones a adjudicar mediante licitación pública).

- El transporte de carga por automotor no es considerado a nivel provincial como servicio público, encontrándose redactado el "Anteproyecto de Ley Orgánica de Autotransporte de Cargas", que en su Art. 1º determina tal fin, así como la necesidad de su organización, control, etc.

Según el proyecto deberán estar sometidos a la jurisdicción provincial los siguientes servicios:

- . Con origen y destino en puntos dentro del territorio provincial.
- . Los que sin salir de los límites municipales integren la explotación de cualquier medio de transporte provincial, entroncando con éste.
- . El transporte por automotor será ejecutado por transportistas y vehículos autorizados por la Dirección General de Transporte proponiéndose a ese efecto la creación de diferentes categorías de transporte público y privado.

Será fundamental la inscripción de los transportistas en la DGT, que autorizará los vehículos, la capacidad transportativa, etc. El articulado pro

puesto prohíbe el transporte de personas en unidades de carga, aún cuando cabe pensar que deberán reglamentarse algunas excepciones para ciertos tráficos y recorridos en zonas desprovistas del correspondiente servicio de pasajeros.

Uno de los aspectos significativos que introduce el proyecto está referido a las modalidades de prestación del servicio, al uso obligatorio de la carta de porte para todos los servicios de transporte profesional, así como a la previsión de posible fijación y aplicación de tarifas en los servicios que la DGT determine en base a criterios técnicos y económicos.

Oportunamente deberá reglamentarse cuales tipos de servicios o transportistas quedarán excluidos del régimen de la ley prevista.

Cabe desde ya señalar la necesidad de adecuar la actual estructura de la DGT a fin de prever la organización y dotación técnico-administrativa que deberá tener a su cargo todo lo referido al transporte de cargas y a la inscripción y control del parque para este tipo de servicios.

A modo de complemento cabe señalar que recientemente el Poder Ejecutivo Nacional, por recomendación y pedido de la SETOP, aprobó el Reglamento de Transporte de Cargas por Carreteras, dando así lugar a la creación del "Registro Nacional de Transporte de Cargas por Carretera lo cual permitirá un efectivo relevamiento del parque existente así como también un mejor conocimiento de las actividades del sector".

En este tema se señalan algunos aspectos que ya han sido contemplados en el proyecto de ley provincial (servicio público, servicio exclusivo por carretera, definición y rol del transportista, caracterización del parque móvil, etc.).

En lo referente a jurisdicción y competencia establece claramente las dis

ciones entre interjurisdiccionales e internacionales, quedando reservada a las provincias la regulación de su transporte interno.

En el Art. 18 se faculta a la Autoridad de aplicación para propender a "la unificación de criterios para el dictado de las reglamentaciones del transporte de cargas por carretera de jurisdicción provincial o municipal", estableciendo al mismo tiempo un régimen de colaboración con las autoridades provinciales a efectos de mejorar la programación, regulación y fiscalización de los servicios.

La creación del Registro y la necesidad de fiscalizar servicios, ya mencionada, obligará sin duda a establecer convenios ad referendum del Poder Ejecutivo con las respectivas autoridades provinciales previéndose que podrán delegarse las funciones de fiscalización de los servicios.

Recientemente, el Ministerio de Economía por Decreto Nº 323 creó en la DGT el Registro General del Autotransporte de Cargas, lo cual determina por otra parte que las unidades afectadas al servicio público del transporte de carga por carretera deban inscribirse presentando la correspondiente declaración jurada.

Por el mismo documento se solicitan a los propietarios de vehículos (empresas o transportistas), a suministrar la información que, a fines estadísticos, la DGT requiera.

Se ha avanzado ya en el diseño a nivel de anteproyecto de un modelo de planilla para el registro del parque y de los transportistas (ver formato adjunto); en este sentido, desde este Estudio se espera poder seguir colaborando con las autoridades locales en estos temas.

PROVINCIA DE SALTA

Nº de registro	Provincia	Departamento	Localidad	Nº de orden de la empresa	Tipo de servicio	Tipo de servicio
	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
RESERVADO CODIGO						
Denominación de la empresa: _____						
Propietario o razón social: _____						
Dirección de la sede principal Calle: _____ Nº: _____						
Provincia <input type="text"/> Departamento <input type="text"/>						
Localidad <input type="text"/> T.E.: <input type="text"/>						

ESTADISTICA DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS POR LINEAS REGULARES DE SERVICIO PUBLICO

Los datos se considerarán como estrictamente confidenciales y reservados. Serán publicados en compilaciones de conjunto para no violar el secreto comercial o patrimonial (Art. 10 de la Ley 17.622). El presente formulario deberá ser devuelto del 12 al 10 del mes siguiente al de la información.

La información se refiere al mes de:

del año 19

1 - Tipo de recorrido

Comunal
Intercomunal

2 - Servicio de

Omnibus
Micro-ómnibus
Otros

3 - Líneas en explotación	Cabecera *	Terminal	Cabecera *	Terminal	Cuando se declara recorrido comunal, consigne cantidad de líneas
	1)		6)		
	2)		7)		
	3)		8)		
	4)		9)		
	5)		10)		

Concepto		Cantidad	
Coches	4 - En existencia	En unidades	
	5 - En servicio		
Personal ocupado	6 - Administrativo	"	
	7 - De movimiento	"	
	8 - De talleres	"	
	9 - Total	"	
Consumo de combustibles	10 - Nafta	En litros	
	11 - Gas - oil	"	
12 - Energía eléctrica para tracción		En kWh	
13 - Kilómetros recorridos		En kms	
14 - Pasajeros transportados		En unidades	
15 - Asientos disponibles en la totalidad de coches en servicio (para el tipo de recorrido y de servicio que se declara en este formulario).		"	
Recaudación	16 - Por venta de boletos	En \$ Ley 16.108	
	17 - Por venta de pasos y abonos	"	
	18 - Por transporte de cargas	"	
	19 - Por otros conceptos	"	
	20 - Total	"	

RESPONSABLE

Firma: _____ Aclaración de firma: _____ Cargo o función: _____

Lugar y fecha de remisión

Sello de la empresa

* Sólo para recorridos intercomunales.

OBSERVACIONES: _____

INSTRUCCIONES PARA EL LLENADO DEL FORMULARIO

La información relativa a todas las líneas de la empresa que corresponden al mismo tipo de servicio (por ej. ómnibus) y de recorrido (por ej. comunal), deberá declararse en un solo formulario.

Se insiste que las empresas deben declarar en formularios distintos los datos que corresponden a distintos tipos de servicio y de recorrido.

O sea por ejemplo, una empresa que tiene ómnibus y micro-ómnibus que realizan recorridos comunales, y ómnibus y micro-ómnibus que realizan recorridos intercomunales, deberá llenar 4 formularios, a saber:

- I - Ómnibus-comunal
- II - Micro-ómnibus-comunal
- III - Ómnibus-Intercomunal
- IV - Micro-ómnibus-Intercomunal

Si para algunas preguntas no se poseen datos por separado para cada tipo de recorrido, el declarante efectuará una estimación que permita contestar totalmente todas las preguntas del formulario y aclarar en el lugar destinado a observaciones, el criterio utilizado para tales estimaciones.

Denominación de la empresa: Nombre completo con el cual la empresa actúa comercialmente.

Propietario o razón social: Nombre completo.

Dirección de la sede principal: Se deberá asentar la calle, número, localidad, departamento, provincia y teléfono donde la empresa tiene su sede central. Si la empresa tiene más de una sede, deberá consignar la dirección de la que considere más importante dentro de la provincia. Los lugares destinados a códigos, no deberán ser cumplimentados por la empresa.

- 1 - Tipo de recorrido: Indicar el tipo de recorrido que se declara (comunal, intercomunal) de acuerdo con las siguientes definiciones:
 - a) Recorrido comunal: Aquel que se efectúa dentro de la jurisdicción de un municipio.
 - b) Recorrido intercomunal: Aquel en el cual la línea sirve localidades situadas en distintos municipios, pero dentro de la misma provincia. Se tendrán en cuenta, además, las siguientes definiciones:
 - c) Ómnibus: coches que contengan 22 asientos o más.
 - d) Micro-ómnibus: coches que contienen 21 asientos o menos, en estas definiciones no se considera el asiento del conductor.
 - e) Línea: recorrido permanente de un servicio, sujeto a horario y a frecuencia determinada.
- 2 - Servicio de: Indicar con una cruz en el casillero correspondiente, cual es el medio que se utiliza: ómnibus, micro-ómnibus u otros (ej. trolebús, tranvías, etc.)
- 3 - Líneas en explotación: Declarar la cantidad de líneas de igual servicio y tipo de recorrido a la cual se refiere la información que se consigna en este formulario. En el caso de recorridos intercomunales asentar además la cabecera y terminal de cada línea, en el lugar destinado para tal fin.
- 4 - Coches en existencia para el transporte público de pasajeros: Indicar la cantidad total de coches que la empresa tiene utilizables el último día normal de trabajo más cercano a final de mes al que corresponde la declaración y que están afectados al tipo de servicio y recorrido que declara en cada formulario. Es la suma de las unidades en servicio, en reserva y en reparación en taller. No se deben incluir las que están afectadas a tareas de índole administrativa, auxilio o a otras tareas que no correspondan al transporte público de pasajeros. Otro forma de calcular este rubro es la siguiente: al total de coches declarados el mes anterior hay que sumarle las unidades nuevas incorporadas durante el mes al que se refiere la declaración y restarle las bajas producidas en el mismo período, ya sea por ventas, por vehículos definitivamente radiados de servicio o por otras causas.
- 5 - Coches en servicio para el transporte público de pasajeros: Consignar la cantidad de unidades que estuvieron en servicio el último día hábil de trabajo más cercano a fin de mes. Se trata siempre de coches afectados al tipo de servicio y recorrido que declara en cada formulario.
- 6-7-8 y 9 - Personal ocupado: Declarar a todo el personal que revista la empresa al último día del mes, aún cuando ese día estuviera ausente por enfermedad, por vacaciones, suspensión, etc. Si el dueño del vehículo se desempeña en cualquiera de las categorías especificadas en la clasificación también debe ser incluida en el cuadro.
 - 6 - Administrativo: Incluir en esta categoría a los directores, técnicos y personal administrativo propiamente dicho.
 - 7 - De movimiento: En esta rubro se incluirán a las personas que se desempeñan como inspectores, conductores y/o guardas.
 - 8 - De taller: Consignar en un total a los obreros, oficiales, medio-oficiales y peones. Si el servicio de talleres es contratado aclarar con la palabra "contratado" sin especificar cantidad.
 - 9 - Total de personal ocupado: El total que se consignará en este rubro resultará de la suma de los tres conceptos anteriores.
- 10 - Consumo de nafta: Indicar la cantidad de litros de nafta que consumieron las unidades utilizadas durante el mes en el tipo de servicio y de recorrido declarado en cada formulario para el transporte público de pasajeros. No deben incluirse los consumos efectuados en talleres, para lavado de piezas, en limpieza, en automotores utilizados para otros fines que no sea el transporte de pasajeros, por ej. para uso en tareas de índole administrativa o de auxilio.
- 11 - Consumo de gas-oil: Indicar la cantidad de litros de gas-oil que consumieron las unidades utilizadas durante el mes en el tipo de servicio y recorrido declarado en cada formulario, para el transporte público de pasajeros. No deben incluirse los consumos efectuados en talleres, para lavado de piezas, en limpieza, en automotores utilizados para otros fines que no sea el transporte de pasajeros, por ej. para uso en tareas de índole administrativa o de auxilio.
- 12 - Energía eléctrica consumida para tracción: Consignar la cantidad de kWh consumidos por tranvías o trolebús, según corresponda, en el servicio público de pasajeros, durante el mes al que se refiere este formulario. No se incluirá el consumo por iluminación y otros usos. Cuando se trate de un servicio prestado con automotores o explosión no deberá declararse nada en este concepto.
- 13 - Kilómetros recorridos: Indicar en un total la cantidad de kilómetros recorridos por todas las unidades que realizaron el tipo de servicio y recorrido que se declara en cada formulario para transporte público de pasajeros, durante todo el mes a que se refiere la declaración.
- 14 - Pasajeros transportados: Consignar en un total la cantidad de pasajeros que transportaron en conjunto todas las unidades que estuvieron en servicio durante el mes al cual corresponde el formulario que se cumplimenta (esta cifra se deduce de la cantidad de boletos vendidos durante el mes).
- 15 - Asientos disponibles en la totalidad de coches en servicio: Esta cifra es el total de asientos disponibles que tienen todos los coches en servicio (rubro 5) (no se incluyen los asientos correspondientes a los choferes).
- 16 - Recaudación por venta de boletos: Indicar el ingreso percibido por la empresa durante el mes, por venta de boletos.
- 17 - Recaudación por venta de pases y abones: Indicar el ingreso que le reporta a la empresa, la venta de pases y abones efectuados durante el mes al que se refiere la información, cualquiera sea el período de utilización de los pases y abones vendidos.
- 18 - Recaudación por transporte de cargas: Consignar el total de ingresos durante el mes, por transporte de cargas.
- 19 - Recaudación por otros conceptos: Consignar el total de otros ingresos durante el mes, por publicidad y otros conceptos. En el lugar destinado a "observaciones" se aclarará la nómina de estos conceptos.
- 20 - Recaudación total: Este rubro se obtendrá por la simple suma de los conceptos anteriores (puntos 15, 17, 18 y 19).

MINISTERIO DE ECONOMIA

SECRETARIA DE OBRAS PUBLICAS

DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTES

DECLARACION JURADA PARA LA INSCRIPCION EN EL

REGISTRO PROVINCIAL DE TRANSPORTE DE CARGAS POR CARRETERAS

AÑO 198

I.- Identificación: PROPIETARIO

- Número de Empresa:
- Vehículo:
- A llenar por la D.G.T.:
- APELLIDO Y NOMBRE ó RAZON SOCIAL:
- Tipo y Nº Documento del Titular: L.E. C.I. DNI. Nº
- DOMICILIO: Calle..... Nº..... Piso Dto.....
- LOCALIDAD:..... Cód.Pos..... Departamento.....

II.- Identificación: UNIDAD DE TRACCION

- Chapa Patente Nº..... Tipo: Trac. Camión Pick-Up ..
- MOTOR: MARCA:..... NUMERO DEL MOTOR:..... MODELO.....
- CHASIS: MARCA:..... NUMERO DEL CHASIS:..... MODELO.....
- Combust.:..... Pot. HP:.....
- Tara en Kgr.:..... Carga útil Kgr.:..... CANT. EJES:..... Cant.
- Cubierta:..... Delanteras Medidas:..... Telas..... Traseras Med.....
-Telas.....
- TIPO DE CARROCERIA: marcar con una (X) OTRO TIPO (Describir).....
- Caja Granel Furgón Playa Jaula Porta Autom. Tanque Caja Abierta Tolva Porta Cont. ..
- Acondicionamiento: Térmico Refrigerado Volcador ..

III.- Identificación: UNIDAD REMOLCADA (Responda este punto SOLAMENTE si NO respondió II)

RECUERDE QUE EL INCISO 4) DEL ARTICULO 12 DE LA LEY Nº XXX, LO OBTIENE AL REGISTRAR LOS TRANSPORTES REALIZADOS CON EL DETALLE DE LA FECHA DE LA RECEPCION DE LA CARGA, NATURALEZA, CANTIDAD, ORIGEN Y DESTINO DE LA MISMA, LA CANTIDAD DE CARGA DE CADA UNO DE LOS REQUISITOS QUE ESTABLECE LA LEY. (MENCIONAR EN LA APLICADA, NUMERO DE CARGA DE CADA UNO DE LOS REQUISITOS QUE ESTABLECE LA LEY)

(Los datos consignados en el presente formulario revisten el carácter de Declarada)

ENCUESTA DE LA UNIDAD

- A.- Que tipo de servicios presta?.....
- Transporte para Terceros: en General?.....
 - Transporte para Terceros: a UN sólo dador de carga?.....
 - Transporta su propia mercadería?.....
 - Las DOS cargas más frecuentemente transportadas, son:
 - 1).....
 - 2).....
 - Entre que puntos?.....
 - Municipios y Comunas de n/Provincia:.....
 - Entre la nuestra y otras Provincias:.....
 - Entre nuestra Provincia y Cap. Federal:.....
 - Entre n/Provincia y el exterior:.....
 - Entre otras Provincias:.....
 - Fecha de iniciación de actividades de Titular y con ESTA unidad..../../..
 - Indique los más frecuentes:.....
 -
- Kms. recorridos el año anterior, entre .../... y el .../.....

- B.- Compañía/s donde tiene contratado el/los seguro/s:.....
- Riesgo/s y Monto/s que cubre/n el/los seguro/s:.....
 -
- Fecha de vencimiento de la/s Póliza/s:.....

- C.- Tipo y Medidas (en m2) de las instalaciones afectadas directamente a esta actividad (breve descripción). Domicilio:.....

D.- Tasa Provincial de Fiscalización del Transporte por Carreteras

- Abonada en fecha..... TASA....\$
- Suc. Bancaria..... RECARGOS \$
- SON PESOS:..... MULTAS \$
- \$
- SELLO
- D.G.T.

Fechador:

FIRMA DEL RESPONSABLE
Aclaración de la firma

5. PRIMERAS CONCLUSIONES Y PROPUESTAS GENERALES

El estudio que se realiza está enfocado con miras a establecer los objetivos de mediano y largo plazo para fortalecer el desarrollo del transporte y las comunicaciones a fin de impulsar la creciente producción provincial y facilitar la integración regional y la comercialización con el resto del país y el exterior (Chile, Paraguay y Bolivia).

Es bien conocido que Salta se caracteriza por limitar con seis provincias y tres países, lo que señala la importancia que adquiere el desarrollo de una buena infraestructura de transporte.

a) Los análisis ya realizados permiten concluir sintéticamente que:

- El sistema de transporte funciona fundamentalmente sobre la base de las infraestructuras vial y ferroviaria y, en consecuencia, de los servicios terrestres de carga y pasajeros.
- En las presentes circunstancias la red vial principal es suficiente, aún cuando presenta todavía grados diferenciados de circulación y transitabilidad permanente que deben corregirse, en especial en las zonas bajas (cuena de los ríos Juramento, Mojotoro, etc.) y en la andina (caminos de los valles y hacia la frontera con Chile).
- La infraestructura ferroviaria cumple un destacado rol en el tráfico interprovincial e internacional de carga, si bien sería útil tender a mejorar su calidad y valor soporte a fin de que permita aumentar su oferta de servicios (línea Güemes-Rosario de la Frontera, ramal C-14, línea a Embarcación y Resistencia, etc.).
- El servicio ferroviario de carga está considerado actualmente, para ciertos sectores productivos (minería, agrícola, etc.), como de buena calidad y eficiencia; no obstante, el crecimiento de la actividad vial-

automotora provocó un estancamiento y posterior disminución en el transporte de carga, proceso que fue mucho más agudo en el de pasajeros.

En todo ello influyó la decisión de Ferrocarriles Argentinos de suprimir ramales y servicios "no rentables", pese a que regional y socialmente podía ser necesario su mantenimiento.

Un motivo de análisis particular debería ser la mejora de la vinculación hacia el puerto de Antofagasta, siempre que las necesidades de comercialización externa así lo indicasen.

- El tráfico de carga principal del servicio ferroviario se produce con sentido descendente, en tanto los ramales están especializados.
- Las vinculaciones del servicio público de pasajeros existentes y las de carga relevadas muestran una fuerte concentración de actividad en torno de Salta (entre 50 y 60% de los servicios de pasajeros interurbanos e interprovinciales, casi el 70% de la carga general de abastecimiento). Asimismo, en el Departamento Capital está radicado el 65% del parque automotor.
- En el orden interprovincial hay una fuerte vinculación con Buenos Aires (vía aérea y combinación ómnibus-tren) así como una buena accesibilidad hacia las zonas norte-centro del país y una creciente mejora en sus nexos con el noreste y litoral.
- El transporte aéreo interprovincial concentra toda su actividad en Salta; próximamente se habilitará un servicio provincial que posibilitará su vinculación con Orán y Tartagal.
- La provincia cuenta con un importante sistema de transporte interurbano é interprovincial de pasajeros, asegurando así la vinculación entre los más importantes centros urbanos locales y de jurisdicciones vecinas.

El número de empresas prestatarias (16) y de líneas (63) aparece como elevado, máxime porque el parque de 122 vehículos presenta una distribu

KP

ción tal que determina que las cinco empresas más grandes posean el 64% del parque y transporten el 89.1% de los pasajeros.

Desde el punto de vista operacional se señalan tres centros o agrupamientos desde los cuales se irradian los servicios, aún cuando debe todavía analizarse mejor su distribución regional y los indicadores respectivos para concluir acerca de la necesidad de una reestructuración y/o categorización de los mismos.

- Los servicios públicos de pasajeros, al igual que los de turismo o excursión, son regulados y controlados por la Dirección General de Transporte, órgano dependiente del Ministerio de Economía.

La legislación y reglamentación de servicios debería ser revisada y actualizada a fin de ajustarla a las características y condiciones presentes de operación. Parecería, además, que no todos los servicios se prestan bajo la forma de concesión a que se refiere la ley del autotransporte vigente.

- El servicio de transporte de carga, pese a la importancia que tiene en la provincia muestra un alto grado de oferta dispersa. El parque local presenta una fuerte desproporción entre los camiones y acoplados, lo cual puede obedecer a las condiciones de la red y al hecho de que sirve tráficos de corto y media distancia. En cambio, para los de larga distancia, el servicio depende de las flotas provenientes de otras provincias.

En la actualidad se atiende tráfico internacional general con localidades vecinas de Bolivia y, en ciertos casos, especializado con Brasil y Paraguay. Ultimamente, se han realizado tráficos de exportación por Antofagasta vía Huaitiquina.

- En el transporte local, Salta funciona como centro de concentración y redespacho del tráfico ascendente (70% del total), siguiéndole en orden de importancia Orán y Rosario de la Frontera. Para carga salida de la

provincia, en general el destino es Buenos Aires, con un coeficiente de utilización del parque del 70%, completando carga algunas veces en Tucumán o Córdoba.

En la prestación del servicio es común la presencia de comisionistas; los fletes, por la gran competencia que se genera, se llegan a deprimir hasta un 40% en relación a la tarifa que permite operar el servicio con una rentabilidad adecuada.

- Desde el punto de vista de la demanda se observa una fuerte estacionalidad, extendiéndose el período más activo desde abril hasta setiembre-octubre; frente a una fuerte demanda los fletes suelen aumentar hasta un 3% sobre los existentes en épocas normales.
- Los despachos de carga por ferrocarril se concentran en cuatro productos, siendo el destino más importante la Región Metropolitana de Buenos Aires (con el 25%); en las cargas recibidas predomina netamente el petróleo y derivados (casi el 50%). Asimismo, sólo 30 estaciones y apeaderos -de los 150 en operación- movilizan el grueso del tráfico ferroviario, muchas de ellas un único producto.
- Los medios de transporte ferroviario y automotor actúan competitivamente, siendo por otra parte también diferente la formación de sus tarifas. En el automotor generalmente se tienen en cuenta sólo los costos variables, no rigen tarifas oficiales sino que surgen de la libre contratación entre la empresa o transportista y el productor, se observa un diferente tratamiento tarifario para los cargamentos enviados a la provincia o que retornan de ella.
- El sistema tarifario por ferrocarril, se presenta para los diferentes bienes, como una función lineal de la distancia recorrida, mostrando la tendencia a favorecer y otorgando descuentos especiales y bonificaciones para trenes operativo o completo.

- En el transporte de pasajeros por automotor se tarifica en base a costos unitarios de explotación y coeficientes de utilización elaborados a nivel nacional, lo cual crea algunas distorsiones entre servicios de si milar tipo y/o distancia o bien entre servicios a zonas o regiones con distinto nivel de demanda.

b) Entre las propuestas generales, sólo cabe al presente plantear aquéllas que puedan ser instrumentadas en el corto plazo, sea referidas a estudios o planes particularizados, medidas de tipo administrativo-operativas o acciones de coordinación a nivel provincial y/o nacional. Entre ellas:

- Mantener la actual programación de las obras viales, dando prioridad a la terminación de los itinerarios que faciliten la accesibilidad al Cha co salteño, tal el caso de las RP 5 y RP 30.
- Como caso particular, incluir en la red la viabilidad de la construcción de mejoras en las RP 13 y RP 52, ejes secundarios de acceso a Rivadavia.
- Concretar con la D.N.V. los acuerdos correspondientes a fin de realizar los estudios de factibilidad de la RP 17 y RN 51, considerando para la última la participación del ferrocarril como medio alternativo.
- Analizar la viabilidad de la ejecución de mejoras en el diseño y/o la construcción de obras de arte y también de alternativas de trazado, para facilitar la transitabilidad en los tramos que habitualmente se ven afectados por anegamientos, derrumbes, etc.
- Posibilitar un mejor conocimiento de la actividad del transporte automotor de pasajeros, completando el estudio de la demanda por líneas y zonas así como lo relativo a costos -en particular su cálculo- en base a la situación real de prestación en la provincia, con miras a permitir fijar tarifas adecuadas.

Los análisis realizados hasta ahora parecen indicar la necesidad de una reorganización de los servicios, clasificándolos por tipo de prestación

y reajustando algunas tarifas, en especial las de servicios de tipo sub urbano con alta densidad de tráfico. No debe descartarse tampoco la conveniencia de plantear, para servicios económicamente no rentables pero socialmente prioritarios, la introducción del concepto de subsidios a los prestatarios.

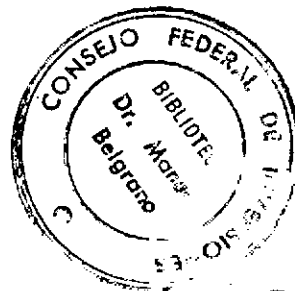
- Iniciar las acciones pertinentes a efectos de que aquellos servicios actualmente clasificados como interprovinciales por atravesar territorio jujeño, pero que vinculan Salta con otros centros de la provincia, sean regulados por la DGT, acciones que deberán encararse en forma conjunta con las autoridades jujeñas de transporte.
- Profundizar en el conocimiento de la oferta del servicio automotor de carga, concretando la creación del registro de transportistas y reorganizando la DGT para posibilitar el cumplimiento de las funciones que le han sido asignadas: regulación y control del transporte por carretera. Es deseable, al mismo tiempo, promover las medidas económico-financieras que posibiliten una mayor participación de los transportistas locales en el tráfico interprovincial.
- Planter a Ferrocarriles Argentinos -una vez evaluada la demanda de servicios hacia el transporte ferroviario- las necesidades reales de tráfico y solicitar la provisión de la oferta necesaria, con tarifas preferenciales en particular para tráficos de exportación y de abastecimiento locales, como una manera de estabilizar los tráficos ascendente y descendente.
- Asimismo, se impone una coordinación más efectiva entre los medios ferroviario y automotor, tendiente al uso del transporte combinado, debiendo analizarse la viabilidad del transporte por contenedores y la localización de terminales de transporte de carga para camiones.
- Completar el análisis de la organización actual de la DGT, su dotación técnico-administrativa y requerimientos futuros, dada la evidente nece-

idad de contar con personal adiestrado que pueda asumir las responsabilidades que la legislación le asigna.

A ese fin, deberá actuarse de común acuerdo con las autoridades de la Universidad local y nacionales en la materia, para lograr la formación y capacitación de profesionales y técnicos en el tema transporte.

CUADRO Nº 1 - TRAMOS DE LA RED VIAL CON INTERRUPCION EN SU TRANSITABILIDAD

Ruta	T r a m o	C a u s a	E f e c t o
RN 16	El Tunal-J.V. González-El Quebrachal	Desborde río Juramento	Interrupción del tránsito y los servicios de transporte público a Tolloche y Resistencia
RP 41	J.V. González-Palmarcito por Santo Domingo	Desborde bañados	Limita acceso a Rivadavia y zona forestal (Salta-Forestal)
RP 13	La Estrella-Rivadavia Banda Sur	Desborde río Bermejo	Interrupción del tránsito y del único servicio de transporte público a Rivadavia
RN 81	Empalme con RN 34 y límite con Formosa	Desborde cursos de agua	Interrupción del tránsito y del servicio de transporte público a Formosa y Asunción del Paraguay. En ocasiones, es transitable hasta Morillo
RP 5	Lumbrera-Pichanal-Cercanías del río del Valle y zonas bajas	Desborde río del Valle, otros cursos de agua y bañados	Interrupción del tránsito, aunque en ocasiones es posible la circulación precaria por Puerta del Medio
RN 50	Pichanal y Orán	Desborde ríos Pescado y Blanco	Tránsito precario. En ocasiones destrucción de los puentes sobre los ríos desbordados
RN 34	Hacia el Norte, Río Matoro-Río Saladillo-Cercanías de Gral Güemes. Hacia el Sur, Termas-Puente de Plata, Antilla-Río Urueña	Desborde ríos y otros cursos de agua	Interrupción del tránsito hacia Jujuy y el norte de Salta y de los servicios de transporte público. Circulación restringida del tránsito, en el sur.



Continuación Cuadro Nº 1

Ruta	T r a m o	C a u s a	E f e c t o
RN 9	La Caldera-Alto de la Sierra Cercanías de Salta: San Lorenzo, Campo Quijano, La Merced, El Carril, etc.	Desborde cursos de agua	Interrupción del tránsito, llegando a quedar cortada la vinculación en el tramo de cornisa sobre el río Wierna
RN 40	La Poma-S.A. de los Cobres Angastaco-Cafayate	Desborde de cursos de agua y derrumbes	Interrupción del tránsito
RN 68	Alemanfa-Cafayate	Desborde de cursos de agua y derrumbes	Interrupción del tránsito
RP 33	El Carril-Cayogasta	Desborde de cursos de agua y derrumbes	Interrupción del tránsito
RP 6	Alemanfa-Corralito	Desborde de cursos de agua y derrumbes	Interrupción del tránsito
RN 51	Ing. Maury-El Alisal-Campo Quijano	Desbordos del río Toro, arroyo Incamayo, etc. y derrumbes	Interrupción del tránsito. Condiciones precarias del tránsito en épocas de fuertes lluvias e intensas nevadas
RP 49	Cercanías de Salta: Cerillos-Pulares, La Florida y El Mollar	Desbordos del río Roserio	Interrupción del tránsito

FUENTE: Elaboración propia sobre la base de información oficial.

CUADRO N° 2 - RED VIAL DE LA PROVINCIA DE SALTA
(Al año 1980)

A CARGO DE:	TIPO DE INFRAESTRUCTURA, LONGITUD EN KM Y EN %		
	Pavimentada	Consolidada y tierra	Total
<u>VIALIDAD NACIONAL</u> (D.N.V.)	<u>1.256</u> (49,7)	(66,9) <u>1.269</u> (50,3)	(17,4) <u>2.525</u> (100,0)
<u>VIALIDAD PROVINCIAL</u> (D.V.S.) red primaria red secundaria	<u>620</u> (9,3) 615 5	(33,1) <u>6.036</u> (90,7) 2.481 3.555	(82,6) <u>6.656</u> (100,0) 3.096 3.560
<u>TOTAL RED</u>	<u>1.876</u> (20,4)	(100,0) <u>7.300</u> (79,6)	(100,0) <u>9.181</u> (100,0)

FUENTE: Elaboración en base a datos de la D.V.S., Diagnóstico Secretarfa de Planeamiento Salta - 1980

CUADRO N° 3 - PARQUE AUTOMOTOR POR DEPARTAMENTO - AÑO 1978

Departamento	Total Vehículo	Automóviles	Autom. alquiler	Camión tractor	Tractor	Acoplado	Colectivos	Omnibus	Motos
Anta	400	118	1	189	35	24	-	-	33
Cachi	114	12	-	68	-	-	-	-	34
Cafayate	241	92	-	103	-	5	12	-	29
Capital	26.748	13.120	390	6.832	-	311	175	-	5.920
Cerrillos	880	275	1	379	-	56	4	-	165
Chicoana	620	220	5	302	-	6	-	-	87
G. Güemes	1.537	522	14	607	-	9	7	-	378
G. San Martín	2.969	1.551	40	1.134	9	41	13	-	181
Guachipas									
Iruya	13	-	-	9	-	4	-	-	-
La Caldera	258	64	-	77	13	11	-	-	93
Candelaria	87	39	1	22	-	3	-	-	22
La Poma	4	-	-	4	-	-	-	-	-
La Viña	214	40	3	114	-	4	-	-	53
Los Andes	107	29	-	55	-	3	-	-	20
Metán	1.761	674	14	769	-	41	2	-	261
Molinos	126	14	-	67	-	11	-	-	34
Orán	2.502	914	42	971	9	21	1	-	544
Rivadavia	139	14	-	87	9	12	-	-	17
Rosario de la Frontera	1.310	488	15	482	-	58	1	-	266
Rosario de Lerma	892	324	4	428	-	21	1	-	114
San Carlos	113	29	-	43	-	2	1	-	38
Santa Victoria	10	3	-	7	-	-	-	-	-
T O T A L	41.045	18.542	530	12.749	75	643	217	-	8.289

FUENTE: En base a datos de la Dirección General de Estadística - Salta

CUADRO Nº 5 - SERVICIO DE TRANSPORTE PROVINCIAL DE PASAJEROS. AÑO 1980

E m p r e s a s	Pasajeros transportados		Parque Nº vehículos	Pas / veh
	Nº	%		
Atahualpa S.R.L.	1.761.602	23.3	24	73.400
Luis B. Chávez	2.031.666	26.8	16	126.979
Silvio A. Fama S.A.F.	1.397.844	18.4	14	99.846
TANOA S.R.L.	993.895	13.1	10	99.390
Benjamín Aráoz S.R.L.	588.609	7.7	14	42.043
El Indio S.C.	195.836	2.6	12	16.320
La Veloz del Norte S.R.L. (coord. c/Roque S. Peña)	235.458	3.1	6	39.243
Elio F. Villa	138.072	1.8	5	27.615
El Quebradeño S.R.L.	36.228	0.5	4	9.055
San Antonio	38.911	0.5	3	12.970
Talatur	39.699	0.5	2	19.850
Juan J. Guerrero	32.684	0.4	2	16.342
Julio C. Rueda	40.148	0.5	2	20.074
Marcos Rueda	41.776	0.6	6	6.963
El Quebradeño H.	1.147	0.1	1	1.147
Fermín R. Chávez	11.380	0.1	1	11.380
TOTAL	7.584.955	100.0	122	(62.172)

FUENTE: Elaborado en base a datos de la Dirección General de Transporte.
Salta.

CUADRO Nº 6 - DISTRIBUCION DE SERVICIOS POR DIFERENTES ZONAS Y EN FUNCION DE PARAMETROS CARACTERISTICOS DEL AÑO 1980

Itinerario	Km	Pas/año	Viajes/mes
a) Salta con el Valle de Lerma			
Salta-Chicoana	51	621.874	883
Salta-Rosario de Lerma	41	570.496	1.220
Salta-Campo Quijano	29	360.423	942
Salta-Cerrillos	16	414.057	1.495
Salta-Cabra Corral	91.5	336.876	380
b) Salta hacia el límite con Jujuy			
Salta-Sán Lorenzo	23	173.394	615
Salta-El Bordo	60.5	142.541	300
Salta-Calvimonte	45	121.684	121
Salta-La Caldera	32	105.663	300
c) Sobre los ejes de RN 34 y RN 50 (al norte de la provincia)			
Orán-Pichanal	25	1.263.650	2.348
Tartagal-Pocitos	46	557.519	683
Tartagal-Vespucio	17	429.516	1.326
Orán-Aguas Blancas	52	283.564	718
d) Zona agrícola y nuevas colonizaciones			
J.V. González-Orán	256	117.012	116
Rosario de la Frontera-El Galpón	72	185.901	116
Salta-Rosario de la Frontera	196	179.327	242
Salta-El Quebrachal	354	130.203	121
Salta-Apolinario Saravia	316	102.118	126

FUENTE: Elaboración propia en base a estadísticas D.G.T. - Salta.

CUADRO N° 7 - F.C.BELGRANO - FORMACION DE LOS TRENES DE PASAJEROS Y SU FRECUENCIA

		Embarcación Formosa	Salta Socompa	Salta Pocitos	Jujuy Guemes Salta	Guemes R.de la Frontera
Formación del tren	Furgón equipaje	-	1	1	1	1
	Vagón encomienda	-	1	1	1	1
	Furgón postal	-	-	1	-	-
	Clase turista	-	3	3	5	5
	Primera	-	2	2	3	3
	Coche restaurante	-	1	1	1	1
	Coche dormitorio	-	2	1	-	-
	Coche motor	1	-	-	-	-
Frecuencia semanal	Tren de pasajeros	6	-	3	3	3
	Tren mixto	-	1	-	-	-

FUENTE: F.C. Belgrano, y Empresa Atahualpa

CUADRO N° 8 - F.C. BELGRANO
 PRINCIPALES ESTACIONES EN LA PROVINCIA DE SALTA:
 CARGA DESPACHADA Y RECIBIDA Y PASAJEROS DESPACHADOS
 Año 1979

ESTACION	CARGA (en toneladas)		PASAJEROS despachados N°
	despachada	recibida	
Rosario de la Frontera	23.471		
Metán	5.008		6.774
Güemes	6.795		24.064
Chorroarín	109.983		
J.V. González	4.571		
Ntra.Sra. de Talavera	6.159		
Mojo Toro			3.233
Km 1129 (DC)	6.288	137.009	
Salta	22.487	64.995	49.392
Rosario de la Lerma			3.064
Campo Quijano	7.740	81.190	4.157
S.A. de los Cobres	20.573		6.961
Salar de Pocitos	92.989		
Caípe	13.310		
Socompa (incluye TI)	53.451	54.874	
Urundel	-	-	6.848
Pichanal	-	14.118	11.183
Embarcación	-	-	21.477
Cnel. Cornejo	8.790		
Gral. Mosconi	5.989	21.222	
Tartagal	28.723		7.182
Aguaray	26.271	195.882	
Pocitos (incluye TI)	61.106	64.839	6.213
Tabacal			3.913
Oran	29.944		
Las Lajitas	6.672		
Urizar, Esteban de	4.407		
Morillo	4.335		4.838
Ingenio San Isidro	4.820		
Ingenio San Martín	86.281		
Otras *	40.768	47.096	34.795
T O T A L	680.931	681.225	194.094
<u>Estaciones consideradas</u> (en %)	94,0	93,1	82,1
Total			

FUENTE: Elaboración propia en base a datos del F.C. Belgrano

NOTA: Los valores de corte considerados fueron: carga despachada 4000 tn; carga recibida 10.000 tn; pasajeros despachados 3000 pasajeros. La inexistencia de datos en la tabla, no significa falta de ellos, sino que su valor está por debajo del valor de corte.

* Incluye los valores de estaciones que aquí figuran pero que están por debajo del valor de corte.

TI: Tráfico internacional.

CUADRO N° 9 - LOCALIDADES SERVIDAS POR EMPRESAS QUE REALIZAN OFERTA PUBLICA DE SERVICIOS DE TRANSPORTE DE CARGA

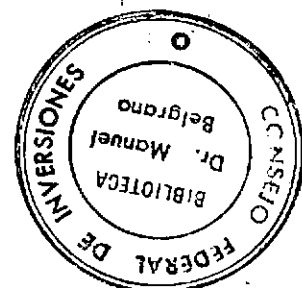
Localidad	Número de empresas	Porcentaje
SALTA	55	17,4
ORAN	22	6,9
TARTAGAL	21	6,6
POCITOS	20	6,3
ROSARIO DE LA FRONTERA	14	4,4
METAN	13	4,1
EMBARCACION	11	3,5
AGUARAY	10	3,2
GRAL. GÜEMES	10	3,2
TABACAL	10	3,2
OTROS	131	41,3
TOTAL	317	100,0

FUENTE: Elaboración propia en base a datos de la "Guía Vidal de Expresos", edición 1980/81 y relevamiento en la Provincia.

CUADRO N° 10 - EMPRESAS QUE REALIZAN OFERTA PUBLICA DE SERVICIOS DE TRANSPORTE DE CARGA

Empresa	Casa matriz	Sucursales en Salta	Localidades Atendidas en N°	en Salta %
Parmigliani Hnos.	Córdoba	Orán, Salta	34	10,7
Colectivos	Bs. Aires	-	24	7,6
Norte Argentino	Bs. Aires	Salta, Metán	23	7,3
Vidal	Bs. Aires	Salta	21	6,6
América	Córdoba	-	20	6,3
Mil millas	Salta	Salta, R.de la Frontera, Metán	18	5,7
Trarco	Bs. Aires	-	16	5,0
Cafayate	Salta	Salta, Orán	14	4,4
Bolivia	Bs. Aires	-	12	3,8
González	Bs. Aires	Salta	10	3,2
Ruta Car	Tucumán	-	10	3,2
Otras	-	-	115	36,3
T O T A L			317	100,0

FUENTE: Elaboración propia en base a "Guía Vidal de Expresos" edición 1980/81.



CUADRO N° 11 - F.C. BELGRANO - FORMACION DE TRENES DE CARGA Y SU FRECUENCIA

T r a m o	Formación *	Frecuencia semanal	
		tren de carga	tren mixto
Güemes-Campo Quijano	28	20	1
Campo Quijano-S.A. de los Cobres	14	20	1
S.A. de los Cobres-Salar de Pocitos	14	20	1
Salar de Pocitos-Socompa	16	13	1
Pichanal-Embarcación	34	30	-
Embarcación-Aguacay	34	27	-
Aguacay-Pocitos	34	7	-
Pichanal-Oran	34	3	-
Güemes-Metán	24	30	-
Metán-R. de la Frontera	32	36	-
Metán-J.V. González	34	16	-
J.V. González-Talavera	34	23	-
J.V. González-Pichanal	34	24	-

* Formación máxima teórica de vagones de 20 tn

FUENTE: F.C. Belgrano

CUADRO N° 12 - F.C. BELGRANO - FLUJOS DE MERCADERIAS, DESDE LAS PRINCIPALES ESTACIONES DE SALTA
 PRODUCTOS TRANSPORTADOS Y SUS DESTINOS (en tn)
 Año 1979

productos	Destinos	Cap.Fed. y GBA.	Santa Fe	Córdoba	Sgo.del Estero	Tucumán	Jujuy	Salta	Varios	Total
Legumbres secas		24.371						1.395	728	25.099
Azúcar		58.095	50.846	185	6.074			1.060	7.063	123.658
Maderas elaboradas		40.322	1.957	6.910	333	137	7.315	1.230	11.977	70.011
Maderas en bruto		6.824	470	2.065		435	1.340		770	13.134
Durmientes de madera					7.579	264	619		4.457	12.919
Cemento		1.564		4.098		4.071	3.443	16.002	649	29.827
Piedras, ripio, etc.					109.029			614	954	110.597
Borato		3.810						77.576	747	82.133
Minerales varios		590				6.960	610	2.880	600	11.640
Sal común					760	785	10.260	3.440	2.178	17.423
Bronce, cobre, estaño, plomo		10.141							4.282	14.423
Fuel oil en vagones tanques		16.147	5.215	7.417	260	12.274	9.790	640	26	22.730
Varios		161.864	58.488	20.675	124.035	28.851	52.537	19.861	28.485	100.470
T o t a l		25,5	9,2	3,3	19,6	4,6	8,3	19,7	9,9	100,0

FUENTE: Elaboración propia en base a datos estadísticos del F.C. Belgrano

CUADRO N° 13 - F.C.BELGRANO - CARGA DESPACHADA
ESPECIALIZACION EN LA CARGA POR ESTACION

Estación	Principales cargas despachadas	(1) Volumen tn	(2) Total despacho tn	Relación 1/2 %
Rosario de la Frontera	legumbres secas	22.864	23.471	97,4
Metán	cereales; maderas y sus derivados	4.393	5.008	87,7
Gral. Güemes	maderas; acero y arrabio	6.100	6.795	89,8
Chorroarín	piedras, ripio	109.883	109.883	100,0
Salta	cemento, ladrillos, tejas	12.236	22.487	54,4
S.A. de los Cobres	sal común; minerales	19.369	20.573	94,1
Salar de Pocitos	sal común; boratos; minerales	92.384	92.989	99,3
Socompa (TI)	cemento; bronce, cobre			
	estaño, plomo	37.866	49.241	76,9
Tartagal	maderas y sus derivados	28.187	28.723	98,1
Aguaray	fuel oil y petróleo	23.240	26.271	88,5
Gral. Cornejo	maderas	8.790	8.790	100,0
Gral. Mosconi	maderas	1.775	5.989	29,6
Pocitos (TI)	azúcar ; maderas	56.159	60.898	92,2
Orán	azúcar; maderas	25.768	29.944	86,1
Las Lajitas	maderas y sus derivados	4.122	6.672	61,8
J.V. González	maderas y sus derivados	3.858	4.571	84,4
Talavera	maderas y sus derivados	6.099	6.159	99,0
Campo Quijano	borato; bórax	7.084	7.740	91,5
Martínez del Tíneo	petróleo crudo	2.587	2.787	92,8
Caípe	azufre, minerales	10.488	13.310	78,8
km 1129	combustibles; aceites	6.033	6.288	95,9
Morillo	maderas y sus derivados	4.298	4.335	97,8
Ing. San Isidro	azúcar; melaza	4.790	4.820	99,4
Ing. San Martín	azúcar	85.776	86.281	99,4

FUENTE: Elaboración propia en base a datos del F.C. Belgrano

CUADRO Nº 14 - FERROCARRIL BELGRANO - CARGA RECIBIDA

ESPECIALIZACION EN LA CARGA POR ESTACION

Estación	Principales cargas recibidas	Volumen	Total recibido	Relación
		(t) (1)	(t) (2)	1/2 (%)
Km 1129 DC	Combustibles	135.562	137.010	98.9
Salta	Vino; cemento	36.672	64.995	56.4
Campo Quijano	Boratos; bórax	79.284	81.190	97.7
Socompa (TI)	Azúcar	36.848	54.651	67.4
Gral. Mosconi	Combustibles; cemento	12.467	21.222	58.7
Aguaray	Petróleo crudo	190.386	195.882	97.2
Pocitos (TI)	Trigo, triguillo; acero	32.769	61.834	53.0
Pichanal	Caños, tubos; vino	12.929	14.118	91.6

FUENTE: Elaboración propia en base a datos del Ferrocarril Belgrano.

CUADRO Nº 15 - FERROCARRIL BELGRANO - PRINCIPALES PRODUCTOS RECIBIDOS EN ESTACIONES DE LA

PROVINCIA DE SÁLTA (en toneladas)

Producto	Estación	Km 1129	Salta	Campo Quijano	Socompa (TI)	Gral. Mosconi	Aguaray	Pocitos (TI)	Pichanal	Total
Combustibles		135.549	350	861		8.172	559			145.491
Petróleo crudo							190.386			190.386
Boratos			1.252	76.801						78.053
Azúcar					36.848					36.848
Trigo y Triguillo			257					25.000		25.257
Vino			20.434		743				3.728	24.895
Cemento			16.248		121	4.295	30	990		21.684
Acero						50		7.769		7.819
Residuos volcánicos		830	2.507							3.337
Sal común			3.412			760	1.710			5.882
Maíz					3.343					3.343
Harina de trigo			993		2.910			180		4.083
Art. de imprenta					2.935			192		3.127
Minerales varios				60	120	2.620				2.800
Grasa comestible			317	5		13		4.485		4.485
Maquinarias			247			750		7.107		7.442
Cafios-tubos							93	824	9.201	11.115
Otros (1)		631	18.988	3.463	7.631	4.562	3.104	15.287	1.189	54.855
Total (2)		137.010	64.995	81.190	54.651	21.222	195.882	61.834	14.118	630.902
Porcentaje 1/2		0.5	29.2	4.3	14.0	21.5	1.6	24.7	8.4	8.7

FUENTE: Elaboración propia en base a datos del Ferrocarril Belgrano.

CUADRO Nº 16 - FERROCARRIL BELGRANO - FLUJOS DE CARGA POR FERROCARRIL
AÑO 1979 (en toneladas)

a) Carga despachada

Destino:	V o l u m e n		
Provincial	128.766	<u>128.766</u>	
Nacional { Jujuy	52.537		
{ Resto país	494.479	<u>547.016</u>	
Exportación { Pocitos	326		
{ Socompa	4.823	<u>5.149</u>	<u>680.931</u>

b) Carga recibida

Origen:	V o l u m e n		
Provincial	128.766	<u>128.766</u>	
Nacional { Jujuy	12.900		
{ Resto País	521.519	<u>534.419</u>	
Importación { Pocitos	703		
{ Socompa	17.337	<u>18.040</u>	<u>681.225</u>

c) Tráfico pasante

Nacional { Jujuy-Resto país	582.546		
{ Resto país-Jujuy	348.170	<u>930.716</u>	
Internacional { exportación por Socompa	52.236		
{ exportación por Pocitos	59.100		
{ importación por Socompa	41.176		
{ importación por Pocitos	50.923	<u>203.435</u>	

1.134.151

FUENTE: Elaboración propia en base a datos del Ferrocarril Belgrano.

CUADRO N° 17 - F.C. BELGRANO - COMERCIO EXTERIOR CON BOLIVIA Y CHILE, POR LAS ADUANAS REGIONALES (en toneladas) - año 1979

1. Exportaciones

P r o d u c t o s	ESTACIONES		
	LA QUIACA	POCITOS	SOCOMPA
Cereales, granos, etc.	600	21.612	6.677
Azúcar, caña de azúcar	-	-	36.939
Productos alimenticios	34.563	4.582	3.845
Vehículos y maquinaria	4.227	8.020	-
Productos metalúrgicos	10.857	8.388	-
Papel y cartón	2.657	104	2.936
Muebles, productos manufacturados varios	6.970	11.437	2.122
Varios	14.443	7.691	2.132
T o t a l	74.317	61.834	54.651

2. Importaciones

P r o d u c t o s	ESTACIONES		
	LA QUIACA	POCITOS	SOCOMPA
Azúcar, caña de azúcar	-	17.585	-
Productos y subproductos forestales	-	38.394	-
Materiales e implementos para la construcción	1.802	-	22.695
Mínerales	3.828	-	3.321
Productos metalúrgicos	3.820	-	15.224
Abonos	-	-	5.425
Muebles, prod. manufacturados varios	864	1.073	2.333
Varios	290	3.846	243
T o t a l	10.604	60.898	49.241

FUENTE: Elaboración propia en base a datos de Ferrocarriles Argentinos.

CUADRO Nº 18 - TARIFAS COMPARATIVAS DEL TRANSPORTE DE CARGAS POR AUTOMOTOR Y FERROCARRIL
 VIGENTES A MARZO, 1981 (en pesos por tonelada)

Producto	Origen	Destino	Tarifa automotor			Tarifa ferroviaria
			Mínima*	Media	Máxima**	
Poroto	R. de la Frontera	Buenos Aires	90.000	110.000	130.000	100.000
	R. de la Frontera	Rosario	70.000	85.000	100.000	81.000
	Metán	Reconquista		50.000		s/d
Harina	Rosario	Salta		100.000		s/d
	Buenos Aires	Salta		120.000		s/d
Azúcar	Ing. San Isidro	Buenos Aires		95.000		108.000
	Tabacal	Buenos Aires		140.000		122.000
Tabacc	Rosario de Lerma	Buenos Aires	107.000	120.000	136.000	s/d
Carga general	Buenos Aires	Salta	120.000		200.000	s/d
Madera	Orán	Córdoba		120.000		82.000
	Orán	Buenos Aires		160.000		124.000

s/d: sin datos

* Tarifa correspondiente a demanda mínima.

** Tarifa correspondiente a demanda máxima.

FUENTE: Elaboración propia en base a encuestas realizadas por los consultores y Ferrocarril Belgrano - Zona comercial NOA.

CUADRO Nº 19 - FERROCARRIL BELGRANO - TARIFAS FERROVIARIAS PARA LOS
PRINCIPALES PRODUCTOS-VIGENTES EN MARZO 1981

Función Tarifaria: $y = mx + b$

y: tarifa en pesos

x: distancia en kilómetros

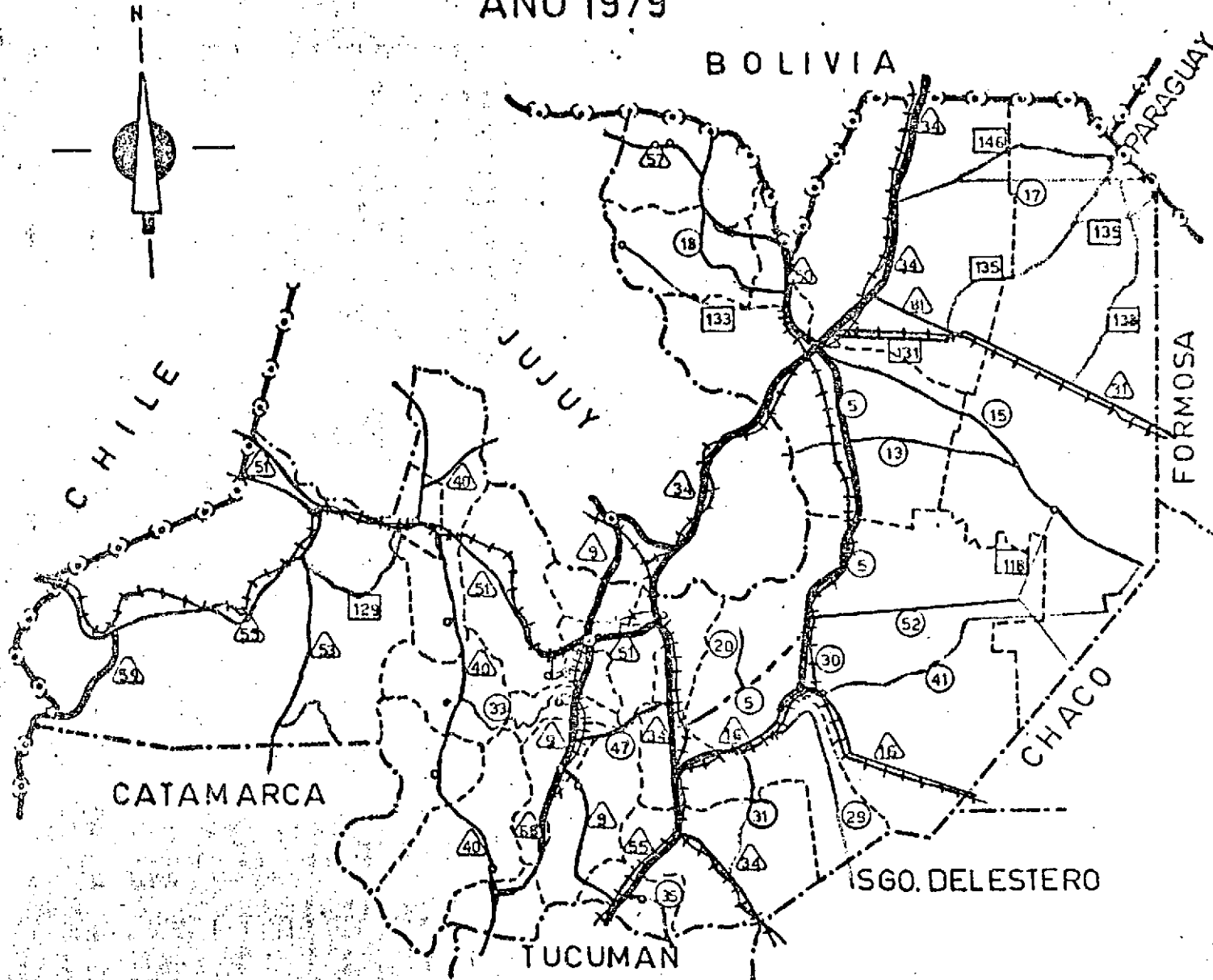
Producto	m $\left(\frac{\text{pesos}}{\text{km}}\right)$	b (pesos)
Legumbres secas	73.0	20.136
Poroto	68.5	18.924
Cereales	64.3	17.748
Maderas elaboradas y en bruto	61.2	16.877
Leña y carbón de leña	65.9	18.209
Azúcar	60.5	16.644
Vino	69.3	19.168
Cemento; piedras y ripio; sal común	56.7	15.651
Boratos; minerales varios; bronce; etc.	71.1	19.625
Nafta y querosene	83.1	22.892
Fuel oil y petróleo crudo	74.8	20.609

FUENTE: Elaboración propia en base a datos del Ferrocarril Belgrano.

PROVINCIA DE SALTA

INFRAESTRUCTURA VIAL-FERREA

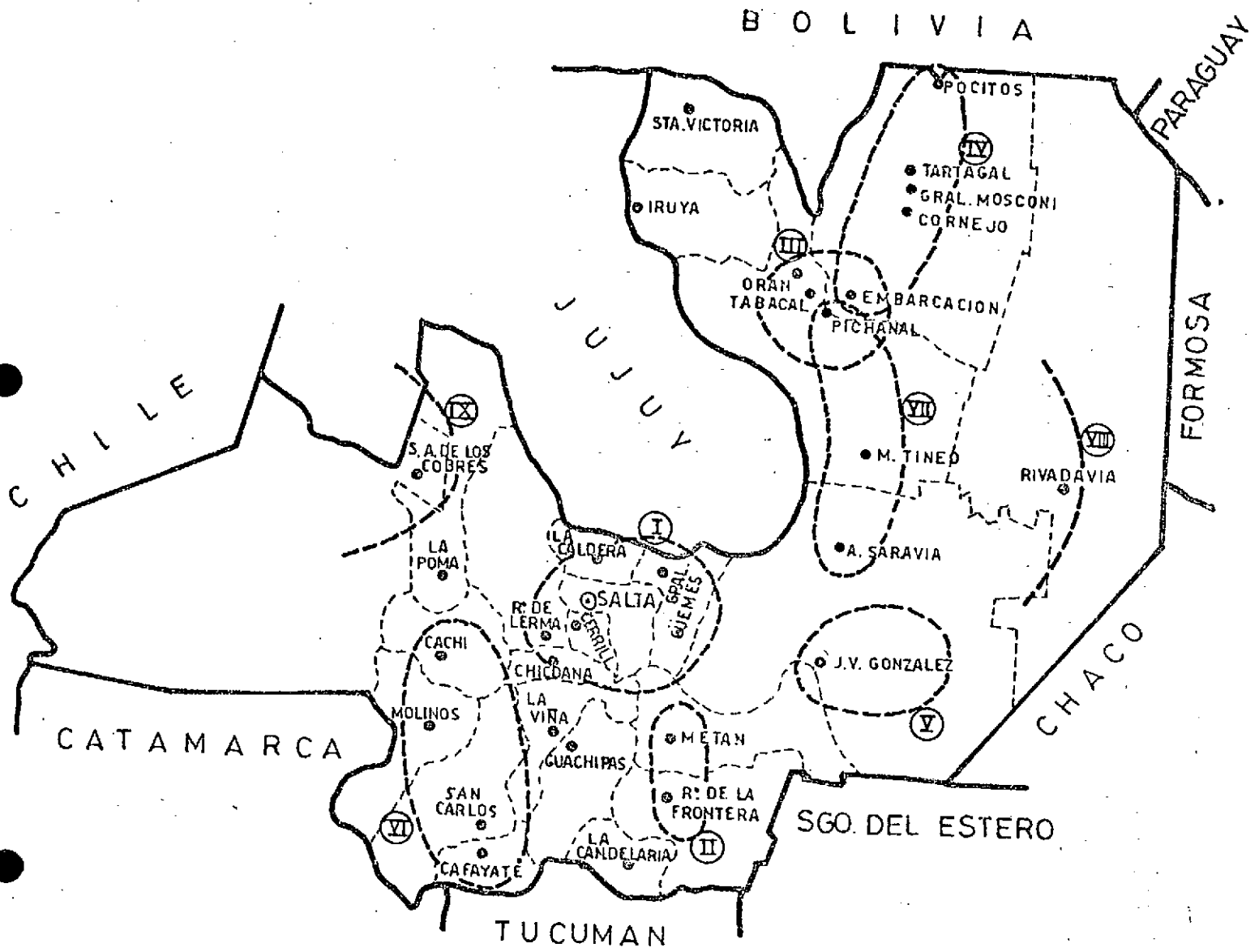
AÑO 1979



REFERENCIAS:

- | | | | |
|--|--------------------------------|--|------------------------|
| | RUTAS NACIONALES | | LIMITE INTERNACIONAL |
| | RUTAS PROVINCIALES PRIMARIAS | | LIMITE INTERPROVINCIAL |
| | RUTAS PROVINCIALES SECUNDARIAS | | LIMITE DEPARTAMENTAL |
| | PAVIMENTO | | |
| | PAVIMENTO EN CONSTRUCCION | | |
| | CALZADA MEJORADA | | |
| | CALZADA NATURAL | | |
| | SIN ABRIR (PROYECTO) | | |
| | FERROCARRIL | | |

FUENTE: SECRETARIA DE ESTADO DE PLANEAMIENTO



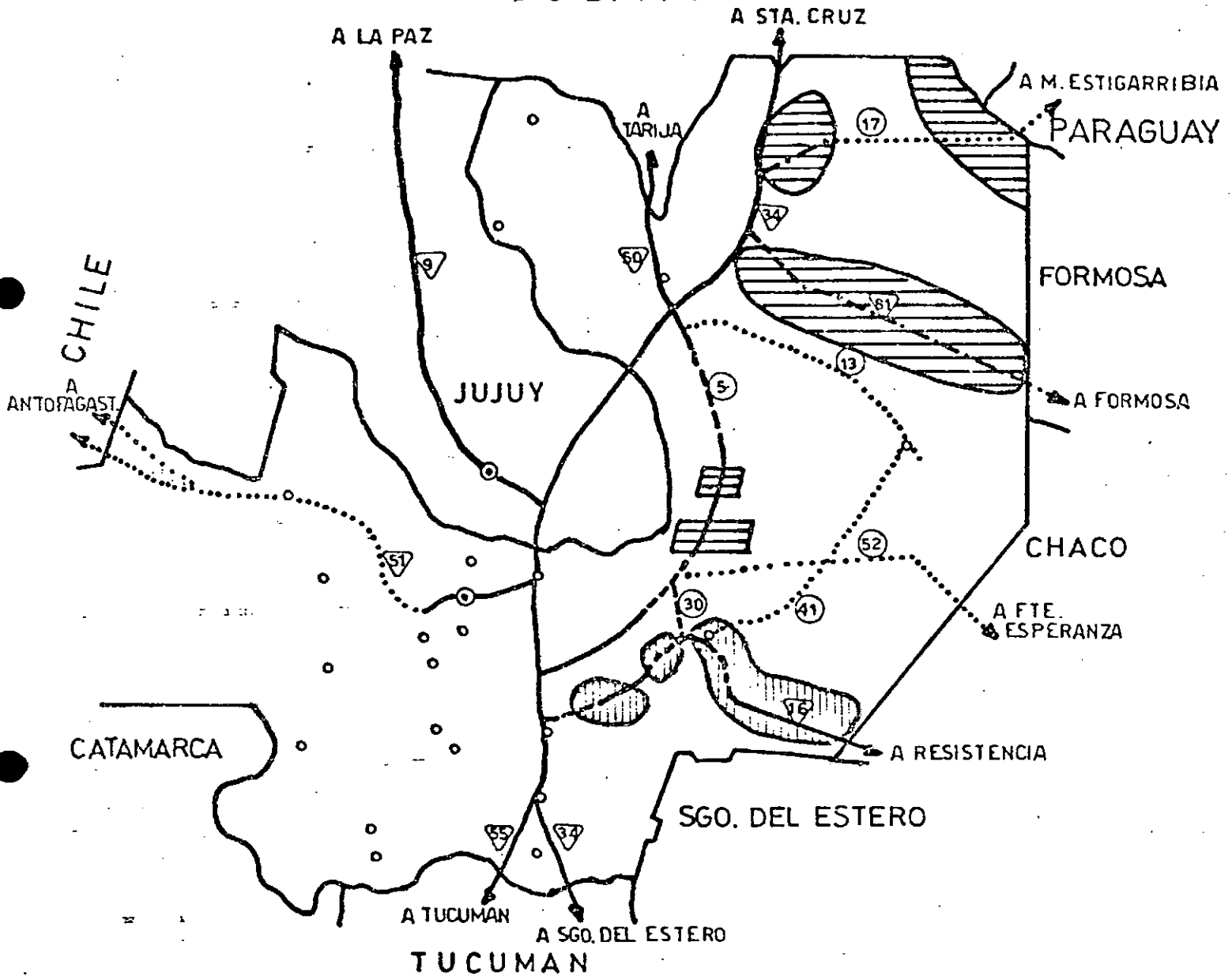
FUENTE: Elaboración propia en base a estadísticas oficiales.

PROVINCIA DE SALTA

CHACO SALTEÑO

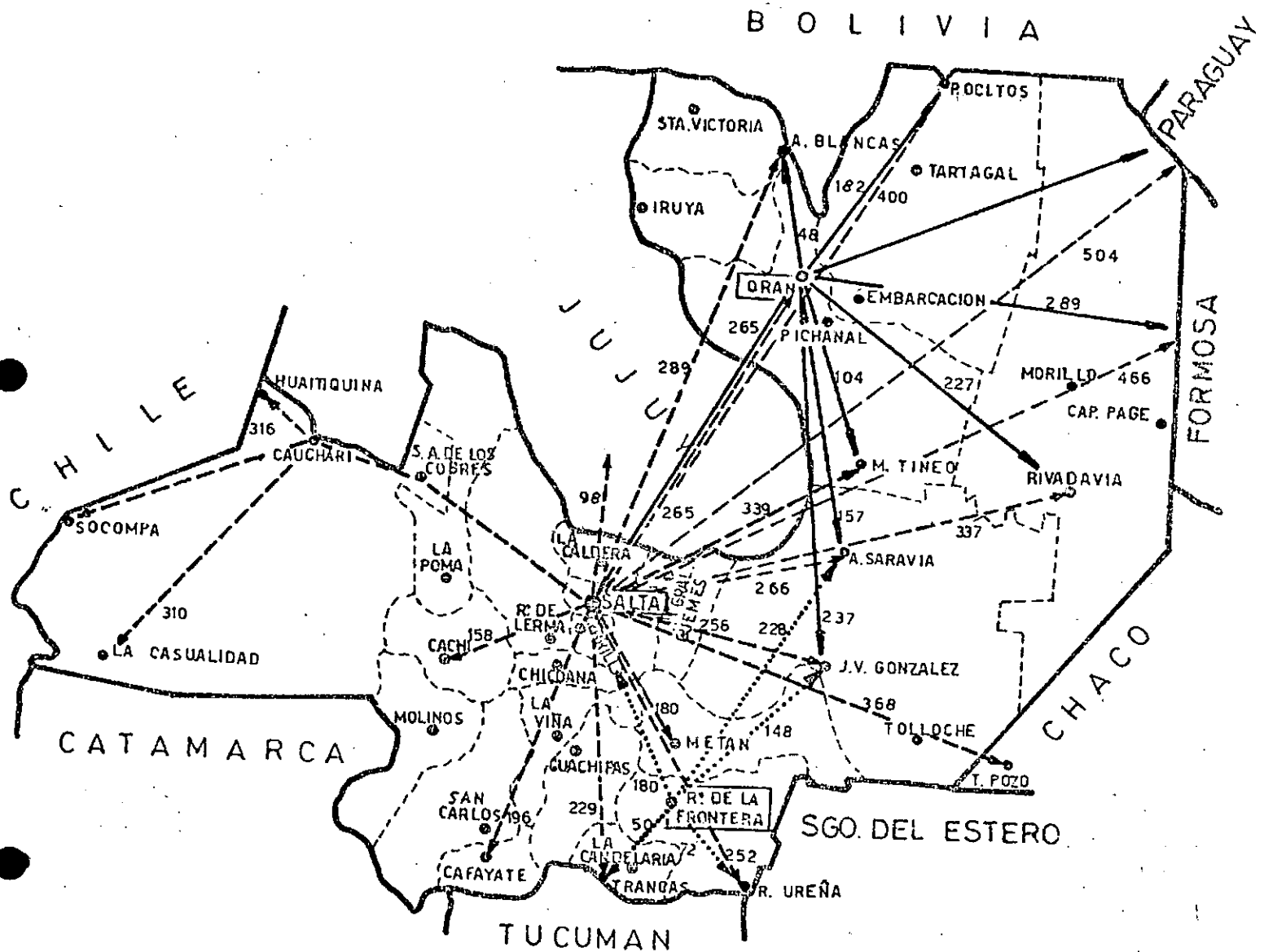
AREAS AGRICOLAS—RED VIAL PRINCIPAL

BOLIVIA

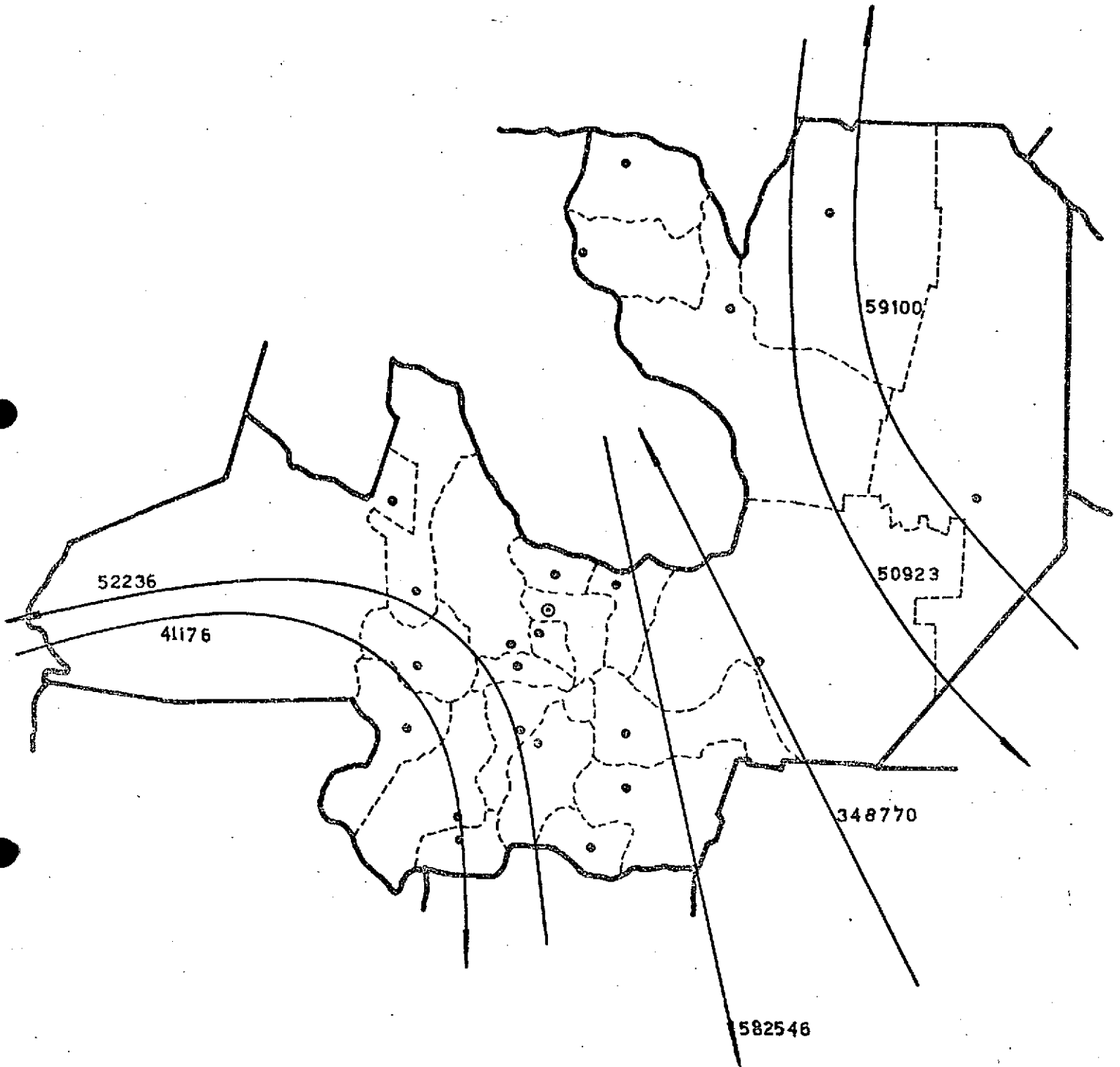


REFERENCIAS:

- | | | | |
|-----------|---------------------------------------|------|--------------------------------------|
| ————— | PAVIMENTO | ▨▨▨▨ | AREAS CON OBRAS DE RIEGO EN PROYECTO |
| - - - - - | PAVIMENTO EN CONSTRUCCION | ▧▧▧▧ | AREAS CON RIEGO EN EXPANSION |
| | PAVIMENTO EN ESTUDIO | | |
| | RIPIO CONSOLIDADO | | |
| ————— | LIMITES INTERNACIONAL INTERPROVINCIAL | | |



FUENTE: Elaboración propia



FUENTE: Elaboración propia

GRAFICO N° 6

FLUJOS DE CARGA POR FERROCARRIL, AÑO 1979
DESPACHADA POR LA PROVINCIA (en tn)
RECIBIDA POR LA PROVINCIA (en tn)

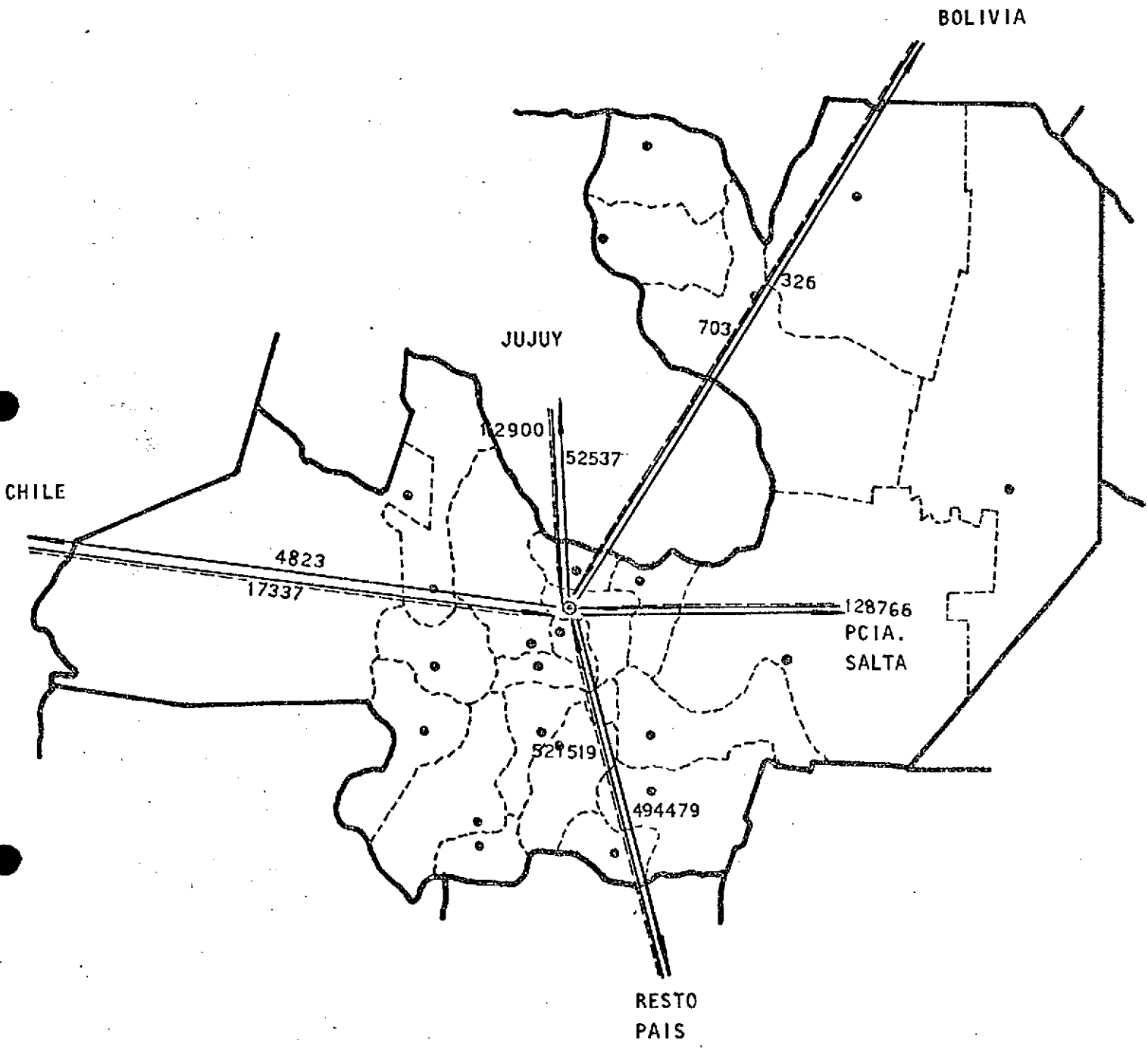
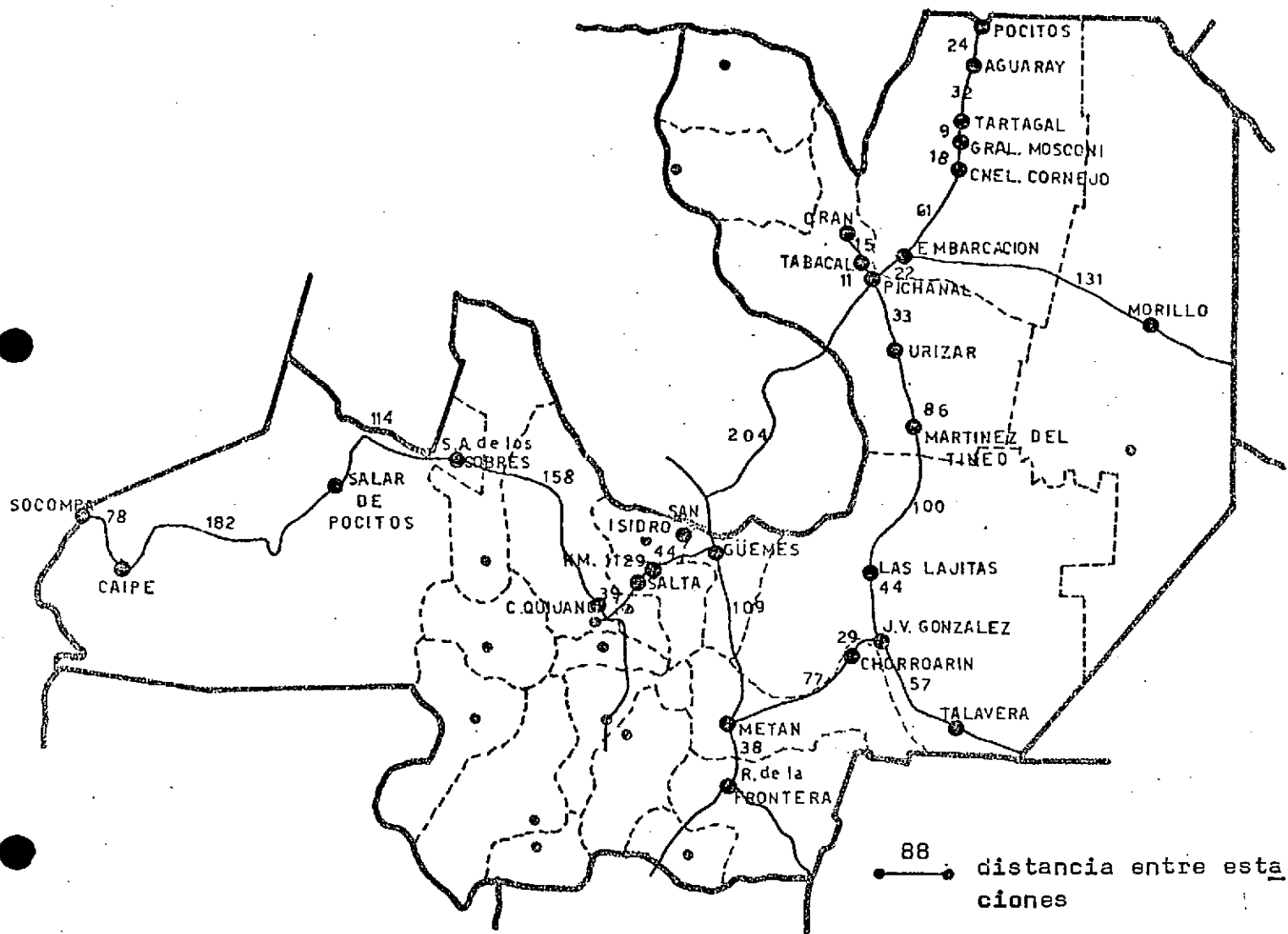


GRAFICO Nº 7 - DISTANCIAS TARIFARIAS DEL F.C. GRAL BELGRAND (COINCIDEN CON DISTANCIAS REALES)



Rosario de la Frontera a:

Capital	1.367 km
Córdoba	685 km
Rosario	1.062 km
Tucumán	142 km
Mendoza	1.208 km
San Juan	1.065 km
Sgo. del Estero	287 km
Santa Fe	895 km

Güemes a:

Jujuy	66 km
La Quiaca	350 km
Gral Savio	53 km

J.V. González-Resistencia	589 km
Embarcación-Formosa	703 km

FUENTE: Elaboración propia.

A N E X O I

Encuestas y relevamientos de transporte. Provincia de Salta*

1. Empresas de transporte:

- Expreso El Norte Argentino S.A.
- Expreso Parmigiani Hnos. S.A.
- Expreso Cafayate
- Vidal Transportes S.A.
- Transportes González S.R.L.
- Transportes Oldano
- Mil Millas
- El Correcaminos

2. Informantes calificados:

- Sr. Maturana
- Sr. Chan Singh
- Sr. Jiwa Singh
- Sra. Stepanenko
- Camioneros no identificados

3. Empresas y Cooperativas:

- Cooperativa Agrícola Rosario de la Frontera
- Ingenio Ledesma (Jujuy)
- Ingenio San Martín del Tabacal
- Salta Forestal
- Boroquímica
- Y.P.F.
- Cosalta
- Cooperativa de Productores Tabacaleros de Salta

4. Cámaras Empresarias:

- Asociación Productores de Frutas y Hortalizas
- Cámara de Comercio e Industria
- Cámara del Tabaco

5. Ferrocarril Belgrano: Zona Comercial NOA

* Para ver documentación a nivel de borrador de trabajo, hay una copia en la Secretaría de Planeamiento de Salta.

PROVINCIA DE SALTA

SECTOR TRANSPORTE

- INFRAESTRUCTURA VIAL

Objetivos

- * Promover la efectiva integración provincial a la región y países limítrofes.
- * Efectivizar la integración interna de toda la provincia finalizando con el aislamiento de zonas tales como el Chaco Salteño y las sierras subandinas.
- * Lograr una red vial primaria y secundaria que permita alcanzar los objetivos sectoriales planteados.
- * Desarrollar un programa de apertura de trazas (huellas y caminos mineros) que actúen como una efectiva acción de promoción para la minería provincial.
- * Desarrollar una red de caminos rurales que conforman la red terciaria y que promuevan la expansión de la frontera agropecuaria.
- * Desarrollar un adecuado servicio al usuario de la red vial (pasajeros y carga).
- * Complementar la actividad vial a nivel nacional y provincial.
- * Descentralizar la actividad vial de la Dirección de Vialidad de Salta hacia los Municipios.

Políticas

- * Finalizar la construcción (pavimentación) de la Ruta Nacional Nº 16: Metán

- Quebrachal-Resistencia.

- * Acelerar la ejecución de los trabajos de pavimentación de la Ruta Nacional N° 81 Senda Hachada-Hickman, mejorando el tramo Hickman hasta el límite con Formosa.
- * Lograr la ejecución de la Ruta Provincial N° 17 Tartagal-Tonono-Misión La Paz para posibilitar la vinculación con el Chaco Paraguayo.
- * Mejorar el trazado y calidad de la Ruta Nacional N° 51 de vinculación con Chile de forma tal de posibilitar el acceso al puerto de Antofagasta por Paso Sico.
- * Acelerar la ejecución de los trabajos de la Ruta Provincial N° 52-Juana Azurduy- para tránsito permanente.
- * Prolongar la Ruta Nacional N° 50 desde Aguas Blancas hasta Santa Victoria, con camino de tránsito permanente.
- * Estudiar la traza de ruta que posibilite vincular IRUYA al sistema vial provincial.
- * Completar los tramos de la Ruta Provincial N° 5 entre La Estrella-Gral. Pizarro y Anta-Las Lajitas y de la Ruta Provincial N° 30 entre Las Lajitas-Cnel. Olleros.
- * Asegurar la adecuación de las rutas con proyectos cuyos diseños (ancho del camino, señalización, etc) y condiciones (seguridad, velocidad de circulación, tránsito permanente etc.) respondan a las necesidades derivadas del tráfico de mercaderías y personas.

- * Actuación conjunta entre los distintos organismos provinciales pertinentes (Dirección de Vialidad de Salta, Dirección de Minería) a fin de determinar necesidades de infraestructura (localización y características) y los medios necesarios para facilitar la producción minera.
- * Apertura de caminos en todas aquellas zonas aptas ecológicamente para la producción agropecuaria y para las cuales la falta de infraestructura adecuada es un importante factor limitante.
- * Promover la instalación ordenada de servicios de apoyo en ruta (estaciones de servicio y remolque, talleres de mecánica, restaurantes y hoteles, etc.)
- * Continuar con la intensificación de desarrollo de actividades técnicas (estudio, proyectos, mantenimientos) entre la Dirección Nacional de Vialidad y la Dirección de Vialidad de Salta y de complementación del financiamiento.
- * En forma progresiva y de acuerdo a las posibilidades técnico-operativas y financieras de los municipios, trasladar la actividad de mantenimiento de vial secundaria y terciaria.

- TRANSPORTE INTERURBANO DE PASAJEROS

Objetivos

- * Lograr el desarrollo de un eficiente servicio de transporte interurbano de pasajeros, que asegure una oferta adecuada y calidad del servicio.
- * Lograr acuerdos con las empresas prestatarias para que no queden zonas sin servicio público, aún cuando sean itinerarios económicamente no rentables.

- * Concretar la puesta en operación de servicios directos a centros que aún no cuentan con ellos, en los corredores pendientes de resolución.

Salta - Buenos Aires

Salta - Santa Fé

Salta - Mendoza, etc.

en condiciones equitativas para el transporte provincial, otorgado recipro cidad en cantidad y calidad de servicios.

- * Construir modernas estaciones terminales de pasajeros, en los más importantes centros de origen-destino, decidiendo su localización urbana con los Mu nicipios.
- * Asegurar la prestación del servicio aun en aquellos corredores de baja den sidad de tráfico que sean socialmente prioritarios.
- * Lograr una efectiva vinculación con todas aquellas regiones del país que, co mo la Capital Federal, poseen importancia económica y social.
- * Coordinar permanentemente con la Empresa Ferrocarriles Argentinos, la pres tación de servicios hacia/desde la provincia, atendiendo a la calidad de transporte internacional con países vecinos.
- * Facilitar la movi lidad de los pasajeros en los principales centros de trans ferencia.

Políticas

- * Favorecer la incorporación, por parte de las empresas prestatarias del ser vicio, de equipos suficientes y modernos, adecuados a las necesidades del servicio, posibilitando su normal mantenimiento y renovación.

- * Asignación, por parte del ente provincial regulador del servicio público, a cada empresa del número de líneas e itinerarios, adecuados a la demanda y capacidad operativa de las mismas.
- * Asegurar la continuidad en la prestación del servicio, así como su permanente mantenimiento, aprobando tarifas adecuadas que contemplen las necesidades del usuario y del prestatario concesionario.

- TRANSPORTE DE CARGAS

Objetivos

- * Contar con un adecuado parque automotor que asegure la movilización de la producción salteña y facilite la que viene desde fuera de la provincia en permanente complementación con el ferrocarril.
- * Fijar tarifas, o solicitar tarifas preferenciales cuando corresponda a determinados tráficos, que alienten el transporte combinado con el ferrocarril e correspondan a ventas de comercio exterior.

Políticas

- * Organizar la Dirección Provincial de Transportes a fin de que puede atender a la regulación y control del transporte de carga provincial e interprovincial.
- * Efectuar un empadronamiento de empresas y transportistas que efectúan este servicio con el fin de conocer la real situación en la provincia.
- * Favorecer con medidas crediticias y/o administrativas la incorporación y renovación del equipo suficiente para atender el tráfico creciente.

- * Promover la movilización de la producción salteña que lo hace con transportistas locales.

- TRANSPORTE AEREO

Objetivos

- * Lograr un sistema de transporte aéreo provincial apto para la integración del espacio territorial y el desarrollo regional, posibilitando una mayor comunicación con los principales centros urbanos y económicos de la Provincia y de provincias y de países vecinos, tal como prioritariamente lo fijan los objetivos y políticas nacionales en la materia.

Políticas

- * Procurar la formación de una empresa de transporte aéreo provincial procurando la participación de transportadores locales y facilitando su equipamiento adecuado, respecto al tipo de tráfico a realizar.
- * Colaborar en el desarrollo de la infraestructura aérea, en todos aquellos centros a los que deba incorporarse el servicio provincial y no cuenten con adecuadas instalaciones.
- * Las tarifas se fijarán considerando los intereses de los usuarios y de los concesionarios del servicio y se procurará obtener las mejores condiciones para la operación de la empresa.
- * Evitar que los servicios requieran subsidios para su explotación, salvo en casos de excepción, manteniendo siempre la calidad de los mismos.

* Asegurar la coordinación de los servicios provinciales con los servicios aereo comerciales a nivel nacional y/o nacional de países vecinos, constituyéndose en alimentadores y receptores de dichos tráficos..

PROVINCIA DE SALTA

SECTOR COMUNICACIONES

Objetivos

- * Integrar el espacio provincial, particularmente sus áreas de frontera, mediante telecomunicaciones con el fin de consolidar la identidad nacional y provincial en la población salteña.
- * Mejorar las telecomunicaciones y el servicio postal a nivel provincial y en relación con el nacional, de modo de propender a la estabilización de la población en determinadas áreas, actuando como propulsores de la actividad económica y mejorando el nivel de la calidad de vida en la población.

Políticas

- * Exigir la prestación de un servicio telefónico con eficiencia técnica y acorde con las necesidades del desarrollo provincial, alcanzando un nivel de oferta adecuado a la distribución y niveles de ingreso de la población.
- * Contar con un sistema de telefonía y telecomunicaciones rurales para satisfacer demandas de áreas productivas, aún cuando siendo económicamente no rentables sean socialmente prioritarias, conducente a superar asimismo el aislamiento en que se encuentran ciertas localidades del interior provincial.
- * Promover la constitución de cooperativas, inclusive con participación provincial, para lograr concretar esos servicios telefónicos, siguiendo el método definido por la Secretaría de Estado de Comunicaciones.
- * Poner al alcance de los responsables de la acción educativa-cultural medios

de comunicación eficaces para el cumplimiento de sus objetivos, implementando exclusivamente para dichos fines un canal de televisión de la Provincia.

- * Promover el mejoramiento de las radiodifusoras existentes en la Provincia en cuanto a su calidad de emisión y alcance, e incorporación de canales de transmisión en frecuencia modulada.
- * Promover la mejora del servicio de televisión, procurando su alcance a las zonas de expansión del Chaco Salteño.

III. SECTOR COMUNICACIONES

1. ASPECTOS GENERALES

Del análisis de la distribución de las diversas redes de comunicaciones de la Provincia de Salta, surge que la misma queda definida en tres regiones. El eje vector coincidente con el principal eje de transporte, pasa por las ciudades de Tartagal, Orán, Salta, Cafayate, con una evidente mayor densidad de servicios, y dos regiones diferenciadas; una al Oeste, de terreno montañoso, de poca población -decreciente- con deficientes servicios y otra al Este, con menores accidentes orográficos, con extensa superficie de menor declive y con escasa densidad poblacional pero fuertemente creciente. En este sentido, si se analiza la región Este respecto del meridiano que separa a Salta de Jujuy, se observa que tiene una población que representa aproximadamente el 21,5 % de la población total de la provincia que cuenta sólo con el 5,5 % de los teléfonos instalados. Esta región dispone alrededor del 25 % del total de viviendas y casi un 50 % de la superficie total provincial.

Por otra parte, al Oeste de la Provincia, se halla la extensa región del departamento Los Andes, con escasa población (0,6 % del total) y grandes dificultades naturales del terreno (orográficos y salinas) que desanima el arraigo poblacional (disminución de la población en 4,6 % en el lapso 1970-1980). En parecida situación se hallan, en lo referente a déficit de servicios, los departamentos de Santa Victoria e Iruya. Estas extensas zonas sólo disponen de vínculos radio eléctricos de alta frecuencia (H.F.) para comunicarse con el resto de la provincia y mínimos servicios telegráficos y postales.

En lo referente a los servicios de radiodifusión (radio y TV) también estas regiones de la provincia adolecen de una prestación deficitaria, ya que extensas superficies de los mismos no son cubiertas ni por radio ni por televisión.

Diferente es la situación de la región provincial alineada alrededor del eje determinado por las ciudades de Tartagal y Cafayate. En este territorio es donde se desenvuelve la mayor actividad productiva y donde es mayor la densidad poblacional, y por ende, los servicios de telecomunicaciones y postales incrementan su oferta considerablemente, alcanzando valores comparables a las zonas más desarrolladas del país.

Esta configuración de la infraestructura de Comunicaciones es clásica de lo que podrían denominar "primera etapa" de su desarrollo, en la cual, se localizan los servicios estrictamente en las áreas de mayor demanda y rentabilidad.

A nuestro entender, hay una segunda etapa del desarrollo de la infraestructura económica que no responde exclusivamente a estos incentivos. Esta etapa se inicia cuando los gobiernos deciden localizar voluntariamente servicios en áreas que por diversas razones resulta conveniente propulsar. Es el momento en que la inversión y localización de infraestructura económica se anticipa a la demanda, creando condiciones propicias para la radicación y retención poblacional y productiva.

Estimamos que éste es el momento oportuno para las comunicaciones de Salta, para expandirse a nuevas áreas, a fin de colaborar en su desarrollo económico y social.

Consideramos que, una razonable inversión anticipatoria en estos servicios puede resultar de gran importancia para definir y confirmar la radicación de mano de obra y capital en extensas áreas de la provincia con excelentes posibilidades de expansión productiva. Teniendo presente este objetivo global definido, es con el que se ha desarrollado el análisis y propuestas preliminares que se realizan en esta primera etapa del trabajo. Por otra parte algunas de ellas han sido ya adelantadas en los objetivos y políticas redactadas en común con el coordinador general del equipo asesor de la provincia.

A fin de completar el análisis sectorial, aún no ha sido posible contar con mayor información estadística respecto a los diferentes componentes del sector (teléfono, postal, etc.), solicitada a las autoridades provinciales y por su intermedio a las empresas prestatarias del servicio. Pese a ello es posible adelantar un diagnóstico global del sector y con mayor desarrollo para algunos de los subsectores.

2. DIAGNOSTICO

2.1. Servicio Público Telefónico

a) Análisis global

El Servicio público telefónico es prestado en Salta por la Compañía Argentina de Teléfonos (CAT), quien atiende además servicios telegráficos en las provincias de Mendoza, San Juan, Santiago del Estero y Tucumán. La evolución de los servicios puede observarse en el Cuadro N° 1.

En la actualidad (datos al 1° de enero de 1981) la oferta del servicio en análisis, medida por el indicador Teléfonos/100 habitantes, alcanza en Salta a la cifra de 3,6 T/100 h., mientras que para todo el país, dicho indicador era a esa misma fecha, de 9.9 T/100 h. Como elemento comparativo, puede expresarse que el valor actual del indicador para Salta es aproximadamente el mismo que tenía ENTel en 1947.

Si analizamos el período 1940-1955 del servicio prestado por ENTel, centrado aproximadamente en 1947, observamos que el crecimiento promedio anual en la oferta de teléfonos fue de aproximadamente un 10,3 %, valor que, comparado con el valor promedio del período 1965-1980 de CAT en Salta (tasá media anual aproximada de 8,2 %) es levemente superior. Para el caso de ENTel, en los años en que se han analizado se pasa de no tener demanda insastifecha de

teléfonos en 1940 a tener una demanda insatisfecha de 363.650 teléfonos en 1955. Sumando este valor a los teléfonos disponibles por EN-Tel en ese año y determinando la tasa que tendría que haber logrado esta empresa para satisfacer la demanda explicitada de teléfonos en el lapso en estudio se obtiene una tasa promedio anual de alrededor de 16,1 %. Idéntica comparación realizada con la oferta de teléfonos en Salta arroja para el período 1965-1979 una tasa anual media de aproximadamente 16 %.

Como se observa, ambas tasas medias anuales son muy parecidas e indican con bastante realismo la oferta que debieran haber realizado las empresas en análisis por lo menos para satisfacer la demanda explicitada de teléfonos, ya que es dable suponer que la demanda total supera los valores indicados ya que es por todos conocido que las largas demoras en la satisfacción de pedidos, desestimula la objetivación de la demanda potencial. De no mediar esta circunstancia, la tasa real anual sería sin lugar a dudas superior al 16 %.

b) Distribución territorial del servicio telefónico

Desde el punto de vista de las ciudades de 200 ó más habitantes que posee la provincia, se observa que el 35 % de ellas posee servicio telefónico.

Si el análisis se realiza en términos poblacionales, se observa que las ciudades que disponen servicio telefónico tienen el 70 % de la población total provincial y de ese valor, sólo alrededor del 4 % de sus habitantes está abonado al servicio. Este mismo indicador extendido para toda la población salteña es de 2,7 %.

Regionalmente, la mayor concentración de oferta de servicio se encuentra en las áreas urbanas de mayor número de habitantes y densidad de hab/km².

Extensas áreas como los departamentos de Los Andes, La Poma, Santa Victoria, Iruya y partes de Orán y Gral. San Martín no disponen de servicio telefónico, mientras que en la parte oriental, todo el departamento de Rivadavia y fuertes porciones de los departamentos de Gral. San Martín y Anta, sólo disponen de 2 abonados/100-habitantes.

Es decir, alrededor de la mitad de la superficie de la provincia, casi no dispone de servicio telefónico. Puede concluirse de esta situación que no se ha aplicado en Salta ningún programa de telefonía rural.

2.2 Servicio Público Telegráfico

El servicio público telegráfico es prestado en Salta por ENCotel, a través del Distrito 18 con sede en la capital provincial (Ver Gráfico N° 1). El servicio se atiende en 38 localidades con 200 ó más habitantes, lo cual representa el 42 % de la totalidad de localidades con la población indicada; a su vez, corresponden al 70 % de la totalidad de pobladores de la provincia.

La atención de los servicios se realiza a través de 40 oficinas mixtas y 4 oficinas postales. Esta situación indica que alrededor de un 30 % de la población salteña no dispone de bocas de entrada inmediatas para el servicio telegráfico.

Este déficit en la oferta de servicio telegráfico público es serio ya que este servicio está ligado al desarrollo de la producción y en muchas oportunidades es el único vínculo dinámico para la comunicación de pequeñas empresas regionales con la demanda exterior o de intercomunidades regionales.

2.3 Servicio Público Postal

El servicio público es prestado en Salta por ENCotel, a través del distrito 18. (Ver Gráfico N° 2). La oferta de servicio se realiza a través de 44 oficinas y 121 estafetas en el interior de la provincia y 26 estafetas en la capital. Siendo que el total de localidades, con 200 ó más habitantes es de 91, se observa que la distribución de estafetas alcanza a pequeñas poblaciones que pueden efectivizar así su demanda postal.

Sin embargo, en la zona capitalina, con una población de 265.630 habitantes, existen sólo 52 carteros, lo que arroja una media de 5108 hab/cart. cifra abultada si se considera que Salta es una ciudad extendida con poca edificación de más de 10 pisos.

Esta situación determina un servicio de oferta deficitaria, ya que parte de la población capitalina debe concurrir a estafetas cercanas a su domicilio para recibir boletas de pagos de servicios públicos (ej: Agua y Energía, CASFEC, etc.). Este hecho es inconveniente, ya que se pierde el ya histórico efecto promocional y de fomento del servicio postal.

2.4 Otros servicios de telecomunicaciones

En la provincia de Salta existen 42 localidades con más de 200 habitantes que disponen de sistemas radioeléctricos de alta frecuencia (H.F). Dentro de la misma clasificación de localidades, 49 de ellas no disponen de servicio radioeléctrico de ninguna naturaleza, de las cuales 5, en setiembre de 1979, no disponían de ningún servicio de comunicaciones. (Cnel. Solá, J.M. Elordi, San Agustín, El Potrero y Mojotoro).

Por otra parte, algunas localidades como Cachi, Orán y Metán, se encuentran instalaciones superpuestas de varias dependencias públicas, que po

siblemente podrían racionalizar una explotación integral de los sistemas radioeléctricos. Aquí se observa un evidente desorden y un mal aprovechamiento de los equipos, ya que con los existentes, sin duplicaciones improductivas, se podrían expandir los servicios a otras localidades de menos de 200 habitantes. Se observa la ausencia total de una Red Integrada Radioeléctrica (RIR) para la provincia.

2.5 Servicio público de radiodifusión (Radio y TV)

El servicio de radiodifusión sonora es prestado en Salta por las siguientes emisoras:

Salta: LR4 Radio Nacional Salta 690 kHz y 25/5 kW de potencia
LV9 Radio Salta 1160 kHz y 25/5 kW de potencia
LR4 Radio Nac. Salta (FM) 102,9 MHz y 1 kW de potencia

Tartagal: LRA 25 Radio Nacional Tartagal 540 kHz y kW de potencia
LW2 Radio Tartagal 1460 kHz y 0,25 kW de potencia

Orán: LW4 Radio Orán 1510 kHz y 0,25 kW de potencia

El servicio de televisión por las siguientes estaciones:

Salta: Canal 11
Canal 13

Cabra Corral: Repetidora Canal 8

Metán: Repetidora Canal 9

Orán: Repetidora Canal 6
Repetidora Canal 4 (Repite Canal 7 de Jujuy)

Tartagal: Repetidora Canal 10
Repetidora Canal 13 (Repite Canal 7 de Jujuy)

Las características del territorio salteño, con grandes superficies de terreno montañoso y ondulado, se reflejan en alguna forma en el diagrama de calidad de recepción de las emisoras.

Las áreas de buena recepción marginan a las zonas menos pobladas del Oeste y Este de la provincia. La baja potencia de las estaciones de Orán y Tartagal, no alcanza para cubrir correctamente las extensas áreas que las rodean. Puede considerarse que alrededor de la mitad de la provincia no dispone de conveniente servicio de radio.

Las áreas de peor irradiación coinciden con aquellas que se encuentran con bajo nivel de desarrollo económico y social. Esta circunstancia no coopera o desalienta la radicación de población, con lo cual se agrava el estado actual precario de esas zonas.

A fin de comparar las ofertas de servicio de radiodifusión, medidas en W/100 hab y W/km² entre la Pcia. de Buenos Aires y Salta, de diferente nivel general de desarrollo, se obtiene que en la primera se ofrecen 4,55 W/100 h mientras que en Salta, dicho valor es de 8,3 W/100 hab. En lo referente a la oferta territorial, en Buenos Aires la potencia irradiada por unidad de superficie es de 1,6 W/km² mientras que en Salta el mismo indicador es de 0,36 W/km². Se observa una menor irradiación por área territorial, que se hace más notable en la zona este de la provincia (Ver Cuadro N° 2 y Gráfico N° 3).

Este déficit espacial en los servicios de radiodifusión se considera grave, ya que las comunicaciones de masas no sólo colaboran con la radicación y estabilización poblacional, sino que pueden ser un medio idóneo y valioso para hacer llegar la teleeducación a todos los rincones de la provincia.

En el cuadro N° 3 se observa un resumen general de la distribución de servicios de comunicaciones en la provincia para localidades de más de 200 habitantes.

3. PROPUESTAS GENERALES

Del apretado y sintético diagnóstico que precede, surgen algunas claras líneas de orientación para la acción a desarrollar en el Sector Comunicaciones de la Provincia. La concreción respectiva del plan completo de cada subsector requerirá profundizar el análisis para los dimensionamientos específicos. Sin embargo, puede ya enumerarse un conjunto de pautas que pueden resultar útiles para encauzar la acción futura referida a los temas tratados en este trabajo.

Surgen así las siguientes propuestas globales:

3.1 Servicio público telefónico

La tasa de crecimiento de instalación de líneas telefónicas deberá ser del 16 % anual o mayor, hasta alcanzar el punto en que la demanda de pedidos pendientes tenga una demora de satisfacción razonable (de 1 a 3 meses), luego el crecimiento se haría vegetativo, es decir, respondiendo al natural incremento de la población "comunicante" de la provincia y a la dinámica social y económica de sus habitantes y sectores productivos.

Debemos destacar que el crecimiento indicado debe involucrar fuertes desarrollos en las áreas menos favorecidas en la actualidad, por lo cual se hace prioritario determinar un Plan de Telecomunicaciones Rurales que cumpla con eficacia los objetivos generales de la provincia para impulsar las áreas deprimidas o mal explotadas. Al respecto se considera prioritario determinar a la brevedad los centros de telefonía rural a implantar en el Este Salteño.

De estas decisiones, resultarán requerimientos específicos para la red de larga distancia de la CAT, a fin de poder satisfacer el incremento de tráfico no sólo urbano sino también rural.

3.2 Servicio público telegráfico

Debe extenderse el servicio público hasta alcanzar en un mediano plazo (5 años) la meta de que toda la población salteña tenga posibilidad razonable de acceso a bocas de expendio de servicio telegráfico. Para alcanzar este objetivo será de relevante importancia la implantación en Salta del SITRAM (Sistema de Transmisión Automática de Mensajes), tarea que ha encarado ENCotel.

3.3 Servicio público postal

La red postal disponible pareciera ofertar bocas de imposición postal suficientes como para satisfacer la demanda postal de la Provincia. Para el área capitalina debe asegurarse en el mediano plazo, la distribución postal a todos los habitantes de la ciudad.

3.4 Otros servicios de telecomunicaciones (fundamentalmente H.F.)

Para paliar la anarquía en que se encuentra el área, se propone determinar la Red Integrada Radioeléctrica (RIR), a fin de hacer óptimo uso de los equipos disponibles y asegurar a la mayoría de las poblaciones de la provincia un medio de interconexión de telecomunicaciones.

3.5 Servicio público de radiodifusión

La expansión de estos servicios está prevista por el Plan Nacional de Radiodifusión (PLANARA).

Sin embargo, para áreas en que el PLANARA no alcanza a cubrir, puede ser viable la localización de equipos móviles que aseguren la presencia provincial cuando circunstancias geopolíticas o de oportunidad así lo aconsejen.

En esta línea de proposiciones resaltamos la posibilidad que la radio difusión confiere a la educación como medio técnico para alcanzar todos los confines de la provincia.

3.6 Otras medidas a implementar

- 3.6.1. Crear la Dirección General de Telecomunicaciones, en igual rango que las de Transporte y Energía.
- 3.6.2 Promover la formación de técnicos secundarios y universitarios en la rama Electrónica y Telecomunicaciones en la Provincia, mediante cursos regulares o de post-grado.
- 3.6.3 Asegurar la existencia de un laboratorio de Electrónica y Telecomunicaciones, que asegure por lo menos la capacidad para supervisar el cumplimiento de reglamentaciones y normas nacionales e internacionales en la materia .
- 3.6.4. Analizar la posibilidad que ofrece la red de Telecomunicaciones provincial para ser utilizada eventualmente para teleeducación.

CUADRO N° 1 - SALTA - EMPRESA PRESTATARIA DEL SERVICIO TELEFONICO
 COMPANIA ARGENTINA DE TELEFONOS
 EVOLUCION DEL SERVICIO

Año	Líneas instaladas			En servicio			Pedidos			Centrales		
	Central	Locales	Abonados	Aparatos	Pendientes	Autom.	B.C.	B.L.	S/A	CPLD*		
1965	9.300	8.859	8.744	10.951	2.716	1	2	7	4	3		
1966	9.400	9.164	9.050	11.314	3.698	1	4	6	4	2		
1967	9.560	9.211	9.085	11.440	3.956	1	4	6	4	2		
1968	10.250	9.324	9.196	11.598	4.865	2	3	7	5	2		
1969	13.140	10.786	10.634	13.245	4.540	3	2	9	5	2		
1970	13.240	12.074	11.908	14.938	4.310	3	2	9	5	2		
1971	13.340	12.410	12.160	15.544	5.381	3	3	9	4	3		
1972	15.440	12.941	12.679	16.233	7.110	4	3	10	4	3		
1973	15.440	14.899	14.641	18.324	7.106	4	3	10	4	3		
1974	15.750	15.078	14.782	18.439	8.662	5	3	9	4	4		
1975	15.870	15.356	15.051	19.015	9.914	5	5	8	4	4		
1976	16.350	15.457	15.135	19.527	10.760	5	7	6	4	3		
1977	17.550	16.235	15.906	20.126	10.568	5	7	6	4	5		
1978	17.770	16.961	16.636	21.639	8.971	5	7	8	4	3		
1979	20.480	18.243	17.904	23.826	9.574	5	7	12	3	6		
1980*	20.480	18.600	18.234	24.338	9.685*	5	7	12	3	6		

* al 30/6/80

° CPLD: Cabina pública larga distancia

S/A: Semi automático

B.L.: Batería local

B.C.: Batería central

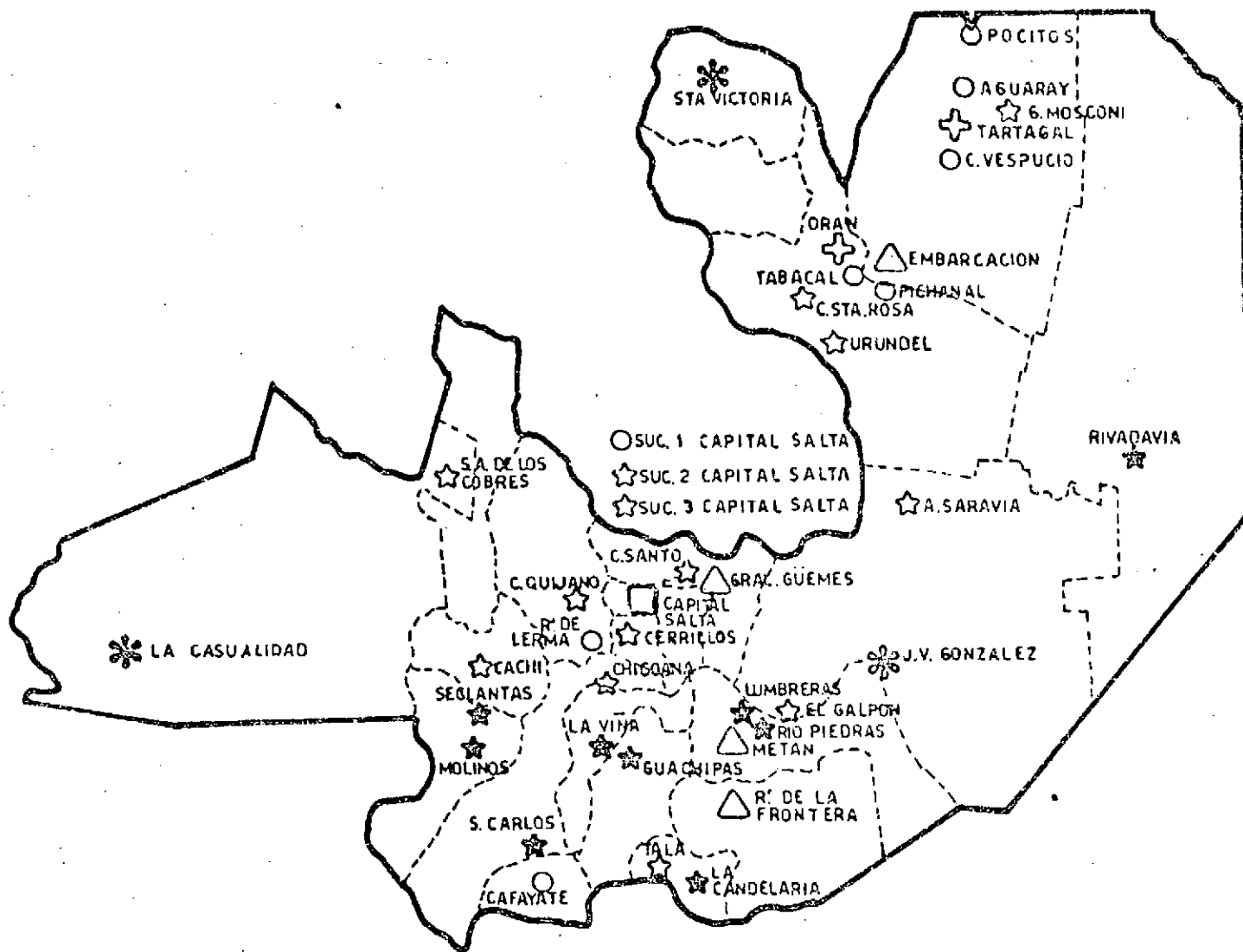
CUADRO Nº 2 - ANALISIS DE LOS SERVICIOS DE RADIODIFUSION A NIVEL NACIONAL

PROVINCIA	SUPERFICIE (km2)	POBLACION	T E L E V I S I O N										TOTAL GENERAL	
			Estac. Origen					R A D I O						
			Cant.	Pre-Max (kW)	Repetidora Cant.	Pre-Max (kW)	TOTAL T.V.	Ondas medias Cant.	Pot-Max (kW)	Cant.	F. M. Pot-Max (kW)	TOTAL RADIO		
CAPITAL FEDERAL	200	2.908.001	4	367,3				4	13	770	8	41,300	21	25
PROV. BUENOS AIRES	307.571	10.796.036	6	279,5				17	29	203,60			29	46
CATAPARCA	100.967	206.204						11	1	7,079/3+			1	2
CORDOBA	168.766	2.407.135	4	81/+				9	7	6,432	3	6,250	15	28
CORRIENTES	88.199	657.716	1	65,05				4	4	4,014	1	0,250	8	13
CHACO	99.633	692.410	1	2,3				4	3	5,55			3	8
CHUBUT	224.686	262.196	2	35,7				7	6	4,733			6	15
ENTRE RIOS	78.781	902.241						5	9	20,606			9	14
FORMOSA	72.066	292.479	1	234,5				1	3	31			3	4
JUJUY	53.219	408.514	1	10				1	4	6,4			4	6
LA PAMPA	143.440	207.132	1	30,5				4	3	10,6			3	8
LA RIOJA	89.680	163.342						1	1	+			1	2
MENDOZA	150.839	1.187.305	3	63				6	9	8,9225/+	3	3	12	21
MISIONES	29.801	579.579	1	18				3	7	13,336			7	11
NEUQUEN	94.078	241.904	1	23,6				5	4	0,411			4	10
RIO NEGRO	203.013	383.896	1	+				7	6	5,664			6	14
SALTA	154.775	662.369	1	10,7				2	5	1,005	1	1	6	9
SAN JUAN	87.634	469.973	1	9,7				1	4		2	1,25	6	7
SAN LUIS	76.748	212.837	1	+				4	2	1,306/+			2	7
SANTA CRUZ	243.943	114.479	2	1,36/+				6	6	1,2316			6	14
SANTA FE	133.007	2.457.188	3	159,7				10	11	14,113/+	2	2	13	26
Sgo. DEL ESTERO	135.254	652.318	1	28,6				2	2	1,837	1	1	3	6
TUCUMAN	22.524	968.066	1	5,6				1	3	0,036	1	1	4	6
TIERRA DEL FUEGO	21.263	29.451	2	5,12				2	2				2	4
Nº DE COLUMNA	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	

Los datos corresponden al año 1980

FUENTE: Elaboración propia, en base a datos oficiales.

GRAFICO N° 1 - **PROVINCIA DE SALTA**
OFICINAS DE CORREOS Y TELEGRAFOS
DEPENDIENTES DEL DISTRITO N° 18 SALTA



REFERENCIAS:

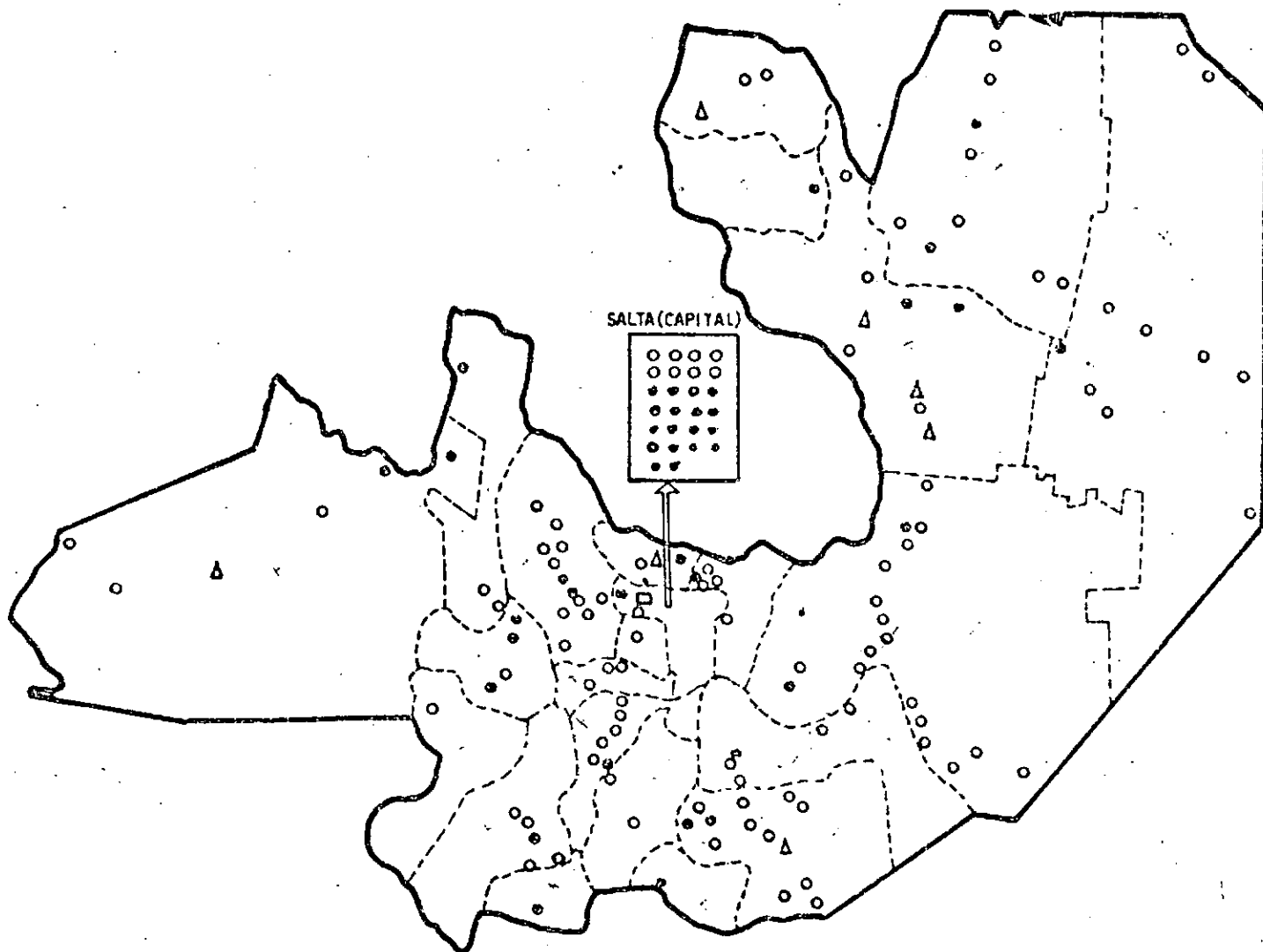
□ OFICINA CENTRAL DEL DTO. 18	OFICINAS MIXTAS
* OFICINA POSTAL 4ª CAT.	+ OFICINAS DE 1ª CATEGORIA: 2
* OFICINA POSTAL 5ª CANT.	△ OFICINAS DE 2ª CATEGORIA: 4
	○ OFICINAS DE 3ª CATEGORIA: 9
	☆ OFICINAS DE 4ª CATEGORIA: 14
	★ OFICINAS DE 5ª CATEGORIA: 11
	TOTAL 40

FUENTE: ENCOTEL- DISTRITO 18/SEPLA-SALTA

NOTES

PROVINCIA DE SALTA

DISTRIBUCION DE LAS ESTAFETAS DE CORREOS DEPENDIENTES DEL DISTRITO 18



REFERENCIAS

- RENTADAS
- △ A COMISION
- AD. HONOREM
- CENTRAL DTO. 18

FUENTE: ENCOTEL DISTRITO-18/SEPLA-SALTA

NOTES

CUADRO N° 3 - RESUMEN DE SERVICIOS DE COMUNICACIONES - PROVINCIA DE SALTA - SETIEMBRE DE 1979

LOCALIDAD	POBLACION AL 1-1-78	DEPARTAMENTO DE	S E R V I C I O S								
			TELE FONICO	TELE- GRAFICO	POSTAL	POL. MBS	AGAS	DVS	AYE	ACA	AFIC.
EL ARENAL	205	R. de la Frontera	-	-	SI	-	-	-	-	-	-
TALAPAMPA	205	La Viña	-	-	SI	-	-	-	-	-	-
PALOMITAS	205	Gral. Guemes	-	-	SI	-	-	-	-	-	-
ANGASTACO	206	San Carlos	-	-	SI	-	-	-	-	-	-
IRUYA	207	Iruya	-	-	-	SI	SI	-	-	-	-
MOJOTORO	221	La Caldera	-	-	-	-	-	-	-	-	-
RIVADAVIA	229	Rivadavia	-	SI	SI	-	-	-	-	-	-
LA SILLETA	239	R. de Lerma	-	-	SI	-	-	-	-	-	-
LA UNION	240	Rivadavia	-	-	SI	-	-	-	-	-	-
COBOS	246	Gral. Guemes	-	-	SI	-	-	-	-	-	-
EL POTRERO	249	R. de la Frontera	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SANTA VICTORIA	250	Santa Victoria	-	SI	SI	-	-	-	-	-	-
TOLAR GRANDE	252	Los Andes	-	-	SI	SI	-	-	-	-	-
YUCHAN	265	Orán	-	-	SI	-	-	-	-	-	-
SAN AGUSTIN	275	Cerrillos	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BETANIA	284	Gral Guemes	-	-	SI	-	-	-	-	-	-
DRAGONES	286	San Martín	-	-	SI	-	-	-	-	-	-
SAN JOSE DE CACHI	291	Cachi	-	-	SI	-	-	-	-	-	-
MOLINOS	305	Molinos	-	-	SI	SI	-	-	-	-	-
EL NARANJO	321	R. de la Frontera	-	-	SI	-	-	-	-	SI	-
J.M. ELORDI	334	Orán	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PIQUETE CABADO	334	Anta	-	-	SI	-	-	-	-	-	-
AGUAS BLANCAS	343	Orán	-	-	SI	-	-	-	-	-	-
TOLLOCHE	353	Anta	-	-	SI	-	-	-	-	-	-
CAMPO DURAN	366	Gral. San Martín	-	-	-	-	-	-	-	SI	-
HICKMAN	374	Gral. San Martín	-	-	SI	-	-	-	-	-	-
CAPITAN PAGES	382	Rivadavia	-	-	SI	-	-	-	-	-	-
PLUMA DE PATO	385	Rivadavia	-	-	SI	-	-	-	-	-	-

Cont. CUADRO N° 3

LOCALIDAD	POBLACION AL 1-1-78	DEPARTAMENTO DE	S E R V I C I O S											
			TELE- FONICO	TELE- GRAFICO	POSTAL	POL. MBS	AGAS	DVS	AYE	ACA	AFIC.			
LUMBRERAS	397	Metán	-	SI	SI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PIQUIRENDA	405	Gral. San Martín	-	-	SI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LA CALDERA	417	La Caldera	-	-	SI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MACAPILLO	441	Anta	-	-	SI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
RIO PIEDRAS	463	Metán	-	SI	SI	-	-	-	-	-	SI	-	-	-
GENERAL BALLIVIAN	475	Gral. San Martín	-	-	SI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AMPASCACHI	508	La Viña	-	-	SI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
GENERAL PIZARRO	556	Anta	-	-	SI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ANTILLAS	568	R. de la Frontera	-	-	SI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
GUACHIPAS	572	Huachipas	-	SI	SI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LUIS BURELA	647	Anta	-	-	SI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LA CASUALIDAD	659	Los Andes	-	SI	SI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
EL TUNAL	679	Metán	-	-	SI	-	-	-	-	SI	-	-	-	-
ANIMANA	708	San Carlos	-	-	SI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
GAONA	719	Anta	-	-	SI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LA VIRA	740	La Viña	-	-	SI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LOS BLANCOS	745	Rivadavia	-	-	SI	-	-	-	-	-	-	SI	-	-
CACHI	807	Cachi	-	-	SI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
EL QUEBRACHAL	943	Anta	-	SI	SI	-	-	-	-	-	-	-	-	SI
CORONEL SOLA	984	Rivadavia	-	-	SI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
N. SRA. DE TALAVERA	1.010	Anta	-	-	SI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SAN LORENZO	1.022	Capital	-	SI	SI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VAQUEROS	1.092	La Caldera	-	SI	SI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CORONEL CORNEJO	1.110	Gral. San Martín	-	-	SI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LAS LAJITAS	1.124	Anta	-	-	SI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
EL TALA	1.266	La Candelaria	-	-	SI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CHICOANA	1.564	Chicoana	-	SI	SI	-	-	-	-	-	-	SI	-	SI
APOLINARIO SARAVIA	1.701	Anta	-	SI	SI	-	-	-	-	-	-	-	-	-

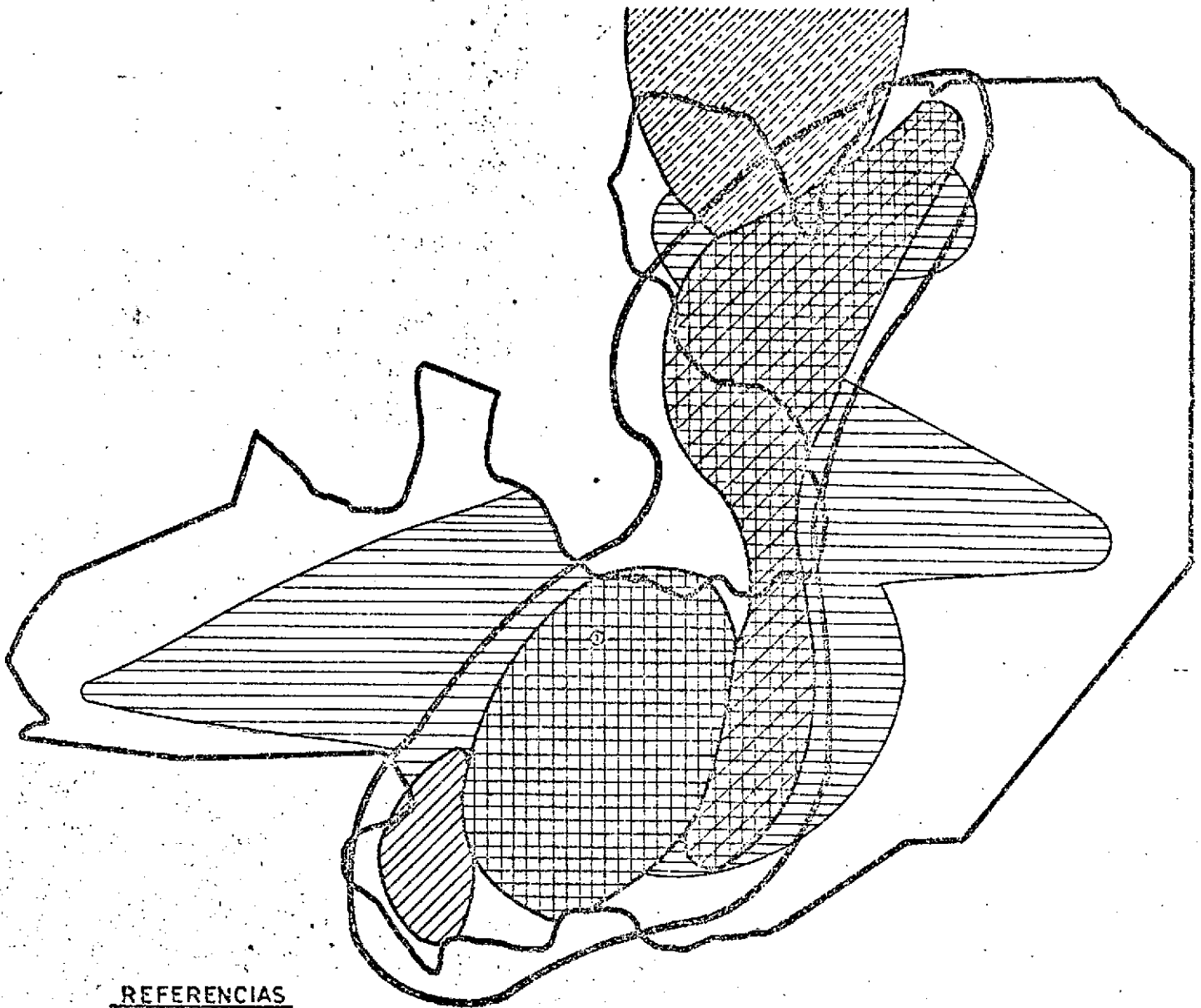
cont.: CUADRO N° 3

LOCALIDAD	PÚBLACION AL 1-1-78	DEPARTAMENTO DE	S E R V I C I O S											
			TELE- FONICO	TELE- GRAFICO	POSTAL	R A D I O L E C T R I C O S				DVS	AYE	ACA	AFIC	
						POL	MBS	AGAS						
URUNDEL	1.727	Orán	SI	SI	SI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CORONEL MOLDES	1.929	La Viña	C.P.	-	SI	-	SI	-	-	-	-	-	-	SI
EL BORDO	2.335	Gral. Güemes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SAN A. DE LOS COBRES	2.393	Los Andes	-	SI	SI	-	-	-	SI	-	-	-	-	SI
LA MERCED	2.505	Cerrillos	SI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CAMPO SANTO	2.638	Gral. Güemes	SI	SI	SI	-	-	-	SI	-	-	-	-	-
COLONIA SANTA ROSA	2.768	Orán	SI	SI	SI	-	-	-	SI	-	-	-	-	SI
EL GALPON	2.804	Metán	SI	SI	SI	-	-	-	-	-	-	-	-	SI
EL CARRIL	2.978	Chicoana	SI	-	SI	-	-	-	-	-	-	-	-	SI
CAMPO QUIJANO	3.099	R. de Lerma	C.P.	SI	SI	-	-	-	-	-	-	-	-	SI
VESPUÇIO	3.176	Gral. San Martín	YPF	SI	SI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HIPOLITO YRIGOMEN	3.361	Orán	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PICHANAL	3.597	Orán	SI	SI	SI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CAFAYATE	4.007	Cafayate	SI	SI	SI	-	-	-	SI	-	-	SI	SI	SI
CERRILLOS	4.048	Cerrillos	SI	SI	SI	-	-	-	-	-	-	-	-	SI
EL TABACAL	4.674	Orán	C.P.	SI	SI	-	-	-	-	-	-	SI	-	-
SALVADOR MAZZA	5.305	Gral. San Martín	SI	SI	SI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
J.V. GONZALEZ	5.326	Anta	SI	SI	SI	-	-	-	SI	-	-	-	-	SI
AGUARAY	5.949	Gral. San Martín	SI	SI	SI	-	-	-	-	-	-	-	-	SI
GENERAL MOSCONI	7.400	Gral. San Martín	YPF	SI	SI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ROSARIO DE LERMA	7.495	R. de Lerma	SI	SI	SI	-	-	-	-	-	-	-	-	SI
EMBARCACION	8.674	Gral. San Martín	SI	SI	SI	-	-	-	-	-	-	-	-	-
R. DE LA FRONTERA	10.825	R. de la Frontera	SI	SI	SI	-	-	-	-	-	-	SI	-	SI
GENERAL GUEMES	13.118	Gral. Güemes	SI	SI	SI	-	-	-	-	-	-	-	-	SI
METAN	17.150	Metán	SI	SI	SI	-	-	-	SI	-	-	-	-	SI
ORAN	24.362	Orán	SI	SI	SI	-	-	-	-	-	-	-	-	SI
TARTAGAL	28.554	Gral. San Martín	SI	SI	SI	-	-	-	-	-	-	SI	-	SI
SALTA	206.929	Capital	SI	SI	SI	-	-	-	SI	-	-	SI	SI	SI







FUENTE: Dirección General de Transporte - Dpto. Comunicaciones - SALTA

PROVINCIA DE SALTA

TELECOMUNICACIONES - RADIODIFUSION SONORA Y TV



REFERENCIAS

-  AREA SERVIDA POR LA T.V. DE SALTA
-  AREA SERVIDA POR LA T.V. DE JUJUY
-  AREA SERVIDA POR LA T.V. DE CORDOBA
-  AREA SERVIDA POR LA T.V. COLOR DE BOLIVIA
-  AREA SERVIDA CON COMUNICACIONES TELEFONICAS
-  AREA SERVIDA POR LA RADIODIFUSION SONORA

FUENTE: DIRECCION GRAL. DE PLANEAMIENTO DE SALTA/SEPLA-SALTA
DIRECCION GRAL. DE TRANSPORTE-DTO. COMUNICACIONES-SALTA 1979

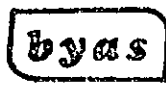
PROVINCIA DE SALTA

FORMULACION DEL PLAN PROVINCIAL DE DESARROLLO A MEDIANO Y LARGO PLAZO

SECTOR TRANSPORTE Y COMUNICACIONES

1er. Informe de Avance

25948



BATALLA Y ASOCIADOS
INGENIEROS CONSULTORES

Buenos Aires, 9 de febrero de 1981

Señor Secretario General del
Consejo Federal de Inversiones
Cnel (R) Carlos B. Pajariño
S / D

EXPEDIENTE N° _____
Agregado N° _____
67715 67715
9 FEB 1981
FECHA

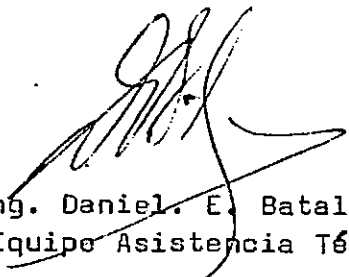
Ref.: Formulación del Plan Provincial de Desarrollo a Mediano y Largo Plazo. Sector Transporte y Comunicaciones. Provincia de Salta. Exp. N° 229/80.

At.: Area Investigación Básica Regional.

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. a efectos de adjuntar a la presente y poner a vuestra consideración el 1er. Informe de Avance del Estudio de la Referencia, tal como lo dispone la cláusula Vigésimoquinta del Contrato celebrado oportunamente con el Consejo Federal de Inversiones y en el plazo que se fija en el Anexo IV - Cronograma.

De merecer el mismo vuestra aprobación solicito se autorice el pago de los honorarios y gastos correspondientes al 20% del monto total, debidamente reajustados, como lo determina el Anexo V - Plan de Pagos, del referido Contrato.

Quedando a disposición de Uds. y de la Secretaría de Planeamiento de Salta para lo que estimen pueda corresponder, lo saluda muy atentamente.


Ing. Daniel. E. Batalla
a/c Equipe Asistencia Técnica

Adj.: 1er. Informe de Avance
(cuatro copias)

c.c. Cdor. Ramón A. Aguirre

PROVINCIA DE SALTAFORMULACION DEL PLAN PROVINCIAL DE DESARROLLO A MEDIANO Y LARGO PLAZOSECTOR TRANSPORTE Y COMUNICACIONES1er. INFORME DE AVANCE

1. Antecedentes y Coordinación de tareas:

De acuerdo a lo dispuesto por la Cláusula Vigésimoquinta del Contrato celebrado oportunamente con el Consejo Federal de Inversiones para prestar asistencia técnica en el campo del transporte y comunicaciones, se describe a continuación el avance de tareas comprendidas entre el 9 de diciembre de 1980 (fecha de iniciación) y el 9 de febrero de 1981.

Como se adelantara en la nota respectiva el equipo se constituyó, de acuerdo a lo programado, con la participación del Ing. Daniel E. Batalla (especialista en transporte, a cargo de la dirección del mismo), del Ing. Edgardo A. Galli (especialista en comunicaciones) y del Lic. Rodolfo Huici (economista de transporte).

A fin de acelerar la recolección de información y procesamiento de datos, se cuenta también con la colaboración del técnico principal Sr. Carlos Luciani.

La tarea se ha desarrollado en una primera etapa en nuestras oficinas, y durante la segunda quincena de enero en las oficinas de la Secretaría de Estado de Planeamiento, en la Ciudad de Salta, donde se trabajó bajo la coordinación del Cdor. Ramón A. Aguirre* y en estrecha colaboración con los técnicos de la Secretaría. En especial esta tarea, en lo que hace a transporte, contará con la participación del Lic. Eduardo Antonelli, quien por la citada resolución actuará como contraparte de nuestro equipo.

* Ver Resolución Nº 047/80, 16/12/80 - Secretaría de Estado de Planeamiento - Salta.

La estadía en la Provincia coincidió también con la del Cdor. Jorge M. Vernet, Ing. Agr. Roberto Blanco y Dr. Pablo Toffel, integrantes del e quipo a cargo del Estudio "Vinculación Comercial del Norte Argentino con Países del Pacífico". Ello permitió coordinar las tareas de ambos equipos, en los temas que tienen referencia con la infraestructura y servicios de transporte para materializar la comercialización de la producción salteña por la vía Salta-Antofagasta. En particular se analizó todo lo referido a situación actual y perspectivas, sobre la base de la información ya relevada y de antecedentes, con especial referencia al Estudio Previo de Factibilidad en la Ruta Internacional NOA (Argentina)-Antofagasta (Chile) realizado por el Instituto Nacional de Planificación Económica.

El mismo analiza la alternativa de vinculación por la RN 51, por Huaitiquina, y por el paso de Jama, RP 16 y RN 40, en Jujuy. No ha sido considerada en dicho estudio la posibilidad de mejora del ramal C14 del Ferrocarril Belgrano, que opera por el Paso de Socompa.

En el estudio se ha planteado analizar la expectativa de la Provincia de Salta respecto a la salida de su producción regional por el Pacífico, y en ese sentido corresponde considerar las distintas alternativas que ofrecen las vías terrestres (por Huaitiquina y Sico) y el ferrocarril a Antofagasta.

También se han coordinado tareas y tenido varias reuniones de trabajo con el Arq. Arnaldo Diano, a cargo del Proyecto "Alternativas de acciones e inversiones públicas para dinamizar el desarrollo provincial", con quien se han evaluado los resultados obtenidos en sus análisis y primeras conclusiones respecto a la ocupación del espacio provincial (Modelo Observado - 1979), su distribución productiva y poblacional.

El interés se ha concentrado, por parte de nuestro equipo, en cuantificar a partir de las cifras ya elaboradas, el desarrollo socioeconómico

a nivel departamental. El estudio realizado permite contar con parámetros referidos a población, actividades económicas, servicios y circulación que debidamente compatibilizados a nivel intersectorial permiten analizar la situación a 1979, con los elementos que conforman el actual desarrollo provincial. Como estos parámetros están referidos a nivel departamental, serán de utilidad para el análisis del transporte y las comunicaciones, a la vez que los indicadores que estamos elaborando servirán a dicho equipo para completar sus apreciaciones acerca del Modelo Observado (1979).

2. Tareas principales:

Respecto a nuestras tareas específicas, de acuerdo al Plan de Trabajo elaborado oportunamente para esta asistencia técnica, se ha comenzado con el análisis de los sectores productivos como demandantes de servicios de transporte e infraestructura para realizarlos, del estado actual de las redes y del equipamiento disponible así como de la participación de las empresas públicas y privadas en el transporte interno y entrante/saliente de la Provincia.

De igual forma se ha comenzado con el conocimiento del sector comunicaciones (telecomunicaciones y postal) a partir de la actividad interna de la Provincia de la Compañía Argentina de Teléfonos, de los servicios de ENTEL (telefonía, télex, etc.), ENCOTEL (servicio postal), etc.

Se ha convenido con el Lic. Antonelli, como contraparte de la Secretaría, las tareas que tendrá inicialmente a su cargo: demanda del sector agropecuario. La misma se convino después de una breve explicación (a la que asistió la Lic. Graciela del Cid) de la metodología que se ha previsto aplicar para el cálculo de la demanda de transporte de carga, a partir del conocimiento de la estructura productiva.

En síntesis, a partir del conocimiento de los principales sectores,

con los productos más representativos, cuantificar sus volúmenes de producción, localización a nivel municipal o departamental, consumo local y destino de excedentes fuera de los mismos, o de la Provincia, a fin de calcular la demanda derivada del transporte. En forma similar se calcularían los flujos de transporte (de comercialización) que generan los consumos provinciales para productos que deben importarse.

Para algunas de estas tareas se contará con la colaboración de la Lic. Claudia de Dios de Toyos, quien tiene a su cargo, en la Secretaría, tareas relacionadas con sectores productivos.

Para el mes de febrero se prevé poder realizar un relevamiento de transportistas, que permitirá ajustar algunos de los supuestos que deberán realizarse para el cálculo de los flujos de comercialización y transporte. Se espera contar para esta y otras tareas, con la colaboración del Director General de Transporte de la Provincia, Sr. H. Mendoza, con quien ha sido ya discutido el alcance y modalidad de nuestra asistencia técnica. Es de destacar la buena disposición del Sr. Director General para con la misma.

También para entonces deberá contarse con la disponibilidad de un vehículo de la Provincia para los recorridos que deban realizarse por la red principal de caminos.

Se ha comenzado ya la tarea con esta orientación y la información acerca de los sectores productivos que está siendo recopilada*, es utilizada para la elaboración de la localización geográfica de dicha producción (en volumen). Se obtiene de esta forma, el origen de los flujos de transporte básicos, que reconocen como fuente la producción de los sectores mineros y agropecuario.

Se trabaja para el primero de ellos a nivel de mina, es decir, se cu

* Disponible en nuestras oficinas y copias en la Secretaría de Planeamiento de Salta.

ta con la localización exacta del origen del flujo de carga; para el segundo de ellos, a nivel de producción por municipio, con lo que se obtiene una acabada información acerca de los flujos que dicho sector origina. Es de destacar que esta tarea, para lo cual se cuenta ahora, como ya se expresó, con la colaboración del Lic. Antonelli, debía ser trabajada conjuntamente con los integrantes del equipo a cargo del sector agropecuario, que aún no ha sido contratado.

Para el sector industrial, considerando como lugar de destino parcial de la producción primaria, y lugar de origen de la producción secundaria, se trabaja a nivel departamental, para el valor de la producción, según división CIIU y, asimismo, en la localización específica (a nivel de localidad) de las principales empresas industriales (aproximadamente 60 de ellas), consideradas éstas como las que proveen la mayor parte del producto bruto industrial.

Esta información se ha de complementar, con la relacionada a los principales centros de acopio de la producción primaria, con lo cual se obtendría la totalidad de los flujos de carga originados en las fuentes productivas básicas (boca de mina, chacra, etc.). Esta información, completada con la correspondiente a los destinos finales (centros de consumo, exportaciones provinciales, etc.) permitirá abarcar la totalidad de los flujos de carga que reconocen su origen en actividades productivas provinciales.

Respecto al análisis del transporte de pasajeros se ha recopilado ya la información correspondiente a los flujos que moviliza el ferrocarril, por estación de origen o destino. Para el servicio por ómnibus, en líneas provinciales, se ha pedido la información, actualmente en elaboración, a la Dirección General de Transporte de la Provincia.

En el tema de infraestructura vial se ha relevado la información principal acerca de la red nacional y provincial; principal, secundaria y

terciaria, quedando en preparación un plano con la indicación del estado de avance de los principales proyectos en curso de realización, así como de los programados para el año 1981 y siguientes, para todo lo cual se cuenta con la colaboración especial del Lic. Luis Zone Cardes de la Secretaría de Planeamiento.

No pudieron realizarse entrevistas con las autoridades viales porque, en un caso es época de licencias anuales y, en el otro, porque debían atender los urgentes problemas derivados de las intensas lluvias y temporales que están afectando la red vial y obras de arte (puentes, alcantarillas, etc.) de la Provincia.

Es de señalar que por este motivo, es decir la dificultad de poder recorrer buena parte de la red, se ha postergado para la segunda quincena de febrero la recorrida por los principales itinerarios y centros a fin de realizar el relevamiento previsto a productores, empresarios, comercializadores y transportistas. Es de esperar que para entonces esté ya contratado el equipo a cargo del sector agropecuario a fin de coordinar con ellos las tareas conjuntas a realizar, particularmente con productores agropecuarios y comercializadores, tal como se programara en ocasión de las primeras reuniones realizadas en la sede del Consejo Federal de Inversiones como en nuestras oficinas.

Si para entonces no se puede contar con dicha colaboración y realizar el trabajo conjunto, nos permitimos sugerir la posibilidad de que esta tarea sea tomada totalmente a nuestro cargo y nos sean reembolsados los gastos que la misma origine.

El análisis del sector comunicaciones comenzó con el relevamiento de información a nivel provincial, particularmente en telecomunicaciones y servicio postal.

Para ello se ha contado con la muy buena disposición del Sr. Director

de Comunicaciones de la Provincia, Ing. Rodolfo Ballesteros, con quien se han tenido ya a la fecha tres reuniones de trabajo. Por esta vía se ha podido conseguir buena parte de la información que se detalla en el ítem 3.f del presente Informe.

Se están elaborando los primeros indicadores referentes a la prestación del servicio telefónico y telegráfico provincial, y en vías de concretar las primeras estimaciones de despachos postales y calidad de prestación del servicio postal.

Para el tráfico interprovincial e internacional se están revisando las estadísticas correspondientes (para el servicio público de télex se cuenta con los pedidos registrados a 1979).

De acuerdo a lo solicitado por el Sr. Director Provincial, se está analizando el Plan de Mínima propuesto por la Secretaría de Obras Públicas de Salta y evaluando la propuesta de mejora de servicios realizada por la Empresa CAT, a cargo de los servicios internos de la Provincia.

En coordinación con transporte se están discutiendo los indicadores a elaborar para representar la cobertura de servicios a nivel provincial y regional interna, a partir de la actual red de infraestructura y servicios.

3. Relevamiento de información:

a) Sectores productivos

- Sector agrícola, elaboración de estadísticas años 1977/78/79 por producto y por departamento, para 1979 también por municipio.
- Sector pecuario, idem para los años 1977/78/79 por tipo de ganado, por departamento.
- Sector forestal, idem para los años 1977 al 79 por producto, y en 1979, además, por delegación forestal.

- Sector minero, idem para el período 1970/79 por producto, y en 1979, además, por establecimiento minero.
- Sector industrial, industria existente, en base a datos del Registro Industrial de la Nación 1980, con su localización respectiva (por localidad y departamento).
 - . Nuevos asentamientos industriales, y de proyectos a decidir.
 - . Estructura de la industria provincial por división CIIU y por departamento.

b) Sector transporte

- Ferrocarril: elaboración de estadísticas de:
 - . Carga recibida y despachada y pasajeros despachados por estación (para los años 1975/78/79).
 - . Origen y destino de las cargas despachadas y recibidas, para las principales estaciones de la Provincia.
 - . Origen y destino de los principales productos provinciales.
 - . Importación y exportación por las aduanas de Salta, Pocitos y La Quiaca (líneas C14 y C12).
- Automotor de pasajeros: para las líneas de servicio público provinciales; frecuencias de servicio, pasajeros transportados, factor de ocupación, etc.
- Automotor de carga: empresas y transportistas que prestan servicios en, hacia y desde la Provincia. En preparación una encuesta sobre características de los tráficos, tarifas usuales para determinados productos, del equipamiento, etc., con la colaboración de la Dirección General de Transporte.
- Aéreo: servicios que se prestan hacia/desde y en la Provincia, cabotaje interno, internacionales y provinciales.

Para las Empresas prestatarias, Aerolíneas Argentinas, Aerochaco, Atahualpa (adjudicataria de la licitación realizada en 1980): frecuencias, origen/destino servicios, capacidad ofrecida, etc.

c) Del Comercio Exterior

Elaboración de estadísticas de importación y exportación, en volumen y valor, para las aduanas regionales. Comparación con los datos obtenidos de Ferrocarriles Argentinos.

d) Infraestructura de transporte

- Relevamiento mediante planos oficiales de la Dirección Provincial de Vialidad, de la red vial, estado de la misma, proyectos en marcha.

Distribución de la red en primaria, secundaria y terciaria, condiciones de transitabilidad, en elaboración indicadores de densidad por departamento.

- Relevamiento mediante diagramas y planos de Ferrocarriles Argentininos, Gerencia Salta, de la red ferroviaria (líneas a Socompa, La Quiaca y Pocitos).

Problemas de cortes de vías por razones climáticas, por línea.

En elaboración: estructura tarifaria, por tipo de producto, para pares de origen/destinos principales, para despachos especiales (vagón completo, trenes completos, envíos regulares con tonelajes mínimos, etc.).

e) Plan Nacional de Transporte

Datos del Relevamiento censal piloto de viajes de pasajeros y de flujos de carga de transportes masivos (azúcar).

f) Subsector Telecomunicaciones

Servicio público telefónico:

- Evaluación del servicio de la Compañía Argentina de Teléfonos (CAT), años 1965/1980 (30-6-80) desagregada en líneas instaladas, líneas en servicio, pedidos pendientes y número de centrales.

- Evolución de las centrales telefónicas de CAT en Salta, por sistema, líneas instaladas, funcionando, teléfonos, pedidos pendientes

- y cambios de domicilio pendientes (período 1965/1980, al 30-6-80).
- Demanda de líneas telefónicas y densidad telefónica de las centrales de CAT.
 - Información sobre localidades propuestas para instalar servicio público telefónico.
 - Plan de máxima de la CAT.
 - Mapa de probable servicio público telefónico rural.
 - Plan cronológico de CAT.
 - Sistema radioeléctrico provincial.
 - Plan de máxima de la Secretaría de Estado de Obras Públicas de Salta.
 - Detalle de los circuitos de Larga Distancia de la CAT (agosto de 1979).
 - Servicios de radiodifusión sonora y de T.V.
 - Sistemas radioeléctricos de organismos provinciales (agosto de 1979).
 - Servicios de comunicaciones de la Provincia de Salta.
 - Servicio público télex (pedidos registrados al mes de setiembre de 1979).
 - Servicio público telegráfico (Proyecto SITRAM).
 - Series históricas de servicio público telegráfico a nivel nacional (hasta 1979).
 - Colección de la síntesis estadística mensual de ENTel.
- g) Subsector Postal
- Datos sobre la prestación del Servicio Público Postal en Salta.
 - Series históricas del servicio público postal a nivel nacional (hasta 1979).

4. Fuentes de información consultadas:

- Diagnóstico de la Provincia de Salta. Secretaría de Estado de Planeamiento. Varios Tomos. Años 1979 y 1980.
- Ciclo como invertir en Salta. Sectores Minero e Industrial. Secretaría de Estado de Industria y Minería. Agosto 1980.
- Revistas (sin nombre). Secretaría de Estado de Industria y Minería. Salta.
- Padrón Minero. Dirección de Minería, Salta. Mayo 1980.
- Censo Nacional de Población y Vivienda. Resultados provisionales. INDEC. 1980.
- Industria. Resultados definitivos. Censo Nacional Económico. INDEC. 1980.
- Proyecto de Colonización y Desarrollo del Chaco Occidental. Fundación del Banco Comercial del Norte. Salta. 1977.
- Registro Industrial de la Nación 1980. Resultados provisionales. Dirección General de Información Industrial.
- Datos Inéditos del Registro Industrial de la Nación 1980. Dirección General de Información Industrial.
- Estadísticas del F.C. General Belgrano.
- Padrón del Censo Económico 1974. Provincia de Salta. INDEC.
- Análisis de la Inversión Pública Provincial. Salta. Consejo Federal de Inversiones. 1980.
- Estadística Forestal General. Dirección General de Recursos Naturales Renovables. Salta. 1979.
- Bases para la Política Forestal; Panorama Forestal de la Provincia de Salta: respuestas a un cuestionario periodístico. Gobernador de la Provincia de Salta.
- Diagnóstico del Sector Agropecuario. Varios tomos y productos. Consejo Federal de Inversiones, Buenos Aires. 1980.
- Diagnóstico de la Provincia de Salta. Sector Agropecuario. Tabaco. Consejo Federal de Inversiones. 1980.

- Oferta de los Principales Productos Agrícolas. EERA-Salta. INTA. Octubre 1979.
- Memoria 1979. Vialidad de la Provincia de Salta.
- Informe RN 51. Vialidad de la Provincia de Salta. 1978.
- Estudio Previo de Factibilidad Ruta Internacional NOA (Argentina)-Antofagasta (Chile). Dirección Nacional de Análisis de Proyectos de Inversión. INPE. 24-10-80.
- Versión taquigráfica de la reunión de la Junta de Transporte Aéreo, para adjudicar la explotación de una línea aérea provincial. Salta. 1980.
- Documentos aportados por la Secretaría de Estado de Obras Públicas de la Provincia de Salta.
- Boletines Estadísticos de la Secretaría de Estado de Comunicaciones de la Nación.
- Boletines de Síntesis Estadísticas mensual de ENTel.

5. Principales entrevistas realizadas (en la Ciudad de Salta y en Buenos Aires):

Salta:

- Sr. Secretario de Estado de Industria y Minería
Geólogo Remo R. Romani Isola.
- Sr. Director de Minería
Geólogo Raúl Omar López.
- Sr. Director (a/c) de Industria
Ing. José Ceriani.
- Sr. Director de Comunicaciones
Ing. Rodolfo Ballesteros.
- Sr. Director de Transporte
Sr. Héctor A. Mendoza.

- Gerencia Comercial y Jefatura de Tráfico del F.C. General Belgrano
Ing. Jorge Alvarez.
- Sr. Director de Aviación Civil
Tte. Cnel. (R) Roque M. Avila.
- Dirección General de Recursos Naturales Renovables
Jefe de Estadística. Sr. Manuel Escalada.
- Empresarios y Transportistas:
 - . Tonda Hnos.
 - . F. Torres
 - . Parmigiani Hnos.
 - . Micheli y Cía.
 - . Atahualpa
 - y otros.

Buenos Aires:

- Secretaría de Estado de Transporte y Obras Públicas
Dirección Nacional de Planeamiento del Transporte
Lic. Carlos Basco.
- Dirección General de Información Industrial
Lic. Adela E. de Toselli.
- Registro Industrial de la Nación
Sra. Nilda Valle.