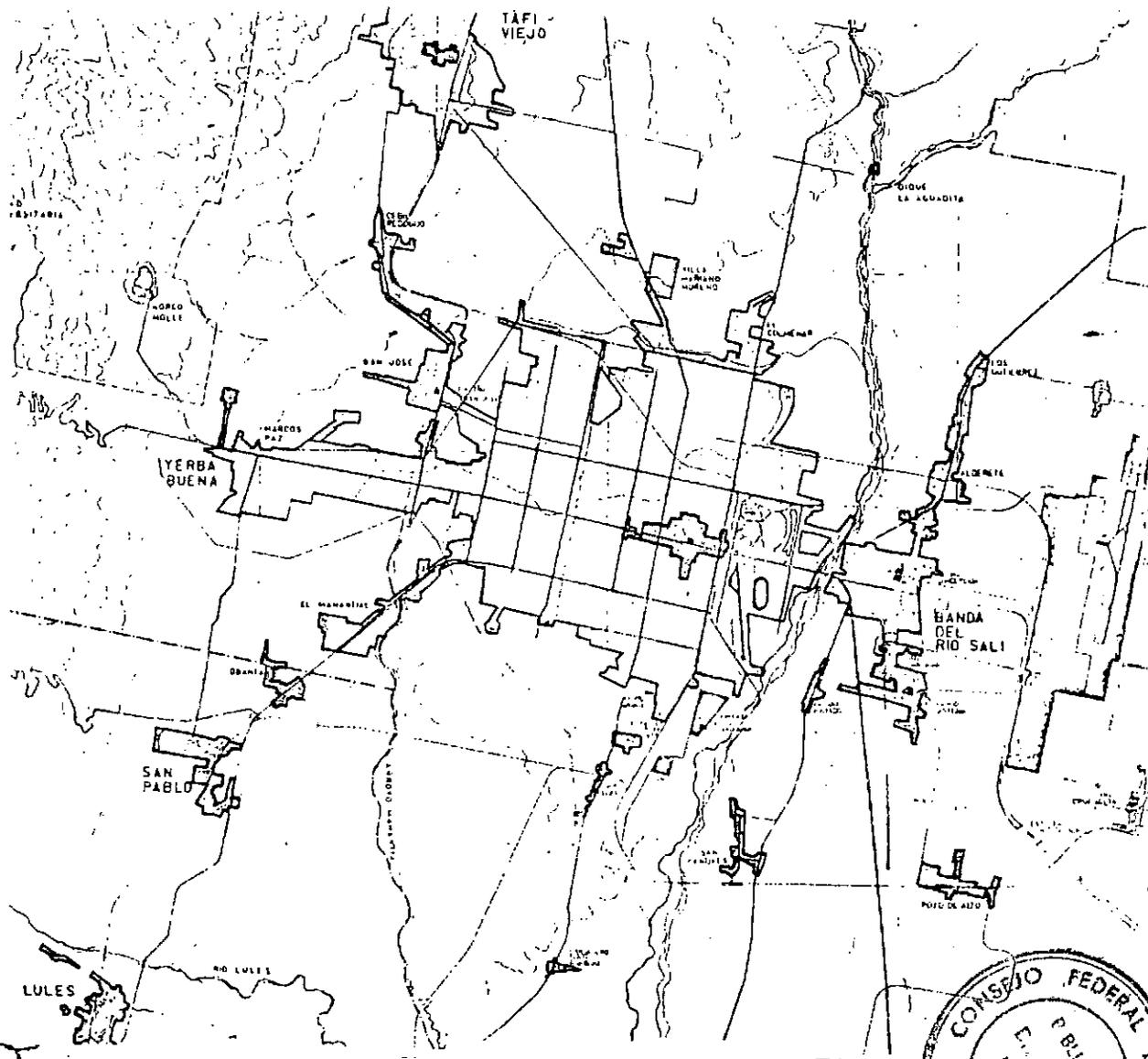


CATAMARCA

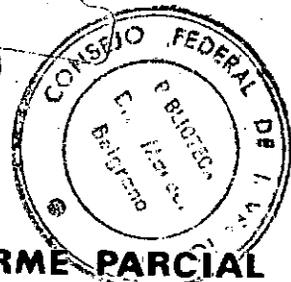
24134

PROVINCIA DE TUCUMAN
CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

ORDENAMIENTO DEL AUTOTRANSPORTE Y TRANSITO
EN EL AREA METROPOLITANA DE S.M. DE TUCUMAN



0
H.32
C260
II



PRIMER INFORME PARCIAL

CONARSUD

Catamarca 18 P.12 (C.P.1213) Buenos Aires Argentina
Telex 22507 Buena A.R. Tel.: 86-2176 88-2324/2320

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

I N D I C E

TOMO I

<u>INTRODUCCION</u>	<u>Página</u>
1. CARACTERIZACION DEL AREA METROPOLITANA DE SAN MIGUEL DE TUCUMAN	1.1
1.1. Delimitación del Area	1.1.
1.2. Características generales del Area	1.3.
1.3. Proceso de conurbación	1.3.
1.4. Población y densidades	1.5.
1.5. Características de los componentes del área Metropolitana.	1.8
1.5.1. Primer nivel de espacios	
1.5.2. Segundo nivel de espacios	
1.5.3. Tercer nivel de espacios	
1.6. Dotación de servicios de infraestructura	1.11
1.7. Planes de ordenamiento territorial para el área	1.12
1.7.1 Esquema Director del Gran S.M. de Tucumán y su Región Metropolitana	
1.7.2. Código de Planeamiento urbano	
1.8. Zonificación preliminar	1.16
2. ESTUDIO DEL AUTOTRANSPORTE METROPOLITANO de PASAJEROS.	2.1.
2.1. Estudio del autotransporte municipal	2.2.
2.1.1. Descripción general	
2.1.2. Regulación y control del sistema	
2.1.3. Las empresas concesionarias	
2.1.4. La oferta de transporte brindada por el sistema	

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

2.1.5.	Los niveles de operación del sistema.	
2.2.	Estudio del autotransporte provincial metropolitano	2.35
2.2.1.	Descripción general	
2.2.2.	regulación y control del sist. suburbano	
2.2.3.	Las empresas concesionarias	
2.2.4.	La oferta de transporte brindada por el sistema suburbano	
2.2.5.	Los niveles de operación del sistema suburbano.	
2.3.	Análisis económico de la operación del autotransporte	2.57
2.3.1.	Los criterios para el establecimientos de tarifas de los sistemas	
2.3.2.	Análisis de rentabilidad	
3.	ESTUDIO DEL TRANSITO EN EL AREA METROPOLITANA	3.1.
3.1.	Red vial	3.1.
3.1.1.	Introducción	
3.1.2.	Red primaria	
3.1.3.	Red secundaria	
3.1.4.	calles colectoras	
3.2.	Niveles de servicio	3.12
3.2.1.	Introducción	
3.2.2.	Flujos vehiculares	
3.2.3.	Estudio de velocidades y demoras	
3.2.4.	Capacidad de la red vial	
3.2.5.	Niveles de servicio	

3.3.	Estacionamiento	3.28
3.3.1.	Introducción	
3.3.2.	Restricciones a la ocupación de la vía pública	
3.3.3.	Estacionamiento medido	
3.3.4.	Permisos	
3.3.5.	Infracciones	
3.4.	Semaforización y señalamiento	3.35
3.4.1.	Introducción	
3.4.2.	Señalamiento luminoso	
3.4.3.	Señalamiento vertical	
3.4.4.	Demarcación horizontal	
4.	ANALISIS DE LOS ASPECTOS LEGALES DEL TRANSPORTE Y TRANSITO	
4.1.	Análisis crítico de las normas que rigen el autotransporte urbano, Interurbano y el tránsito	4.1.
4.1.1.	Consideraciones generales	
4.1.2.	Las normas sobre autotransporte provinciales	
4.1.3.	Las normas sobre autotransporte municipales	
4.1.4.	La normas sobre tránsito	
4.2.	La coordinación Interjurisdiccional del transporte.	4.38
5.	ANALISIS INSTITUCIONAL DE LOS ORGANISMOS RESPONSABLES.	5.1.
5.1.	Nivel provincial	5.1.
5.1.1.	Estructura provincial	
5.1.2.	Dirección general de autotransporte	
5.2.	Nivel Municipal	5.2.
5.2.1.	Municipalidad de S.M. DE TUCUMAN	
5.2.2.	Municipalidades del conurbano de la ciudad de S.M. de Tucumán	

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

5.3.	Análisis orgánico funcional	5.13
5.3.1.	Municipalidad de S.M. de Tucumán	
5.3.2.	Municipalidades del área Metropolitana	
5.3.3.	Dirección general de Autotransporte	
5.3.4.	Situación Actual	
6.	DIAGNOSTICO DEL AUTOTRANSPORTE Y TRANSITO METROPOLITANO	6.1.
TOMO II		
ANEXO 1	LA ENCUESTA DE VIAJES EN EL AUTOTRANSPORTE METROPOLITANO.	
1.	Introducción	A1-1
2.	Información relevada	A1 - 2
3.	Procesamiento de los datos de la encuesta	A1 - 2
ANEXO 2	METODOLOGIAS DE CALCULO DE COSTOS DEL AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS	
1.	Metodología de cálculo de costos del autotransporte de jurisdicción provincial.	A2 - 1
2.	Metodología de cálculo de costos del autotransporte urbano	A2 - 19
ANEXO 3	INFRAESTRUCTURA Y OPERACION FERROVIARIA EN SAN MIGUEL DE TUCUMAN	
1.	Introducción	A3 - 1
2.	Estructura ferroviaria actual	A3 - 2
2.1.	F.F.C.C. Gral Mitre	
2.2.	F.F.C.C. " Belgrano	
3.	Sistematización ferrouurbanística de la Ciudad de Tucumán	A3 - 6
3.1.	proyecto ferrouurbanístico	
3.2.	estado actual y propuestas futuras en la red ferroviaria	

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

ANEXO	4	ANALISIS DE LA COORDINACION INTERJURISDICCIONAL	
		1. Principios generales	A4 - 1
		2. Delegación de facultades	A4 - 7
ANEXO	5	NORMAS VINCULADAS AL TRANSPORTE Y TRANSITO	

ANEXO 1

LA ENCUESTA DE VIAJES EN EL AUTOTRANSPORTE METROPOLITANO.

1. INTRODUCCION

En este anexo se consideran los aspectos básicos de la encuesta de viajes efectuada sobre los vehículos de los sistemas de auto-transporte urbano y suburbano.

En el próximo informe parcial se incluirá un mayor desarrollo del tema, junto con los resultados del procesamiento completo de los datos obtenidos en la encuesta, el que se encuentra actualmente en realización.

La encuesta comprendió las 13 líneas incluídas en el Sistema urbano, las 4 del sistema suburbano, así como la línea "El Provincial" Esta última se incluyó en la encuesta a fin de obtener pautas de movilidad de la vinculación Lules-S.M. de Tucumán y completar así la distribución de los orígenes y destinos de viajes dentro de la Región Metropolitana.

La encuesta se realizó los días hábiles entre el 22 de marzo y el 7 de abril de 1982, durante este lapso se efectuaron las siguientes tareas:

- Prueba piloto del equipo de trabajo.
- Realización de la encuesta (Dos líneas por día)
- Repetición de aquellas encuestas que se vieron afectadas por inconvenientes operativos.

Previamente a la prueba piloto se efectuó un pequeño curso de capacitación del equipo de trabajo. Este equipo estuvo compuesto por 24 encuestadores, 4 supervisores (asignado c/u a un subequipo de 6 encuestadores) y un coordinador de todas las actividades de encuesta.

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

La actividad de los encuestadores se dividió en dos turnos; el de mañana estuvo comprendido entre las 6 y las 14 Hs; a su vez el turno tarde abarcó desde las 14.30 hasta las 22.30 Hs.

2. INFORMACION RELEVADA

Para cada líneas comprendida en la encuesta se relevaron los siguientes datos, durante los dos turnos de trabajo :

a) Características de los viajes de los pasajeros.

- Lugares de subida y bajada
- Líneas de autotransporte utilizadas para completar el viaje y lugares de subida y/o bajada a ellas.
- Cuadras caminadas antes y después del viaje.
- Participación del hogar como origen o destino de los viajes.
- Motivo del viaje.
- Tamaño del grupo (si el pasajero viaja acompañado).

b) Características de la operación del vehículo.

- Pasajeros subidos en cada sector del recorrido de la línea
- Hora de pasada por sectores representativos.
- Pasajeros sobre el vehículo en sectores representativos.

3. PROCESAMIENTO DE LOS DATOS DE LA ENCUESTA.

Dentro de esta etapa se ha efectuado un procesamiento preliminar de los datos obtenidos en la encuesta.

Dicho procesamiento se efectuó en forma manual sobre una muestra representativa del total de encuestas disponible.

Se obtuvieron así los siguientes elementos para cada línea:

- Distribución geográfica de los lugares de subida y bajada, entre grandes sectores de recorrido.
- Cuadras caminadas promedio antes y después del viaje.
- Distribución del número de pasajeros sobre los vehículos.
- Porcentaje de transbordo a otras líneas.

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

Por otra parte, se encuentra en desarrollo el procesamiento completo de los resultados de la encuesta, lo cual se efectúa por computadora. Debido a ello se están efectuando las tareas de codificación de los datos originales y su consistencia y grabación en un soporte magnético. Una vez finalizada la tarea de ingreso de datos se obtendrá la siguiente información:

- Matrices de subida y bajada por línea.
- Matrices de origen y destino globales para el área, discriminadas por período del día, motivo de viaje y participación del hogar.
- Flujos de pasajeros a lo largo del recorrido de cada línea, discriminados por período del día y sentido.
- Tiempos de viaje entre sectores del recorrido de la línea.
- Viajes generados y atraídos por cada zona del área Metropolitana, discriminados por motivos y participación del hogar.

METODOLOGIA DEL CALCULO DE COSTOS
DEL AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS

1. METODOLOGIA DE CALCULO DE COSTOS DEL AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS DE JURISDICCION PROVINCIAL.

1.1. Descripción

Las tarifas que rigen para el transporte interurbano de pasajeros, las establece la Dirección General de Autotransporte Tucumano en base a un estudio de costos de explotación por kilómetro en que incurre una empresa "tipo", operando en camino pavimentado llano. Obtenido el costo-kilómetro se lo relaciona con una determinada carga media, que surge a partir de controles periódicos de boletos expedidos por las empresas que operan dentro del sistema.

A continuación se detallan los métodos de cálculo de los distintos rubros que conforman los costos de explotación. Las fuentes utilizadas han sido el Estudio de Costos y Tarifas para los servicios de ómnibus en jurisdicción Provincial, del 31 de Julio de 1979, y actualizaciones periódicas efectuadas por la citada Dirección.

1) Combustibles.

$$Cc = 0,254 \text{ lts/Km} \times Pc.$$

Cc= costo-Km. o costo específico del consumo de combustible

Pc = precio del litro de gas-oil

2) Lubricantes

$$Cm = 0,0051 \text{ lts/km} \times Pm.$$

Cm = Costo específico del consumo de lubricantes para motor.

Pm = precio del litro de HD. S₁ - YPF (en base al balde de 20 litros)

3) Lubricantes para caja de velocidades y puente

$$Cl = 0,00025 \text{ lts/Km}^2 \times (Pj + Pp)$$

Cl= Costo específico de aceites de caja y puentes

Pj= Precio del litro de Hidromóvil 15 YPF

Pp= precio del litro de Hiper Móvil 510 YPF

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

4) Filtros de aceite y gas-oil

$$Cf = 0,0002 \text{ 1/Km. } 2 (Pa + Pg)$$

Cf= costo específico de los filtros de aceite y gas-oil

Pe= precio del filtro de aceite (en base al precio de 70 unidades)

Pg= precio del filtro de gas-oil (en base al precio de 30 unidades)

5) Neumáticos

$$Cn = \frac{P_1 \cdot 7 + P_2 \cdot 5 + P_3 \cdot 12 + P_4 \cdot 7}{Kn}$$

Cn= costo específico de neumáticos

P_1, P_2, P_3, P_4 = Precios unitarios de cubiertas nuevas, recapadas, cámaras y protectores.

Los coeficientes 7, 5, 12, y 7 son la cantidad de cubiertas nuevas, recapadas, cámaras y protectores que conforman los neumáticos del vehículo, respectivamente.

Kn= Kilometraje recorrido por cada neumático. Se estima en 85.000 Km.

6) Engrase y Lavado.

$$Ce = \frac{Pla}{Fla} + \frac{Pen}{Fen}$$

Ce= Costo específico de lavado y engrase.

Pla= precio presupuestado de 1 Lavado.

Pen= precio presupuestado de 1 engrase.

Fla= frecuencia del lavado. La actualización de costos de marzo de 1982, estima 1 Lavado cada 1300 Km.

Fen= frecuencia del engrase. En marzo de 1982 se estima 1 engrase cada 1500 Km.

7) Depreciación del material rodante

$$Cd = \frac{0,8 (P_{va} \cdot E_a + P_{vh} \cdot E_b)}{Ku}$$

Cd = Costo específico de depreciación del vehículo.

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

Pva y Pvb = precio de los vehículos de hasta 35 asientos y hasta 41 asientos, sin neumáticos, respectivamente.

Ea y Eb = proporción de vehículos chicos y grandes sobre el total de la flota, respectivamente. A marzo de 1982 esa proporción era de 56,2% y 43,8%.

Ku = Vida económica del vehículo expresada en kilómetros, la que en marzo de 1982 se estimó en 518.000 Km (7 años).

El coeficiente 0,8 implica un valor residual de 20%.

8) Reparación del material rodante

$$Cr = 0,00000049 (Pva \cdot Ea + Pvb \cdot Eb)$$

Cr = costo específico de reparaciones del material rodante.

Pva, Pvb, Ea, Eb, se han definido en el ítem 7

9) Seguros del material rodante y de choferes.

$$Cs = \frac{(Pr.va \cdot Ea + Pr.vb \cdot Eb) \cdot E + Pt.va \cdot Ea + Pt.vb \cdot Eb}{Ka} \cdot E'$$

Ka

Cs = Costo específico de seguros.

Prva y Prvb, = prima del vehículo chico y grande del último modelo vigente, respectivamente.

Ptva y Ptvb = prima de los vehículos chicos y grandes, de 1 modelo 5 años anterior al último vigente, respectivamente.

Ea y Eb = proporciones de vehículos chicos y grandes, sobre el total de la flota, las que a marzo de 1982 eran de 56,2% y 43,8% respectivamente.

E y E' = porcentaje de coches hasta el último modelo vigente y hasta 5 años anterior al último, respectivamente, A marzo de 1982 esa proporción era 55% y 45%, respectivamente.

Ka = kilometraje anual recorrido por unidad, que es la actualización de costos de marzo de 1982 era de 74.000 Km.

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

10) Seguro del personal administrativo, taller e inspectores

$$C_{sp} = \frac{(Spa + Sot + Sat + Si) \cdot 13}{Ka \cdot Q}$$

Csp = Costo específico del seguro del personal administrativo y de taller.

Spa, Sot, Sat y Si = Sueldos mensuales del personal administrativo, oficial de taller, auxiliar de taller e inspectores, respectivamente.

El parámetro 13 es 12 sueldos mensuales y 1 mes de aguinaldo.

Ka = Kilometraje anual recorrido por vehículo (74.000 Km.)

Q = nº de unidades definidas en la flota tipo, que alcanza 23 coches.

11) Interés del capital invertido

$$C_k = \frac{(Ppva \cdot Ea + Ppvb \cdot Eb) \cdot (0,007 + 0,0035)}{Ka}$$

Ck = Costo específico del interés del capital invertido en material rodante.

Ppva y Ppvb = precios promedios de vehículos chicos y grandes, respectivamente. Los precios promedios se obtienen de la siguiente manera:

$$Ppva = Pva + P'va \cdot E'$$

Pva = precio del vehículo chico, del último modelo vigente.

P'va = precio del vehículo chico de 1 modelo de 5 años de antigüedad.

E' = porcentaje de coches de modelos de hasta 5 años de antigüedad (45%).

Ppvb = el método es el mismo que el utilizado para Ppva.

Los parámetros 0,07 y 0,035 representan el interés del capital invertido y el beneficio empresario sobre el material rodante, respectivamente.

Ka = Kilometraje anual recorrido por vehículo (74.000 Km)

12) Interés y beneficio del capital invertido en Muebles e Inmuebles.

$$C_{ni} = 0,05 C_k$$

Cmi = Costo específico del interés y beneficio empresario del capital invertido en bienes muebles e inmuebles.

Ck = Costo específico del interés y beneficio del capital invertido en material rodante.

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

13) Amortización, Muebles e Inmuebles

$Cdi = Td Cd$

Cdi = costo específico de amortización de muebles e inmuebles expresado como porcentaje del costo específico de amortización de rodados.

Cd = costo específico de amortización de rodados.

Td = se estima en el estudio de actualización, de marzo de 1982, una tasa del 5%.

14) Costos del personal.

La ponderación del personal de la empresa media, dividido en 4 categorías, con respecto a los vehículos existentes, es la siguiente:

Choferes -----1,46 por vehículo

Inspectores -----0,17 por vehículo

Personal Adm. -----0,27 por vehículo

Oficial de taller -----0,36 por vehículo

1/2 oficial de taller ----0,65 por vehículo

$$Cp = \frac{S'ch \cdot 1,46 + S'i \cdot 0,17 + S'a \cdot 0,27 + S'ot \cdot 0,36 + S'at \cdot 0,65}{Kn}$$

Kn.

Cp = Costo específico del personal.

S'ch, S'i, S'e, S'ot y S'at representan los sueldos promedios ponderados pagados por las empresas más importantes del sistema, con más los montos en concepto de horas extras, viáticos, y detrimentos, para las categorías de choferes, inspectores, administrativos, oficiales de taller y 1/2 oficiales de taller, respectivamente.

Kn = kilometraje mensual recorrido por vehículo (6.157 Km)

15) Cargas sociales

$Ccs = Tcs \cdot Cp$

Ccs = costo específico de cargas sociales, expresado como porcentaje del costo específico del personal.

Tcs = En marzo de 1982 la proporción era del 40,63%.

Cp = costo específico del personal.

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

16) Uniformes

$$Cu = \frac{Pv \cdot 1,63 + P\psi \cdot 1,01}{Ka}$$

Cu = costo específico de uniformes

Pv = precio total del uniforme reglamentario de choferes e inspectores.

Pψ = precio total del uniforme reglamentario del personal de taller.

Los coeficientes 1,53 y 1,01 representan la ponderación por vehículo de choferes e inspectores, y personal de taller, respectivamente.

Ka = kilometraje anual recorrido por vehículo (74.000 Km)

17) Impuesto a los automotores

$$Ca = \frac{Ipva \cdot Ea + Ipvb \cdot Eb}{Ka}$$

Ca = costo específico del impuesto a los automotores.

Ipva = impuesto promedio entre los coches de hasta 35 asientos, según edad.

Ipv b = impuesto promedio entre los coches de hasta 41 asientos, según edad.

Ea y Eb = proporciones en que participan en el total de la flota, los vehículos chicos (56,2%) y grandes (43,8%), respectivamente.

Ka = kilometraje anual recorrido por vehículo (74.000 Km.)

18) Tasa de andén

$$Cad = \frac{Sp \cdot Tp}{Kn}$$

Cad=costo específico por el uso del andén

Sp = número de salidas promedio por empresa, las que en marzo de 1982 se consideraban 884.

Tp= Tasa promedio Carecemos de mayor información.

Kn= kilometraje mensual recorrido por vehículo (6167 Km)

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

19) Impuesto a los capitales sobre rodados.

$$C_g = \frac{C_{pia} \cdot 5,76 + C_{pib} \cdot 5,26}{K_a} \cdot 0,015$$

C_g = costo específico del impuesto a los capitales sobre rodados.

K_a = kilometraje anual recorrido por vehículo (74.000 Km)

Los subíndices a y b significan vehículos chicos y grandes, respectivamente.

El parámetro 0,015 es la tasa del impuesto al capital.

Se carece de información desagregada acerca de la obtención del costo específico considerado.

20) Impuesto a los capitales sobre muebles e inmuebles.

$$C_h = C_g \cdot T_h$$

C_h = costo específico del impuesto a los capitales sobre muebles y útiles expresado como proporción del costo específico del impuesto a los capitales sobre rodados (C_g), calculado en el 5% (t_h), en el estudio de actualización de costos de marzo de 1982.

21) Gastos generales

$$C_{gg} = T_{gg} (C_{kmT} - T)$$

C_{gg} = costo específico en gastos generales expresado como porcentaje del costo-Km total antes de impuesto.

T_{gg} = A marzo de 1982 era 3,16 %

T = Impuesto (incluida tasa de andén)

22) Impuestos Municipales y a los ingresos brutos

$$C_{in} = (C_{kmt}) \cdot T_{in}$$

C_{in} = costo específico de los impuesto municipales y a los ingresos brutos, como porcentaje del costo Km total antes de los impuesto del presente rubro.

T_{in} = A marzo de 1982, era 3%.

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

23) Costo kilométrico total

$$CKmT = Cc + Cm + \dots + Cgg + Cim$$

24) Base tarifaria o tarifa kilómetro

$$TKm = \frac{CKm T}{Cm}$$

Tkn = tarifa kilómetro.

Ckmt = costo kilométrico total.

Cn = carga media

i) Para las empresas ETAP SRL Gral. Balcarce (Línea 102) y las que explotan el servicio a Tafí Viejo, la Cm = 23 pasaj.

ii) Para el resto de las líneas del sistema, la Cm = 20 pasaj.

25) Boleto Mínimo (BM)

$$BM = T Km \cdot D M$$

T. Km = tarifa kilómetro

D.M. = Distancia mínima

Tarifa:

1) en pavimento = T Km x Km

2) en ripio = 1,2 T Km . Km

3) en tierra = 1,35 T km . Km

4) en montaña = 1,5 T km Km

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

1.2. Análisis de la Metodología

A) INTRODUCCION

Las tarifas del sistema de transporte de jurisdicción provincial están basadas en un costo kilométrico total, obtenido de una empresa considerada "tipo", operando en un camino pavimentado y relacionándolo con la carga media definida. La Dirección de Autotransporte de Tucumán la cuantifica en veinte (20) pasajeros para las líneas del sistema, reconociendo un 15% adicional para las empresas que explotan el servicio a Tafi Viejo y las empresas E T A P SRL. y GENERAL BALCARCE SRL. (Línea 102). Esta mayor carga media establece una base tarifaria menor.

La base tarifaria debe cubrir los costos de explotación en un camino pavimentado llano y, según cambie el tipo de camino (ripio, tierra) o la topología del terreno (montaña), cambia la base de acuerdo a incrementos porcentuales : 20% adicional para camino de ripio; 35% para camino de tierra y 50% para caminos de montaña.

Por último, la Dirección reconoce descuentos en el precio del servicio, desde los 20 kilómetros en adelante, produciendo decrecimiento en la tarifa-kilómetro a medida que aumenta la distancia recorrida.

B) COSTOS DE EXPLOTACION

1.- COMBUSTIBLES

Se considera un recorrido de 3,9 Km. por litro, lo que implica un consumo específico de 0,2564 l/Km. En este consumo debe considerarse involucrados los posibles kilometrajes improductivos , ya que éstos no son considerados separadamente en ninguna parte.

En cuanto al precio, en Tucumán se toma directamente el precio de venta al público, sin el pequeño descuento resultante de que una parte del gas oil se abastezca de surtidores propios de la empresa.

2.- LUBRICANTES

2.1. Aceite de Motor

El consumo específico de este rubro no puede compararse con los adoptados en el orden nacional. El admitido en Tucumán es de 0,0051 Lts./Km., mientras que en el orden nacional, el de servicios urbanos (igual tipo de vehículo, es decir igual capacidad de carter, pero algún mayor consumo entre cambios), es de 0,0084 Lts./Km.; el del servicio de media distancia (vehículos distintos pero de igual capacidad de carter, con también algún mayor consumo entre cambios) es de 0,0074 Lts./Km.; el del servicio de larga distancia es de 0,0094 Lts./ Km., pero corresponde a un vehículo con capacidad de carter mucho mayor.

En cuanto a los precios en Tucumán se toman los de baldes de 20 litros y en el orden nacional los de tambores de 200 litros, (de donde resulta una sensible economía de precios). Uno u otro criterio deben estar de acuerdo con la dimensión de la empresa tipo y con la magnitud de la infraestructura que se le reconoce, (este criterio se aplica también a los precios de otros insumos como combustibles y neumáticos y de ciertos servicios como engrase y lavado y seguros).

2.2. Aceite de Caja y diferencial

El consumo específico adoptado en Tucumán es de 0,0050 Lts./Km., en tanto que en el orden nacional, para vehículos análogos (empresas urbanas) es decir 0,00222 Lts./Km.

La diferencia, a pesar que el cálculo en el orden nacional incluye también expresamente el aceite de dirección hidráulica, se debe al distinto kilometraje entre cambios considerados (... 20.000 Km. en Tucumán ; 45.000 Km. en el orden nacional).

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

D

3.- NEUMATICOS

Los criterios de cálculo del costo en este ítem merecen varias observaciones.

En primer lugar, no se comprende por qué el juego de neumáticos, se considera integrado por siete neumáticos y no por seis. Aunque el vehículo venga originariamente provisto con una rueda de auxilio, los neumáticos que ruedan simultáneamente son siempre seis y no siete. Del mismo modo, el número de protectores no debe tomarse igual al número de cubiertas sino al número de cámaras; son protectores de las cámaras (no de las cubiertas) y normalmente son desechadas con aquellas. (1)

El cálculo incluye además recapados en proporción de un 70% de las cubiertas nuevas y la vida de servicio adoptada para neumáticos con recapados en esa proporción es de 85.000 Km. si se tiene en cuenta que ruedan seis neumáticos y no siete, la verdadera vida de servicio se reduce a 73.000 Km. Pero si se tiene en cuenta además que el recapado prolonga la vida de servicio en porcentaje que moderadamente puede estimarse en un 60% y que hay sólo un 70% de recapados, resulta finalmente que la vida de servicio apenas excede los 50.000 Km.

En cambio, en la metodología usada en jurisdicción nacional, la vida de servicio de los neumáticos sin recapado se toma igual a ... 66.000 Km. (reducida algo por la existencia de kilometrajes improductivos) y la capacidad del casco para recibir un recapado se tiene en cuenta, asignando a los neumáticos un valor residual del 20% del valor a nuevo.

Además, en la Metodología Nacional (2) el precio de cubiertas, cámaras y protectores se considera igual al precio a "gomeros" por el poder de compra que se atribuye a la empresa tipo. En cambio, en la MT el proceso es el de venta al público (véase a este respecto la

(1) Esto sin perjuicio de coincidir o no con la aceptación de un consumo de dos cámaras por cada cubierta, que no parece estar de acuerdo con las estadísticas de producción de unas y otras.

(2) En adelante se usará: MN para: Metodología Nacional.
MT para: Metodología Tucumán .

3

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

observación hecha en el caso de los lubricantes.

4.- CONSERVACION DE NEUMATICOS

Este concepto no se considera en la MT o, si se quiere, se considera ya englobado en la vida de servicio de 85.000 Km.

5.- ENGRASE Y LAVADO

Se indican seguidamente los servicios de engrase y lavado en 10.000 Km. de recorrido, que se admiten en la MN y en la MT.

	MN	MT
Engrases generales (con litio)	5	6,7
Lavados integrales (de interior y exterior)	5	7,7
Lavado integral de chasis	1	-
Lavado de motor	1	-
Filtros de aceite	2	2
Filtros de gas oil	2	2
Limpieza de filtros de aire, con reposición de aceite	2	-

Hay también diferencias de los precios de los distintos servicios, que compensan la mayor frecuencia de algunos de ellos en la MN y, en definitiva, los valores globales de la canasta resultan ser casi los mismos.

6.- DEPRECIACION DE VEHICULOS y MANTENIMIENTO DE VEHICULOS

Conviene considerar estos dos conceptos conjuntamente, por la evidente transferencia que puede verificarse (y de hecho se verificasiempre en la práctica) entre uno y otro.

En la MT, el primero aparece con la denominación de Amortización de Material Rodante, pero se comprueba que se trata de un costo de reposición, (basado no en el costo histórico del parque, sino en el valor a nuevo del vehículo). El segundo aparece separado en dos rubros: Pepues-

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

tos y Reparaciones y Personal(propio)de talleres. También en la MT hay personal propio de mantenimiento, pero no se trata de personal de talleres propios sino de personal de diagnóstico (mecánicos, peones, gomeros, maniobristas). También puede asignarse esta misma significación al personal de talleres en la MT, sólo que en este caso la relación personal de taller/vehículos es sensiblemente mayor que en la MN. A su vez, este diferente valor de la relación puede también derivar simplemente de la menor dimensión de la empresa.

Se admitirá que también en la MT el personal(propio)de talleres es personal de diagnóstico y que los costos de mantenimiento del material rodante son los que aparecen bajo el rubro Repuestos y Reparaciones.

En la MT como en la MN el valor depreciable es el 80% del valor a nuevo sin neumáticos, pero en cambio la vida económica, en vez de 1.000.000 Km. , es de siete (7) años, que para un recorrido anual promedio por vehículo de 74.000 Km. da una vida económica en kilómetros de 518.000 Km., caso la mitad de la adoptada en la MN.

En cuanto al costo de mantenimiento, en la MT se calcula multiplicando el precio del vehículo nuevo sin neumático por un coeficiente igual a 0,00000049 cuyo origen y significado no se especifica. Lo importante es que este costo equivale sólo al 31,7% del costo de depreciación, en tanto que en la MN se lo toma equivalente a este último costo. La reducción tiene sentido porque la depreciación se hace sobre una vida de servicio mucho menor.

7.- SUBTOTAL DE COSTOS ESPECIFICOS VARIABLES

Los antes comentados constituyen los costos específicos variables, aunque no aparecen así agrupados en la MT.

8.- SEGURO DEL VEHICULO

En este y en los otros costos fijos directos (patentes y tasas; costos de disposición del capital invertido en insumos), se encuen-

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

tran los costos específicos usando como cifra reprobadora el kilometraje medio anual de utilización del vehículo que es de 74.000 Km.

En la MN, el costo de un seguro completo se calcula por un valor medio asegurado igual a las dos terceras partes del valor nuevo. En la MT en cambio, se encuentra como promedio del que corresponde a un vehículo nuevo y a otro de seis años de antigüedad.

Los montos anuales de seguros consignados parecen muy inferiores a los que resultan de las tarifas mínimas de la Superintendencia de Seguros (1/3 menos para el vehículo nuevo y un 60% menos para el vehículo de seis años de antigüedad), lo que hace suponer que no se exige asegurar la totalidad de los riesgos, (aunque aún en este caso el costo existe como costo del riesgo asumido por la empresa). No pueden darse más precisiones sobre el punto, porque el cálculo de la prima del seguro no aparece detallado.

9.- PATENTES

No se precisa el año del modelo que se toma para asignar el valor de la patente.

10.- COSTO DE DIPOSICION DEL CAPITAL INVERTIDO EN EL VEHICULO

En la MT este concepto aparece bajo la denominación de "interés de capital invertido en vehículos". El monto anual se encuentra aplicando una tasa del 10,5% a un valor medio equivalente al 72,5% del valor a nuevo del vehículo, pero este valor medio no coincide con el valor residual adoptado para calcular la depreciación. (20% más el valor de los neumáticos, lo que equivale aproximadamente al 25%; de aquí resultaría un valor medio de 62,5% del valor a nuevo, no del 72,5%).

En definitiva, si la tasa de interés se aplica al valor medio de 62,5% equivaldría al 6,56% sobre el valor a nuevo; si se aplica al valor medio de 72,5% equivaldría al 7,61% sobre el valor a nuevo.

CONARSUD

ABESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

11.- COSTO DE DISPOSICION DEL CAPITAL INVERTIDO EN INSUMOS

Este concepto no es contemplado en la MT.

12.- SUBTOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS

Este subtotal es inferior al que resultaría por aplicación de la MN (alrededor de un 30%).

13.- COSTOS DE PERSONAL DE CONDUCCION

El mecanismo seguido por la MT para calcular este costo se funda en el valor de la relación: conductores/vehículos que es en promedio 1,46 del sueldo del conductor (no se especifica la antigüedad media considerada); se pasa al gasto en conductores por cada vehículo multiplicando por el valor de la indicada relación y dividiendo por el kilometraje medio de utilización mensual de los vehículos (... $74.000/12 = 6167$), al costo específico de los salarios del conductor solamente. A este costo específico se agregan luego como cargas sociales :

- Las que recaen sobre el salario, de acuerdo con las consideradas en la MN, si se agregan a las de la MT los costos de los uniformes, que en la MN se incluyen entre las cargas sociales.
- Los de reemplazo en caso de vacaciones, enfermedades, feriados pagos, licencia especial y descanso adicional en los meses de 31 días (el 31º día se descansa).

Las licencias ordinarias abarcan un lapso muy dilatado (29 días, lo que implica una antigüedad media del personal de conducción de más de 15 años) y, en contraposición, parece baja la incidencia de las enfermedades (10 días) y el tiempo de los "feriados pagos" es de 9,5 días (más que los feriados nacionales). Finalmente, se descansa todos los días trigésimos primeros del mes. La falta de conocimiento de las prescripciones específicas del convenio laboral particular que

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

se aplica, no permite emitir una opinión definitiva acerca de las estimaciones sobre días pagados y no trabajados.

En cambio, los francos se descansarían en todos los casos y no se consideran horas extras en trabajos de horas nocturnas.

El costo específico resultante es muy elevado. La razón de este costo tan elevado es la muy baja velocidad comercial en los servicios interurbanos en Tucumán y el escaso tiempo diario de servicio de los vehículos. En efecto, el número promedio de conductores por vehículos es 1,46, factor que incluye también los relevos de francos. Si se excluyen los conductores de franco en cada momento (la quinta parte de 1,46, es decir 0,29) el número medio de conductores en servicio efectivo, por cada vehículo, es de 1,15. Como la jornada diaria de trabajo es de ocho (8) horas, dentro de la cual está incluido el tiempo necesario para tomar y dejar servicio, se concluye que cada coche permanece en servicio poco más de ocho (8) horas diarias, tiempo de utilización que es muy bajo. En cuanto a la velocidad comercial, los 1,46 conductores por vehículo trabajan: $192 \text{ hs.} \times 1,46 = 280 \text{ hs. mensuales}$, lapso durante el cual el vehículo recorre 6.167 Km. La velocidad comercial, descontando todavía el tiempo necesario para tomar y dejar servicio no supera los 24 Km/hora, muy reducida por servicios interurbanos (en el orden nacional en servicios de larga distancia, es de 55 Km /hora).

14.- COSTOS FIJOS INDIRECTOS

Para el cálculo de estos costos, la MT los transforma, de modo directo o indirecto, en costo por vehículo, de modo que se puede formar idea acerca de la dimensión media de la empresa, con lo cual se hace imposible abrir juicio acerca de la magnitud de esos costos. A continuación, se describe el modo de cálculo de los costos fijos indirectos que se han tomado en cuenta:

14.1. - Sueldos del resto del personal (excluido conductores).

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

Se determinan en modo análogo a los costos del personal de conducción, esto es, teniendo en cuenta la relación entre el número de dependientes de cada categoría por cada vehículo en actividad. Las únicas categorías que se consideran son: Inspectores (0.17 por coche); personal de administración (0,27 por coche); oficial de taller(0,36 por coche); 1/2 oficial de talleres (0,65 por coche).

La incidencia de cargas sociales es la misma que para el personal de conducción.

14.2. - Gastos Generales:

Se estiman en el 3,16% del costo total excluido impuestos.

14.3. - Amortización de muebles e inmuebles:

Se estima en el 5% de la amortización de vehículos.

14.4. - Interés del capital invertido en Muebles e inmuebles:

Se estima en el 5% del interés del capital invertido en vehículos.

14.5. - Seguro de personal administrativo, Taller e Inspectores:

Consiste en tomar el sueldo anual, incluido aguinaldo, del personal de administracion, taller e inspectores, que corresponde a cada vehículo y dividirlo por el kilometraje medio anual por vehículo (74.000 Km.) y por el número de vehículos de la empresa tipo.

14.6. - Impuesto Municipal y a los Ingresos Brutos:

Se estima en el 3% del costo total antes de impuestos (parece que debería aplicarse el porcentaje al costo después de impuestos, es decir, el determinado por la MT dividido por 0.97)

14.7. - Impuestos a los capitales sobre rodados y sobre muebles e inmuebles:

Parece tratarse del impuesto al patrimonio, pero el mé-

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

todo de cálculo no ha podido ser establecido porque está referido a un Anexo III que no se acompaña.

De todos modos, es elevadísimo, ya que alcanza al 6,2% del costo total.

La breve reseña anterior, muestra que el procedimiento de cálculo de los costos fijos indirectos, es totalmente convencional.-

2. METODOLOGIA DE CALCULO DE COSTOS DE TRANSPORTE AUTOMOTOR URBANO DE PASAJEROS DEL AMBITO DE LA MUNICIPALIDAD DE SAN MIGUEL DE TUCUMAN.

2.1. Descripción.

En el transporte automotor de pasajeros de jurisdicción de la municipalidad de S.M. de Tucumán, las tarifas son dictaminadas por la Secret.de Hacienda de la ciudad, a partir de un estudio de costos de explotación de las líneas que explotan el servicio capitalino.

El estudio se basa en la obtención de los costos totales - anuales de una empresa promedio estadístico entre la totalidad de las que operan en el ámbito municipal, correlacionándolos con el volumen anual de ventas de boletos de la empresa tipo.

El valor que se obtiene se lo ajusta para transformarlo en múltiplo de 100, y constituye la tarifa única, para toda la jurisdicción municipal.

Detallamos seguidamente el método de cálculo utilizado para arribar al costo anual de cada rubro, siguiendo el estudio de costos del 23 de mayo de 1978.

2.1.1. Costos de Estructura

a) Remuneraciones fijas y cargas sociales

1) Remuneraciones básicas totales

$$R_{bt} = (R_1 L_1 + R_2 L_2 + \dots + R L) 12$$

R_{bt} = remuneraciones básicas totales anuales de la empresa

R₁, R₂, ..., R = salarios básicos mensuales para cada categoría de la empresa tipo.

L₁, L₂, ..., L = cantidad de personal en cada categoría del escalafón de la empresa.

CONARSUD

ABSORRAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

El coeficiente 12 anualiza la expresión.

2) Cargas sociales

$$Ccs = Rch \cdot Lch \cdot Ics + (Rbt - Rch) \cdot (L_t - Lch) \cdot I'cs$$

Ccs = costo anual de las cargas sociales.

Rch = remuneraciones básicas anuales del personal de conducción.

Lch = número de choferes.

Ics = proporción de las cargas sociales sobre las remuneraciones de los choferes, incluyendo aguinaldo, aportes sobre aguinaldo y uniforme, estimado en 1,7% de Rch.

Rbt = remuneraciones básicas anuales totales del personal de la empresa tipo.

L_t = personal total de la empresa.

I'cs = porcentaje de las cargas sociales sobre las remuneraciones básicas anuales del personal (excluidos los choferes). Dentro del ítem se incluyen aguinaldos, aportes sobre éste, y uniformes, calculado en 1,7% sobre el total de las remuneraciones abonadas al personal (excluido choferes).

3) Adicional por horario nocturno

$$Cahn = \frac{0,13333 \cdot hsn \cdot Ts}{8} Rbch$$

Cahn = costo anual por adicional horas nocturnas.

hsn = total de horas nocturnas por día. Se consideran 5,65 horas por día (5 horas, 39 minutos)

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

Ts = número de servicios en horario nocturno, los que se estiman en 12.

Rbch = remuneración básica anual chofer.

Los coeficientes 0,13333 y 8, representan el adicional (en horas) por hora nocturna trabajada, y las horas correspondientes a 1 turno, respectivamente.

4) Feriados nacionales

$$Cfn = \frac{Rb \cdot 0,5}{25} \cdot 8$$

Cfn = costo anual de feriados nacionales.

Rb = remuneración mensual del personal que concurre a trabajar en días feriados nacionales, que al dividirla por 25 se obtiene la remuneración diaria.

Los coeficientes 0,5 y 8, expresan que el 50% del personal - está afectado para trabajar en días feriados nacionales, y la cantidad de éstos que hay en el año, respectivamente.

5) Descansos extras

$$Cde = \frac{Rbm \cdot 7 \cdot 2}{30}$$

Cde = costo anual de descansos extras.

Rbm = remuneraciones básicas mensuales totales de la empresa

El denominador es el número de días del mes comercial.

Los coeficientes 7 y 2, son la cantidad de días de descanso extra por año (1 por cada mes de 31 días), y el recargo de 100% sobre -

las remuneraciones diarias, respectivamente.

6) Horas extras del personal de conducción

$$\text{Chex} = \frac{(\text{Thexd} (365-8) \cdot 1,5 + \text{Thexd} \cdot 8.2) \text{Rmch}}{\text{HsmLch}}$$

Chex = costo anual de horas extras del personal de conducción.

Thexd = total de horas extras diarias de choferes. Se consideran 30 horas / día.

En los días normales del año (365-8), se abonan con un recargo del 50%, mientras que en los feriados nacionales con el 100%.

Rmch = remuneración básica del chofer.

HsmLch = horas mensuales reglamentarias trabajadas por cada chofer. Se consideran 4 semanas de 48 horas.

7) Cargas sociales sobre ítems 3), 4), 5) y 6)

$$\text{Ccsa} = \text{Ipcs} \cdot (\text{CAhn} + \text{Cfn} + \text{Cde} + \text{Chex})$$

Ccsa = costo anual de cargas sociales sobre los ítems 3, 4, 5 y 6.

Ipcs = por cierto promedio de cargas sociales. $\frac{(\text{Ics} + \text{I'cs})}{2}$

CAhn, Cfn, Cde, Chex son los costos anuales de Adicional Horario Nocturno, Feriados Nacionales, Descansos Extras y Horas Extras del Personal de Conducción, respectivamente.

8) Enfermedades inculpables

$$\text{Cei} = \frac{\text{Rbm} \cdot \text{Ded}}{30}$$

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

Cei = costo anual de enfermedades inculpables.

Rbm = remuneraciones básicas mensuales totales.

Ded = número de días estimado de enfermedad por persona y por año. Se estima en 17 días.

El denominador de la expresión es el número de días del mes comercial.

9) Vacaciones pagas

$$Cvp = \frac{Rbm}{30} \cdot Dvp$$

Cvp = costo anual de vacaciones pagas

Dvp = número de días de descanso anual por dependiente. Se calcula en 24 días / año, que implica una antigüedad media de 6 años.

10) Remuneración asesores

No disponemos de información desagregada.

b) Seguros

$$Cs = (Fi \cdot Pri + Fi-1 \cdot Pri-1 \dots + Fi-4 \cdot Pri-4) + Sal + Suo$$

Cs = costo anual de seguros

Fi = cantidad de vehículos del modelo i (modelo del año en curso). Se supone 5 vehículos de cada modelo.

Pri = costo de póliza para un vehículo del modelo año i, presupuestada por la Caja Popular de Ahorros.

Sal = monto por seguros de accidentes de trabajo.

Suo = monto por seguro de vida obligatorio.

c) Insumos

1) Combustible

$$Cc = 0,245 \text{ lts/km} \cdot \text{kat} \cdot Pc$$

Cc = costo anual de combustible.

Kat = kilometraje anual recorrido por la flota de la empresa tipo, que se estima en 2.300.000 Km.

Pc = precio del combustible (minorista)

2) Cámaras y cubiertas

$$Ccc = \frac{\text{kat}}{Rn} \cdot 6 \cdot Pn + \frac{(\text{kat} \cdot 6)}{Rn} \cdot 2 \cdot P'n + \frac{(\text{kat} \cdot 6)}{Rn} \cdot 2 \cdot Pn + \frac{(\text{kat} \cdot 12)}{Rn} \cdot 2 \cdot P_p$$

Ccc = costo anual de cámaras y cubiertas.

kat = kilometraje anual recorrido por la empresa (2.300.000 Km)

Rn = rendimiento de cada cubierta con 2 cámaras y 2 recapado.
Se ha definido en 100.000 km de vida útil.

El coeficiente 6, es el número de cubiertas por unidad.

Pn, P'n, Pr y P_p, son los precios de las cubiertas, cámaras recapadas y protectores, respectivamente.

La cantidad de cámaras y recapados es el doble de las cubiertas, y la cantidad de protectores, el cuádruple. Las cubiertas son del tipo 900 x 20 - 12 telas.

3) Lubricantes

Carecemos de información detallada.

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

d) Tributos Fijos

Se carece de información detallada.

e) Depreciación de la flota

$$Cd = 0,8 Vu \cdot 0,2 \cdot F$$

Cd = costo anual de depreciación.

Vu = valor de la unidad, sin neumáticos.

F = número de vehículos de la empresa tipo (25).

Los coeficientes 0,8 y 0,2 representan un valor residual del 20% sobre el valor de origen de la unidad, y una vida útil de 5 años.

f) Otras depreciaciones

$$Cod = 0,01 Cd$$

Cod = costo anual de depreciación de instalaciones, muebles y útiles, maquinarias y herramientas, en porcentaje del costo anual de depreciación de la flota. (Cd).

g) Alquileres y conservación

Se carece de información detallada.

h) Cargas financieras

$$Ccf = (Mf \cdot r \cdot plf \cdot X \cdot 0,5) i + (Mf \cdot r \cdot plf \cdot 0,5) i - 1$$

Ccf = costo anual de cargas financieras.

Mf = monto financiado. Se define el 50% del valor de la unidad.

r = tasa mensual directa.

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

plf = plazo de financiación. Se consideran 24 meses.

X = número de vehículos comprados.

Los subíndices i y $i - 1$ indican el año actual y el anterior respectivamente.

El coeficiente 0,5 anualiza la corriente de egresos financieros

i) Gastos Generales

$C_{gg} = t_{gg} C_{te}$

C_{gg} = costo anual en gastos generales.

t_{gg} = tasa sobre costos estructurales para obtener el costo del rubro. Se estima en 1,2%.

C_{te} = costos estructurales.

j) Mantenimiento y conservación

$C_{mc} = t_{mc} C_{te}$

C_{mc} = costo anual en mantenimiento y conservación como porcentaje de los costos estructurales.

t_{mc} = tasa que se ha definido en 9,8% .

C_{te} = costos estructurales.

2.1.2. Costos del volúmen

a) Costo unitario de compra del boleto o gasto de impresión.

C_u = costo variable unitario.

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

b) Tributación en función del precio de venta

$$Kp = 7\% \cdot p$$

Kp = tributación en función del precio de venta.

p = precio de venta del boleto.

La tasa del 7% está compuesta por la Tasa por ocupación de la vía pública, 4%, Tasa de Higiene 1% y Actividades Lucrativas 2%.

2.1.3. Determinación del precio de venta.

$$p = \frac{Cte + R}{q + w} + \frac{cv}{w}$$

p = precio de venta del boleto.

cte = costos estructurales.

R = remuneración empresaria. Se define 12% sobre Cte.

q = cantidad de boletos vendidos en el año por la empresa tipo. Se suponen 7.600.000 boletos al año.

cv = costo variable unitario.

w = complemento a 1 de kp/100 (1- 7/100).

2.2. Análisis de las Metodologías.

A continuación se analiza en detalle la metodología precedente y una propuesta metodológica realizada por A.E.T.A.T. en el año 1981, que se encuentra a consideración de las autoridades municipales.

Como el análisis se realiza en forma conjunta, a la metodología

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

urbana vigente, la denominamos, en lo que sigue CM , y a la propuesta de A.E.T.A.T., la llamaremos MA.

a) Empresa Tipo

En la MA se define la empresa -tipo como promedio estadístico de 12 empresas urbanas (de una decimotercera empresa, cuya situación es muy precaria, no se han computado los datos)

La empresa-tipo posee 27 vehículos con un recorrido medio anual por vehículo de 89.000 kilómetros y un recorrido medio anual de la empresa de 2.400.000 kilómetros.- (En la CM que cabe recordarlo es del año,1978, la empresa - tipo es de 25 vehículos, con un recorrido medio anual de 92.000 kilómetros y un recorrido total para la empresa tipo de 2.300.000 kilómetros en el año)

Como vehículo- tipo se considera a la MA al Mercedes Benz OC 1214/48 con carrocería tipo urbano- la vida de servicio de la flota se es tima en cinco años (deben renovarse los vehículos que alcanzan esa edad y la antigüedad promedio de la flota se estima en dos años y medio.

La dotación de personal de la empresa- tipo se encuentra también como promedio simple de las doce empresas de la muestra.

Resulta entonces.

106 personas incluidos 4 gerentes y asesores, en total con un promedio de 3,93 por vehículo.

En la CM las dotaciones reconocidas son algo menores (para una empresa- tipo también con un menor número de vehículos). Hay 2,28 conductores por coche; 0,2 inspectores por coche; 0,76 empleados de mantenimiento por vehículo y 0,12 empleados de administración por vehículo, pero en este último caso no se computan jefes ni personal de dirección y de asesoramiento.

A título ilustrativo cabe señalar que en la orden nacional, la empresa - tipo de menor dimensión, que es la representativa del Grupo Distrito Federal, con 42 vehículos , las proporciones de personal por vehículo

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

son: 2,5 conductores; 0,43 empleados de tráfico ; 0,36 empleados de administración y 0,26 empleados de mantenimiento, pero en este caso el personal es sólo de diagnóstico., en tanto que en Tucumán la empresa- tipo aparentemente posee talleres en los que se realizan la mayor parte de las tareas de mantenimiento, salvo las mas pesadas.

Por lo tanto y teniendo en cuenta la relativamente pequeña dimensión de la empresa tipo, las dotaciones de personal previstas por la MA deben considerarse moderadas y en algún aspecto parecen incluso insuficientes. Por ejemplo, no incluyen explícitamente ni controles ni recaudadores, a menos que estas funciones estén a cargo de los seis inspectores previstos.

b) Clasificación de costos

Tanto la MA como la CM calculan primero el llamado "costo de estructura" que reúne todos los costos, con excepción del beneficio empresarial (o retribución de la gestión empresarial) y los impuestos proporcionales al ingreso incluido el costo de impresión de los boletos. El costo de estructura incluye depreciaciones , gastos financieros e interes del capital propio de inversión.

El cálculo del costo de estructura se hace dividiendo los costos de explotación en distintos ítems y calculando para cada uno de ellos costos globales anuales . No hay una subagrupación de ítems conforme a la naturaleza del gasto, esto es, no se agrupan separadamente los costos variables, los costos fijos directos, los costos fijos indirectos y los costos del personal de conducción. Esta forma de cálculo, que parece ser tradicional o histórica, tiene el inconveniente de oscurecer la relación entre los costos y ciertas características distintas de la explotación, como el tipo de camino, la intensidad del tránsito, la velocidad comercial, el tipo de vehículo. su utilización media anual, en kilómetros y la dimensión de la empresa tipo.

En último análisis , el cálculo se conduce para la empresa tipo y da valores medios para ella, pero no muestra por ejemplo, que economías

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

de costos pueden derivar de mejoras en determinados parámetros, como la dimensión de la empresa, la velocidad comercial, etc.

c) Costo de Estructura

1- Personal

El mecanismo de cálculo es el mismo para todos los grupos: el sueldo mensual de cada categoría, incluido el adicional correspondiente a una antigüedad media de seis años, se multiplica por el número de empleados de la categoría; la sumatoria extendida a todas las categorías da la remuneración básica mensual y su producto por 12 la remuneración básica anual.

Para el personal fuera de convenio se toman los siguientes sueldos : Jefe de Personal, el doble del mayor sueldo de convenio (aparentemente el del Inspector General; Encargados de Taller, el doble del sueldo correspondiente al Oficial Mecánico.

Sobre la retribución básica anual para todo el personal de la empresa- tipo se computan las siguientes incidencias adicionales.

- a) Cargas sociales, que alcanzan a un total del 28,54% sobre la retribución.
- b) Uniformes - se considera la provisión de informes a todos los choferes, a todos los inspectores y a todo el personal de taller. El costo por año de los equipos previstos en la Convención Colectiva, dividido por la remuneración básica anual del conjunto de choferes, inspectores y personal de taller, da un factor de incidencia que despues se aplica a la remuneración básica anual de todo el personal, incluido el administrativo , para el cual la Convención Colectiva no preve provisión de uniformes. Esta es una pequeña inconsistencia en la MA que se recoje tambien en la CM.
- c) Adicional por horario nocturno. Para la empresa tipo se consideran doce conductores que trabajan 5hs. 39 min. en horario nocturno, lo que representa un total diario para la empresa -tipo de 9

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

horas y un total anual de $9 \times 365 = 3.285$ horas.

d) Feriados nacionales. Se computan ocho en el año y se supone que los trabaja solo el 50% del personal. En la CM hay una pequeña diferencia de cálculo, ya que se excluye además a los administrativos y a parte del personal de tráfico.

En la MA se incurre en el error de no tomar en cuenta las cargas sociales sobre estos adicionales por feriados nacionales.

e) Horas extras. En la MA se parte de un total de 40 horas extras diarias para todo el personal (102 personas); en la CM en cambio se computan 30 horas diarias solo para el personal de conducción (57 personas en 1978).

En la MA tampoco se consideran las cargas sociales sobre este adicional.-

f) Adicional por descansos extras (un día en cada mes de 31 días, es decir 7 días en el año). Se computan con recargo del 100%.-

En la MA no se consideran las cargas sociales sobre este adicional.-

g) Siguen luego tres adicionales que suscitan una observación especial. Son ellos, en la MA, las enfermedades inculpables (10 días por dependiente y por año); las licencias ordinarias (24 días por dependiente y por año, para la antigüedad media de seis años considerada para el personal, según prescripción especial de la Convención Colectiva para Tucumán) y las licencias ordinarias pagas (estimadas en un día por dependiente y por año) En la CM en cambio solo se consideran 12 días por dependiente y por año como enfermedades inculpables y 24 días por dependiente y por año por licencias ordinarias.

La reflexión que suscita la inclusión de estos ítems es la siguiente:

Si la dotación de personal asignada a la empresa- tipo es promedio de las dotaciones de personal reales de las empresas de la muestra esa dotación ya incluye al personal necesario para relevar a los ausentes

CONARSUD

ABESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

por enfermedad y licencias (así como incluye al personal necesario para relevar francos). No es habitual la práctica de tomar personal temporario para suplir las ausencias por vacaciones y enfermedades (éstas, especialmente son imprevisibles). Si en cambio se supone que el método de trabajo contempla la cobertura de las licencias y enfermedades mediante trabajo en horas extras del resto del personal, entonces en el cálculo falta la inclusión de esos recargos por horas extras.

Finalmente, tanto la MA como la CM prescinden considerar las cargas sociales sobre estos pagos.

En cuanto al mecanismo de cálculo, es correcto: para las licencias ordinarias, el jornal diario se divide por 25 y se multiplica por 24 y por el total de la dotación de personal, para las enfermedades inculpables y las licencias especiales, el divisor se toma igual a 30.

Con respecto pues a estos adicionales solo cabría esclarecer la duda planteada respecto de carácter de las suplencias. Se presentan tres alternativas:

- Las suplencias se hacen con personal adicional contratado a esos efectos. En este caso, el procedimiento de cálculo es correcto, salvo la omisión de las cargas sociales. Pero es difícil admitir la hipótesis, por el carácter de impresibilidad de las suplencias por enfermedad.
- La dotación de personal de la empresa tipo incluye ya el personal necesario para los relevos de licencias y enfermedad. En tal caso estos adicionales deben ser directamente suprimidos.
- Las suplencias se cubren con horas extras trabajadas por el resto de personal. En este caso, falta computar no solo las cargas sociales, sino también los recargos por horas extras.

h) Se agrega también la remuneración anual de gerentes y asesores, (libre de cargas sociales). Se obtiene afectando la retribución anual básica de la categoría de mayor remuneración (presumiblemente la del inspector general)

2- Seguros

Este es el segundo ítem del llamado costo de estructura y está integrado por los costos de los seguros de los vehículos, de los inmuebles de las maquinarias, herramientas muebles y útiles del vehículo auxiliar, del personal y de dinero y valores en tránsito.

Los dos principales y más costosos de estos seguros son los de vehículos de transporte y los accidentes de trabajo del personal.

Ni en la MA ni en la CM se detalla el procedimiento de cálculo de la póliza. Solo en la MA se especifica que el seguro del vehículo comprenderá la pérdida total en accidente o incendio el robo y hurto, la responsabilidad civil sin límites por daños a terceros no transportados y cosas de terceros no transportadas y la responsabilidad civil sin límites por daños a pasajeros y sus efectos, con extensión de las coberturas a los casos de granizo, inundación, terremoto, tumulto y alboroto popular o huelga.

Si bien se dice que el costo debe ser el de un seguro sin franquicia, no aparece indicado el costo de la cobertura de la franquicia obligatoria. Tampoco se menciona expresamente la cobertura de daños parciales en accidentes o incendios, lo que hace presumir que estos riesgos quedan a cargo del transportador, lo que justificaría un mayor costo de mantenimiento del material rodante. Parece mas apropiado incluir esos riesgos en los costos de seguros.

El procedimiento que aparentemente se sigue para calcular estos costos residiría en tomar como costo de póliza el que presupuesta la Caja Popular de Ahorro para vehículos de uno a cinco años de antigüedad (de las características del vehículo - tipo.

En cuanto al seguro del personal contra accidentes de trabajo, aparentemente se trabaja también con la cotización que la Caja Popular de Ahorro hace para una dotación de personal como el de la empresa- tipo con las retribuciones actualizadas que en cada caso correspondan.

El método de cálculo difiere notablemente del que se sigue en el orden nacional, en que el costo de la póliza se realiza detalladamente

CONARSUD

ABESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

por aplicación de las tarifas mínimas de la Superintendencia de Seguros de la Nación (considerando en el caso de los vehículos, el valor medio a asegurar conforme a la vida de servicio asignada y teniendo en cuenta los valores de reposición ; también en este caso de los vehículos se toma en cuenta una quita o bonificación por grandes contrataciones).

Los demás seguros son de poca cuantía. Tanto las alícuotas como los valores a asegurar son mucho menores que en el caso de los vehículos. Para edificios, se toma como valor a asegurar el 2,1 % del valor de reposición de la flota; para maquinarias, herramientas muebles y útiles el valor a asegurar es el 1% del valor de reposición de la flota. También se asegura un vehículo de auxilio con un valor asegurable equivalente al 0,6% del valor de reposición de la flota; se contrata un seguro de vida obligatorio con un costo equivalente a apenas el 2% del costo de seguros de accidentes de trabajo y un seguro de dinero en tránsito por un valor asegurado que no alcanza al 0,5% del valor de reposición de la flota; Además de ser muy inferiores los valores asegurados, las alícuotas son también pequeñas por la mucho menor probabilidad de riesgo. Por esta causa, en la metodología vigente en el orden nacional, el seguro de vida obligatorio se incluye entre las cargas sociales sobre salarios y los demás se vuelcan directamente a gastos generales.

3- Insumos

Este es el tercer ítem del costo de estructura. Comprende los costos de combustible, lubricantes, filtros de aceite, neumáticos y reparación y conservación de neumáticos.

En cada caso se determina el volumen anual del insumo, al que se aplica el precio unitario correspondiente. No se especifica si los precios unitarios son los de venta al público o a grandes consumidores.

Para el aceite de motor se considera un cambio cada 5.000 km, una capacidad de carter y filtros de 18 litros y un consumo cubre cambios del 1% del total de combustible consumido. Se encuentra de ese modo un consumo anual de 16.560 litros para el recorrido de 2.400.000 km de la empresa-tipo, es decir, un consumo específico de 0,0069 l/km.

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

Este valor es sensiblemente inferior al encontrado en el orden nacional para el Grupo suburbanas I (0,0085 l/km) a pesar de que en este caso la capacidad de carter y filtros adoptada es de 16 litros.

La diferencia se debe al menor kilometraje entre cambios admitida en el orden nacional. En cambio, para los aceites de caja, diferencial y dirección, en la MA se adopta un kilometraje entre cambios muy inferior al empleado en el orden nacional (10.000 Km y 45.000 Km respectivamente), lo que tiende a establecer una cierta compensación en el costo total de lubricantes.

En la MA se consideran también los costos anuales de grasas y filtros, insumos que en la metodología vigente en el orden nacional están contemplados en el ítem Engrase y Lavado. Este ítem no existe en la MA, que solo toma en cuenta los materiales- grasas, filtros- ya que por la dotación de personal adoptada para la empresa- tipo, esta cuenta con personal de lavadores y engrasadores que efectúan la tarea en instalaciones propias de la empresa. Cabe señalar que la MA omite considerar la reposición de los filtros de gas oil.-

El costo de neumáticos se conduce asignando a las cubiertas una duración de 100.000 km con dos recapados. Se consumen 144 cubiertas en el año y se computan (como en la metodología vigente en el orden nacional) dos cámaras por cubierta. En cambio es manifiestamente excesivo el número de protectores, que duplica al de las cámaras . Para encontrar el costo de 288 recapados (dos por cubierta).

Parece manifiestamente excesivo aceptar que todas las cubiertas llegan a recibir dos recapadas. Si se acepta esta hipótesis, excesivamente reducida la vida de servicio, asignada a las cubiertas. La duración de 100.000 kilómetros en total equivaldría tentativamente a aceptar una duración de 48.000 km hasta el primer recapado; de 32.000 km entre el primer y segundo recapado y de 20.000 km entre el segundo recapado y su exclusión del servicio. Todos esos valores son manifiestamente inferiores a los que cabe esperar en la realidad.

Es mas razonable suprimir totalmente o al menos reducir drásticamente los recapados admitidos, que pueden considerarse atentatorios con

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

tra la seguridad.

El costo de conservación de neumáticos se estima igual al 5% del costo de neumáticos (incluidos los recapados) que es muy inferior a la aceptada en el orden nacional para el Grupo Suburbanas I (22%)

Debe entenderse que todos estos costos de insumos involucran también los kilometrajes improductivos, ya que ni en la MA ni en la CM se hace ninguna mención de los mismos.

4- Tributos fijos

Comprende los impuestos directos a la actividad de la Empresa que no son proporcionales al volumen de ventas.

Incluye el impuesto a los automotores y rodados (patente) cuyo monto anual se determina por el procedimiento corriente, es decir multiplicando el número de vehículos del mismo año de modelo por el impuesto que para los vehículos de ese año fija la ordenanza municipal y totalizando los resultados. También incluye la tasa municipal anual de desinfección que determina un monto anual igual al valor de la tasa por el número de vehículos de la empresa- tipo (27) y el derecho de concesión, que se paga una sola vez en toda la vida del vehículo, por lo que el monto anual del gasto se determina multiplicando el valor unitario del derecho de concesión por el número de vehículos de la empresa - tipo (27) y dividiendo por la vida de servicio admitida para los mismos (5 años)

Finalmente, el ítem incluye el impuesto nacional al patrimonio, cuyo monto anual se obtiene aplicando la alícuota del 1,5% al patrimonio de la empresa. Este valor del patrimonio se obtiene como diferencia entre un activo y un pasivo que podrían denominarse normales para expresar de ese modo su carácter convencional.

Para el activo se toma un valor actualizado, a precios de reposición menos depreciación por uso, de los bienes físicos de la empresa (vehículos, incluido el de auxilio, inmuebles y maquinarias, herramientas, muebles y útiles) Así por ejemplo para los vehículos el valor correspondiente es igual al número de vehículos de la empresa - tipo por el valor a nuevo del vehículo tipo (en el momento del estudio) menos la mitad del

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

valor depreciable a lo largo de la vida de servicio impuesta al bien.

Una idea del poco adecuado orden en que se han dispuesto los items del costo de estructura se advierte aquí, donde se usan conceptos como el de valor depreciable que solo se definen y precisan mas adelante.

Para el pasivo se considera solamente el 70% del valor de adquisición de un vehículo nuevo en el momento del estudio, más el 35% del valor real de adquisición de un vehículo que al momento del estudio tiene un año de antigüedad. Este es tambien el único pasivo de mediano plazo que se toma en el lugar correspondiente para calcular los gastos financieros.

Este modo de cálculo del pasivo determina valores muy altos de la relación activo /pasivo exigible que variaría entre 5 y 6, lo que determina gran solidez patrimonial. Aunque en el cálculo no se incluyen ni el activo corriente ni el pasivo corriente, la firmación conserva validez.

En la metodología vigente en el orden nacional el activo se calcula de modo similar, pero el pasivo se evalúa convencionalmente en el 70% de aquel activo y el patrimonio sujeto a impuestos en el 30% del activo físico.

Si bien el método de la MA determina costos mayores para el impuesto al patrimonio reduce en cambio los gastos financieros, que se calculan tambien sobre el mismo pasivo a mediano plazo determinado como antes se ha indicado.

En la CM se dan valores numéricos de estos costos, pero no hay especificación alguna respecto al método de cálculo.

5- Gastos Financieros y 11 -Intereses del capital invertido

Estos conceptos se tratan en items distintos (y distantes en el ordenamiento) del costo de estructura, pero por la similitud de su naturaleza y su interrelación se examinarán aquí conjuntamente.

Para el cálculo de las cargas financieras, la MA propone el siguiente procedimiento. La empresa adquiere sus vehículos pagando al con-

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

tado el 30% de su valor y utilizando el crédito por el 70% restante, que debe reintegrarse en 24 meses consecutivos. De esto resulta que el 60% de las unidades de la empresa tipo (suponiendo cinco años de vida de servicio y distribución lineal por edades) pertenecen a la empresa sin registrar deudas y por el 40% restante se hacen pagos financieros. La parte correspondiente a la amortización del crédito va computada en los costos de depreciación, pero los intereses de la deuda forman parte de los costos financieros. Así, el mecanismo a observar sería el siguiente : el precio actual del vehículo tipo en el momento de practicarse el estudio multiplicando por 0,7 y por el número de vehículos de un año, más el producto del precio del vehículo tipo un año atrás por 0,70 y por el número de vehículos de dos años atrás, daría el monto de la deuda que se mantiene siempre constante, por que por cada vehículo ~~completamente~~ pagado, entra un nuevo vehículo como reposición de otro que ha cumplido los cinco años. Sobre este monto de deuda se aplicará la tasa mensual normal directa de interes vigente (tasa mensual activa en los préstamos bancarios) y el resultado, multiplicado por los 12 meses del año, daría finalmente el monto anual de gastos financieros.

La CM acepta un procedimiento igual, pero reduciendo el monto financiado al 50% del precio original del vehículo (en lugar del 70%)

En cuanto al interés del capital propio invertido, la MA propone considerar su monto anual igual al 10% (tasa real de interés anual) aplicado al patrimonio de la empresa tal como se ha definido en el punto 4 precedente. Es fácil ver que efectivamente esa constituye una apreciación convencional de la inversión propia actualizada (en activo fijo, sin considerar eventuales inversiones en stock.

En cuanto al capital de desenvolvimiento o de trabajo, el hecho de que la venta de servicios de una empresa de transporte sea siempre una venta de contado justifica el no tomarlo en cuenta)

En la CM no se considera separadamente el costo de intereses de la inversión propia, sino que se lo considera englobado en la retribución empresaria que se reconoce, equivalente al 12% del costo de estructura.

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

Con respecto a los costos financieros debido a la naturaleza conflictiva de los mismos, en informes posteriores se tratará el tema en profundidad.

6- Depreciación de la flota y 10 -Mantenimiento y conservación del material rodante.

Estos dos items se considerarán conjuntamente por la evidente transferencia que puede producirse y de hecho se verifica entre ambos.

El criterio propuesto en la MA para estos dos costos sigue exactamente el procedimiento de la metodología vigente en el orden nacional. El valor depreciable se obtiene del valor a nuevo actualizado de los vehículos deduciendo el valor de los neumáticos un juego de 7 cubiertas, siete cámaras y siete protectores y un 20% del valor residual sobre el valor a nuevo sin neumáticos. El costo de mantenimiento de los vehículos se adopta igual al 95% del costo de depreciación.

Pero existe la divergencia esencial de que mientras en la metodología nacional la vida de servicio es de 7 años y 600.000 km, en la MA es de solo 5 años y 445.000 km.

De aquí que sea necesario, por un lado elevar el valor residual (al 30% por lo menos) y por otro lado, reducir el porcentaje del costo de depreciación que se asigna al costo de mantenimiento. Ulteriormente debe tenerse en cuenta que una parte importante del costo de mantenimiento se ha computado ya, al incluir en los costos de personal los de una importante dotación de personal de talleres. Como consecuencia, cada uno de estos costos y su suma resultan sensiblemente inferiores a la determinación de la MA. Corresponde señalar que la CM sigue el mismo método para establecer el monto anual del costo de depreciación del material rodante. En cambio para el monto anual del costo de mantenimiento toma el 9,8% del total del costo de estructura (porcentaje cuyo origen no se explica, lo que equivale en el cálculo contenido en la CM, a un porcentaje del 55% sobre el costo de depreciación de los vehículos.

En la metodología nacional, se acepta implícitamente que prácticamente todos los trabajos de mantenimiento se efectúan en talleres de terceros (el personal de mantenimiento previsto para la empresa tipo es solo personal de diagnóstico), en tanto que en la MA se supone una dotación de personal de mantenimiento muy numerosa, suficiente para afrontar una parte muy importante de los trabajos de mantenimiento en los propios talleres de la empresa.

7- Otras depreciaciones

En este ítem se incluyen en la MA, las depreciaciones de edificios, del vehículo de auxilio y de las maquinarias, herramientas, muebles y útiles.

En el caso de los edificios se supone que la inversión en ellos es el 60% de la inversión total en inmuebles (el 40% corresponde a terrenos, que no se deprecian) .Asímismo la inversión en inmuebles se considera igual al 5% del valor de reposición de toda la flota. Se supone que la parte correspondiente a los edificios solamente se deprecia en 50 años, con valor residual nulo. Sin embargo, hay aquí una cierta contradicción con la fórmula empleada para calcular el impuesto al patrimonio sobre el valor medio de la inversión en inmuebles, de la que se desprende que la vida de servicio a considerar sería de 30 y no de 50 años.

El vehículo de auxilio, para el que se supone una inversión de origen igual al 1% del valor de reposición de toda la flota, se deprecia en la misma forma que los vehículos de servicio.

Las maquinarias , herramientas, muebles y útiles, para los que se supone una inversión de origen del 2% del valor de reposición de toda la flota, se amortizan en 10 años con valor residual nulo.

En la CM no se computan depreciaciones de edificios ni de vehículo de auxilio y para las de maquinarias, instalaciones, muebles y útiles se sigue un criterio que en definitiva da valores coincidentes con los que se obtienen aplicando el procedimiento propuesto por la MA.

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

En la metodología vigente en el orden nacional, las diferencias residen en que no se consideran vehículos de auxilio en que se toma para instalaciones, maquinarias muebles y útiles, un valor residual del 10% (su valor de origen concuerda con el propuesto por la MA) y que para los edificios la amortización se hace en 30 años, con un valor residual del 10%.

En cuanto al valor de origen de los inmuebles en su conjunto (terrenos, playa pavimentada de estacionamiento, garage y edificio de administración en la metodología nacional equivale aproximadamente al 20% 25% de la inversión de origen en la flota. La propuesta por la MA es solo la cuarta o quinta parte, a pesar de que la flota es mucho mas resuelta y de que conforme a la previsión de la dotación de personal, la empresa tipo debería disponer de personal, la empresa tipo debería disponer tambien de talleres propios, no previstos en la metodología nacional.

8- Alquiler y/o conservación de edificios

En la MA, en este item se considera un costo igual al 1% mensual (12% anual) sobre la inversión de origen en edificios. Como costo de conservación es muy alto. Como costo de alquiler sería moderado, pero en este caso no debería sumarse a los costos de depreciación de edificios y de intereses de la inversión en inmuebles.

Justamente en la CM solo se incluye el costo de "alquileres y conservación de edificios y no se toman en cuenta los de depreciación de edificios ni los de intereses de la inversión en inmuebles. La forma en que se determinan estos costos de alquiler y conservación de edificios no se ha indicado , pero prácticamente equivale al 10% del valor atribuido a la inversión en inmuebles.

En la MA no se prevee costos de conservación del vehículo de auxilio ni de las instalaciones, maquinarias, muebles y útiles. En la CM, estos conceptos parecen involucrados en los costos de mantenimiento y conservación ,junto con los correspondientes a los vehículos de la flota.

9- Gastos Generales

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

La MA propone tomar, en este concepto, el 2,5% de los costos totales de estructura. En la CM ese porcentaje se reduce al 1,2%. En la metodología nacional este costo no se calcula como un porcentaje del costo total, pero de hecho resulta ser equivalente al 2% del costo específico básico, que es el concepto equivalente al de "costo de estructura". Para una empresa tipo de dimensión mucho menor, como lo es la del servicio urbano en Tucumán, es admisible que la proporción sea mayor.

10-Intereses del capital invertido

En relación con el capital invertido en vehículos, se han considerado ya al analizar el punto 5 (Gastos financieros).

En relación con los demás bienes, se toma como costo en este concepto, el 10% del valor medio de inversión de esos otros bienes.

d) DETERMINACION DE LA TARIFA

Una vez determinado el costo de estructura como una suma global anual, resultante de la sumatoria de todos los ítems analizados en el apartado c) precedentes, se le agrega un 12% de esa suma como retribución de la gestión empresarial. Este concepto se incluye en la MA y en la CM pero en aquella es independiente del costo de intereses de la inversión propia, en tanto que en la CM involucra también ese concepto.

A continuación se tienen en cuenta los impuestos que gravan el ingreso total y que son:

Impuesto Provincial a los ingresos brutos	:	2%
Impuesto Municipal a los ingresos brutos	:	1%
Tasa de ocupación de la vía pública	:	<u>4%</u>
Total		7%

Tomando en cuenta el complemento a 1 del total de esos impuestos (0,93) y dividiendo por ese complemento a 1 la suma global anual correspon

diente al costo de estructura mas el 12% del mismo, se encuentra la recaudación total que debe obtenerse por venta de boletos. Conocida la venta anual de los boletos de la Empresa tipo, que determina un primer valor medio para el boleto, a éste debe sumarse lo que tanto la MA como la CM llaman "costos del volumen". Este último costo equivale a menos de la milésima parte del costo total del boleto.

El valor obtenido finalmente se redondea en \$100 y constituye el precio del boleto único vigente en jurisdicción municipal.

e) Precios Presupuestados

En su última parte, la MA, recogiendo una prescripción de la metodología vigente en el orden nacional, preve la utilización para salarios, insumos y bienes de uso, de precios o valores presupuestados, esto es, no aquellos, que correspondan a la fecha de referencia del estudio, sino los promedios que pueden esperarse durante el tiempo de vigencia previsto para las nuevas tarifas, teniendo presente las condiciones inflacionarias de la economía.

INFRAESTRUCTURA Y OPERACION FERROVIARIA EN SAN MIGUEL DE TUCUMAN.

1. INTRODUCCION

La infraestructura ferroviaria existente en Tucumán está conformada por dos líneas ferroviarias: el F.C. Mitre y el F.C. Belgrano.

Desde el punto de vista de ubicación de estaciones y accesos a las mismas, se observan inconvenientes operacionales en ambas líneas y problemas de crecimiento y desarrollo de la ciudad. Todo esto se pondrá de manifiesto con la descripción del movimiento o funcionamiento de las dos líneas existentes y sus emplazamientos geográficos. Para ello se recurrirá a las informaciones suministradas por Ferrocarriles Argentinos "Líneas Mitre" y "Línea Belgrano" así como también datos relevados del lugar.

De esta manera se obtendrá un panorama global del funcionamiento ferroviario dentro de la ciudad y su influencia en el desarrollo metropolitano y en el tránsito automotor.

2. ESTRUCTURA FERROVIARIA ACTUAL

A la ciudad de San Miguel de Tucumán llegan dos líneas férreas: el Ferrocarril Mitre, de trocha ancha (1,66m) con terminal de su recorrido en dicha ciudad y el Ferrocarril Belgrano, de trocha angosta, (1m.) que continúa hacia el Norte; ambas líneas tienen origen en la estación Retiro de la Capital Federal. En el Plano A3/1 se sintetiza la infraestructura actual para ambas líneas.

2.1. Ferrocarril Mitre

2.1.1. Ubicación geográfica de la estación y accesos a la misma.

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

La estación terminal de la línea Mitre se encuentra ubicada en el sector Noroeste de la ciudad, concentrando en dicha estación los servicios de pasajeros y cargas.

Existe un único acceso ferroviario a la estación que se realiza por el extremo norte del área metropolitana y en cuyo trayecto se localizan seis pasos a nivel, todos ellos manejados manualmente y vigilados las 24 horas del día.

La línea Mitre es de trocha ancha pero en la estación existe trocha mixta para que puedan acceder trenes del Belgrano (trocha angosta), los cuales recogen pasajeros o cargas en esta estación y luego prosiguen su trayecto hacia el norte.

2.1.2. Infraestructura Ferroviaria

La estación de Tucumán es considerada, la tercera en importancia después de Retiro y Córdoba, en la línea; y la 2º en importancia en venta de pasajes después de la estación de Bs.As.

Además de la venta de pasajes, transporte de cargas y encomiendas, la estación cuenta con una playa de contenedores.

Tiene bajo su control, el recorrido de la línea desde Tucumán hasta la estación Galvez, en la provincia de Santa Fé, y una serie de desvíos secundarios que nacen de esta vía principal. En este trayecto, existen estaciones importantes dentro de la línea como La Banda, Fores, Ceres, Sunchales y Rafaela.

Administrativamente cuenta con las siguientes dependencias:

- Superintendencia de transporte donde funciona el P.C.Z.
- Jefatura de zona industrial.
- " " " comercial.

y una serie de distritos, que comprenden:

- Vías y obras
- Material Tractivo con sus correspondientes depósitos.
- Material Remolcado con sus correspondientes depósitos.
- Señales y Telecomunicaciones.

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

- Eléctrico.

2.1.3. Funcionamiento Actual

a) Tráfico de Pasajeros

A la ciudad de San Miguel de Tucumán llegan 3 trenes de la línea Mitre, con una frecuencia total de 12 servicios por semana, en cada sentido:

Tren N° 1015: Tren de servicio intermedio, Tucumán - Rosario/Rosario-Tucumán, realizando este trayecto 3 veces por semana.

Tiene una capacidad máxima de 206 pasajeros.

Tren N° 183 Tren Independencia (tren camarote) Retiro-Tucumán Tucumán-Retiro realiza este itinerario 2 veces por semana. Tiene una capacidad máxima de 280 pasajeros. (circula hasta el 15/3/82).

Tren N° 187: Tren Estrella del Norte. Retiro-Tucumán/ Tucumán-Retiro, realiza este itinerario diariamente.

Tiene una capacidad máxima de 1.300 pasajeros.

b) Tráfico de Cargas

Llegan a la ciudad de Tucumán 4 trenes de cargas, con una frecuencia total de 28 servicios por semana, en cada sentido:

Tren N° 5153: Tren diario. La Banda-Tucumán/Tucumán-La Banda.

Tren N° 6329: Tren diario. Tucumán-Cevil Pozo/Cevil Pozo-Tucumán.

Tren N° 9201: Tucumán-Rosario/Rosario-Tucumán.

Tren N° 6331: Tren diario. Tucumán- Cevil Pozo/Cevil Pozo-Tucumán.

2.2. Ferrocarril General Belgrano

La Línea Gral. Belgrano, cuya vía principal nace en la estación Retiro en la ciudad de Bs.As. y llega hasta la frontera con Bolivia para empalmar con los ferrocarriles de ese país, atraviesa la ciudad de San Miguel de Tucumán, existiendo en ella

las correspondientes estaciones de pasajeros y cargas.

2.2.1. Ubicación geográfica de las estaciones del Ferrocarril Belgrano y los accesos a la misma.

El Ferrocarril Belgrano tiene repartidos los servicios de cargas y pasajeros en dos estaciones.

La estación de pasajeros denominada Tucumán Norte, está ubicada al este de la ciudad, próxima a la terminal de Omnibus y al parque 9 de Julio al Noreste de la misma.

A su vez la estación de cargas denominada Tucumán c.c. se encuentra ubicada al oeste de la ciudad y al sur de la estación Mitre.

Esta situación de bifurcación física de servicios, trae aparejada movimientos internos en la línea entre ambas estaciones con las consiguientes interferencias a nivel vial.

En la ciudad la líneas cuenta con 30 pasos a nivel, todos ellos manuales y atendidos permanentemente; el consiguiente tráfico del servicio más el movimiento interno acarrear su cierre frecuente, provocando el inconveniente ya mencionado.

En relación a los accesos a la ciudad, la línea está compuesta por 3 redes; 2 de ellas principales o troncales y la restante secundaria.

Con respecto a las principales una llega por el este, pasando por la estación Colombres y cruzando el río Salí y la otra llega por el sur pasando por la estación San Felipe antes de entrar en la ciudad. La red secundaria proveniente del sudoeste pasa por la estación San Pablo antes de acceder al éjido urbano.

2.2.2. Infraestructura Ferroviaria.

En cuanto a los servicios que prestan las dos estaciones de la línea, son semejantes a las anteriormente descriptas para el Ferrocarril Mitre, eceptuando la playa de contenedores.

Refiriéndose al aspecto administrativo y a las instalaciones correspondientes no difieren del Ferrocarril Mitre ya que son necesarias para el funcionamiento interno de una estación de este nivel.

2.2.3. Funcionamiento Actual:

a) Tráfico de Pasajeros

El tráfico de pasajeros llega a la estación correspondiente por el acceso sur, originado por dos trenes con una frecuencia máxima semanal de 6 servicios por semana, en cada sentido:

Tren N° 203: Circula en verano 4 veces por semana y de marzo a octubre lo hace 2 veces por semana.

Su recorrido es Bs.As.-Tucumán y continúa su trayecto hacia el Norte.

Tren N° 219: Internacional. Tren de combinación con la línea Mitre, naciendo en Tucumán Mitre y prosiguiendo hacia el Norte. Circula 2 veces por semana.

b) Tráfico de Cargas

- Acceso Ramal Sur.

Operan 7 trenes con una frecuencia total de 40 servicios por semana:

- . 4 trenes de circulación diaria
- . 1 tren que circula 5 veces por semana.
- . 1 tren que circula 4 veces por semana.
- . 1 tren que circula 3 veces por semana.

- Acceso Ramal Este

Operan 2 trenes con una frecuencia total de 24 servicios por semana:

- . 3 trenes de circulación diaria.
- . 1 tren que circula 3 veces por semana.

- Vía Norte (salida de la ciudad)

Operan 4 trenes con una frecuencia de 22 servicios por semana:

- . 2 trenes de circulación diaria.

- . 1 tren que circula 5 veces por semana.
- . 1 tren que circula 3 veces por semana.

Acceso Ramal Secundario Sudoeste.

- . 1 tren que circula 3 veces por semana.

3. SISTEMATIZACION FERROURBANISTICA DE LA CIUDAD DE SAN MIGUEL DE TUCUMAN

3.1. Proyecto ferrouurbanístico

Por iniciativa de Ferrocarriles Argentinos y la Provincia de Tucumán, en el año 1973, se realizó el proyecto de referencia.

El objetivo del mismo consiste en realizar un conjunto ferroviario que comprenda instalaciones de trocha angosta (línea Belgrano) e instalaciones de trocha ancha (línea Mitre) en la zona delimitada en el croquis adjunto.

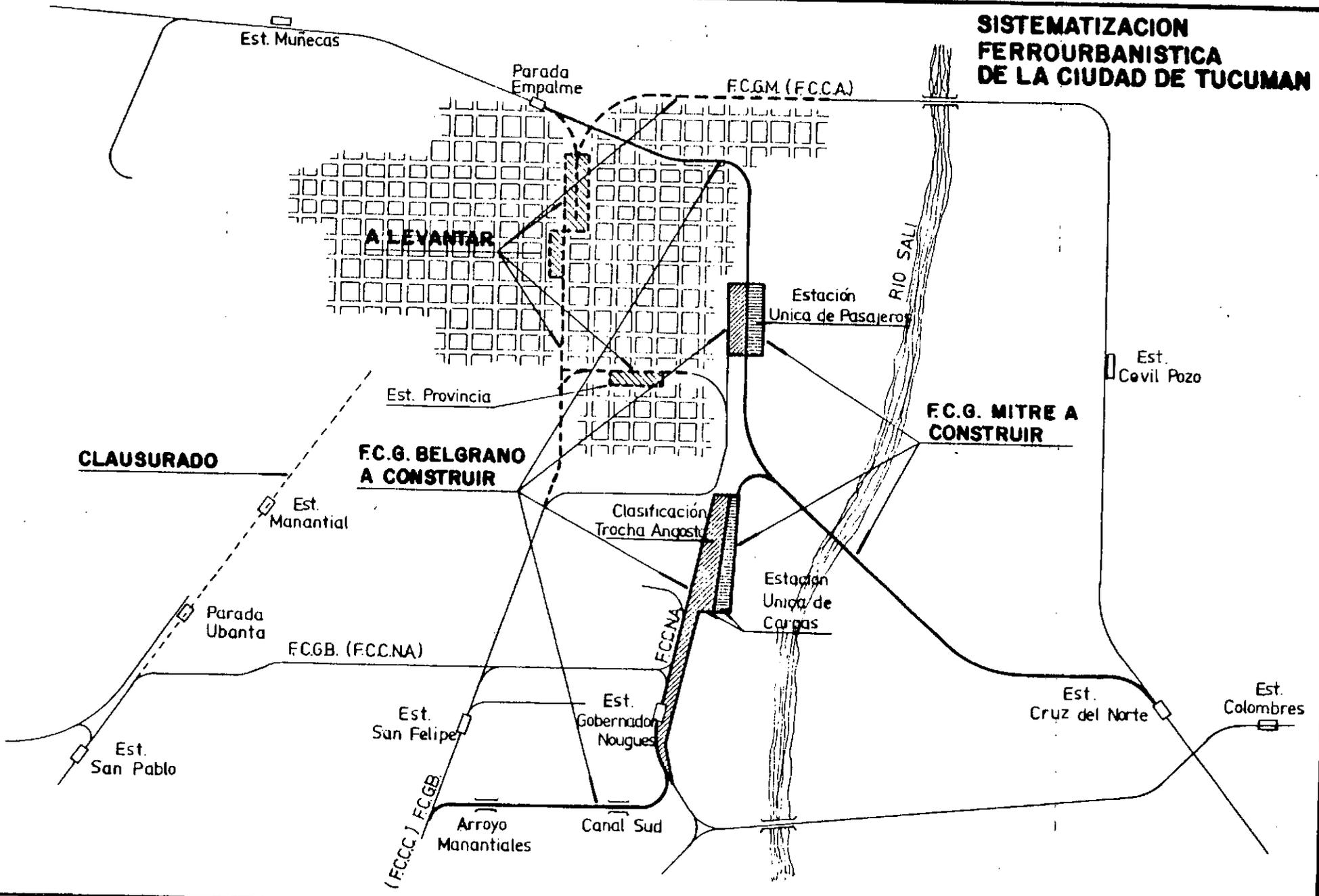
Las premisas del proyecto fueron:

- a) Eliminación de la actual estación de cargas c.c. (Línea Belgrano).
- b) Eliminación de la actual estación de pasajeros y cargas (línea Mitre).
- c) Eliminación de la playa existente estación Muñecas (línea Belgrano).
- d) Eliminación de la actual estación Tucumán P. (Línea Belgrano).
- e) Unificación de servicios, previendo una playa de contenedores para ambas líneas y una zona de intercambio de cargas entre ambas trochas.

La interrelación correspondiente entre las obras proyectadas y el equipamiento urbanístico de la zona, fue tenido en cuenta en todos sus aspectos, particularmente en cuanto se refiere a los proyectos que se estaban implementando para la Avenida de Circunvalación y nuevos accesos viales de la ciudad de Tucumán, el Mercado de Concentración y su acceso ferroviario, los Canales de Desague Pluvial de la ciudad y el nuevo Establecimiento de Depuración de Líquidos Cloacales de Obras Sanitarias de la Nación.

SISTEMATIZACION FERROURBANISTICA DE LA CIUDAD DE TUCUMAN

AS - 7



Est. Muñecas

Parada Empalme

F.C.G.M. (F.C.C.A.)

A LEVANTAR

Estación Unica de Pasajeros

RIO SALI

Est. Cevil Pozo

F.C.G. MITRE A CONSTRUIR

CLAUSURADO

F.C.G. BELGRANO A CONSTRUIR

Est. Provincia

Clasificación Trocha Angosta

Estación Unica de Cargas

Est. Cruz del Norte

Est. Colombres

F.C.G.B. (F.C.C.NA.)

Est. San Felipe

Est. Gobernador Nougues

Arroyo Manantiales

Canal Sud

Est. San Pablo

Parada Ubanta

Est. Manantial

(F.C.C.) F.C.G.B.

Las Instalaciones previstas comprenden:

1°. Instalaciones de Trocha Angosta

- a) una playa de clasificación formada por 3 haces: recepción, clasificación y espera a la salida.
- b) un depósito de locomotoras.
- c) un patio de carga y descarga de vagones completos.
- d) acceso norte con vía doble y vinculación de la actual Estación de Pasajeros con la Playa de Cargas y de Clasificación.
- e) enlace sud.

2°. Instalaciones de Trocha Ancha

- a) un haz de recepción y de formación de trenes de carga.
- b) un depósito de locomotoras.
- c) un patio de carga y descarga de vagones completos.
- d) nuevo acceso desde Estación Cruz del Norte.
- e) nuevo puente sobre el Río Salí.
- f) zona de carga y descarga de vagones automovileros.

3°. Instalaciones comunes a las 2 trochas

- a) instalación de desinfección de vagones.
- b) una playa de manipulación de contenedores.
- c) un sector de transbordo de vagones completos (Intercambio).
- d) un galpón de transbordo de encomiendas "Ferrocarriles Argentinos".
- e) galpones de manipulación y depósito para uso de clientes de Ferrocarriles Argentinos: agrupadores, empresas, etc.

3.2. Estado actual y propuestas futuras en la red ferroviaria.

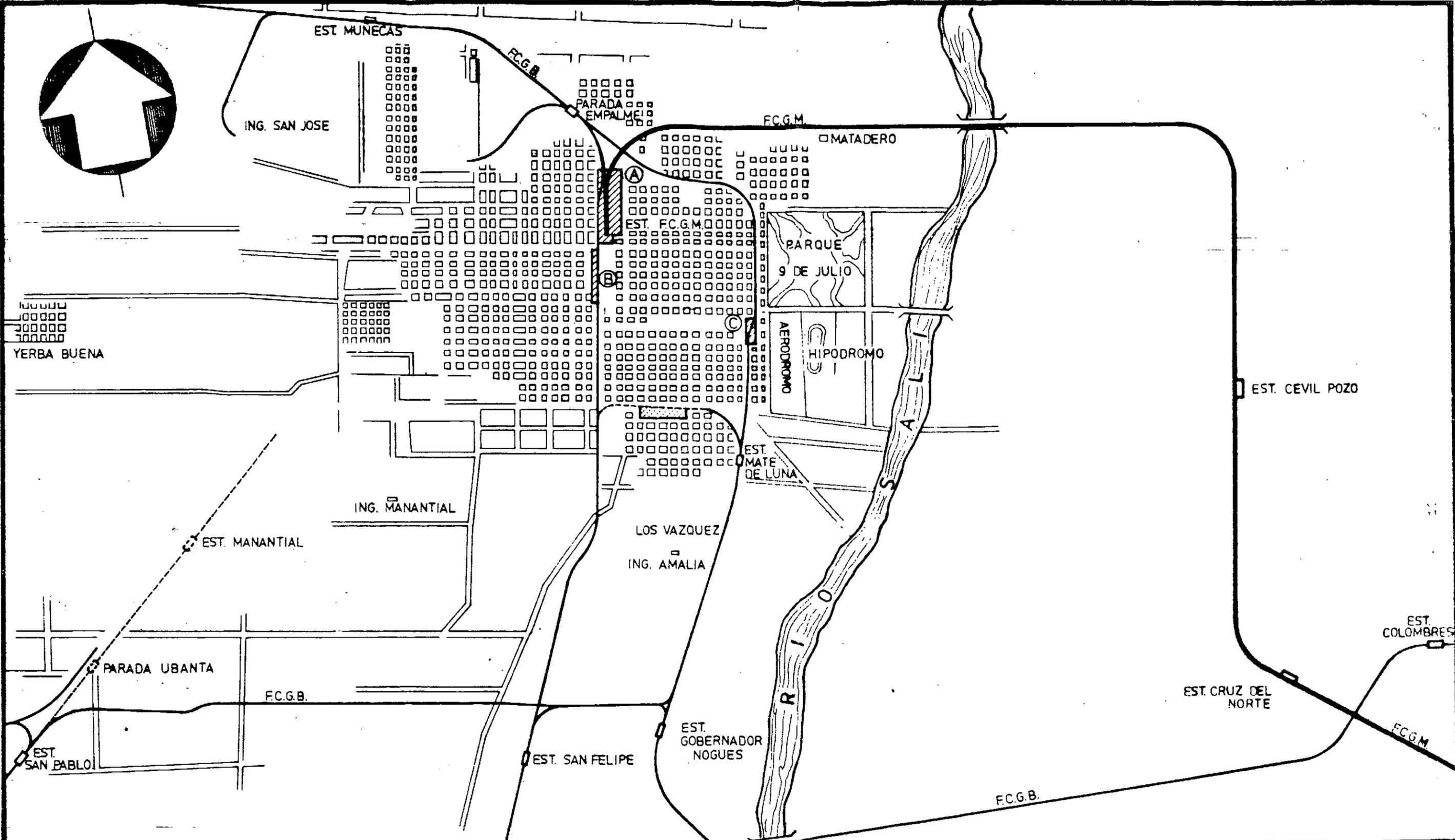
Basándonos en el proyecto de la Sistematización ferroviaria de la ciudad de San Miguel de Tucumán del año 1973, cuya somera descripción hemos visto anteriormente, actualmente solo se ha realizado el levantamiento del ramal a la ex estación Tucumán Provincia y la desafectación al Sistema del edificio correspondiente.

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

La intención inmediata, entre la Provincia y Ferrocarriles Argentinos, sería el levantamiento de la estación c.c. que corresponde a cargas, de la línea Belgrano y trasladarla a la estación Tucumán Norte de pasajeros, unificando de este modo ambos servicios y evitando el movimiento interno de la línea anteriormente mencionado.

Asimismo existen tratativas, entre FA y la Provincia, para ajustar el proyecto de la playa ferroviaria, en lo que se refiere a trocha angosta, reduciendo la magnitud de la misma en función de las previsiones actualizadas de tráfico de cargas.



REFERENCIAS

-  F.C.G. MITRE
-  F.C.G. BELGRANO
-  LEVANTADO
-  ESTACION PASAJEROS Y CARGAS F.C.G. MITRE
-  ESTACION CARGAS F.C.G. BELGRANO
-  ESTACION PASAJEROS F.C.G. BELGRANO

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

ESTUDIO DEL TRANSPORTE Y TRANSITO EN EL AREA METROPOLITANA DE S.M. DE TUCUMAN

INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA EXISTENTE

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S.A.

DIRECTOR: Ing. Ignacio Hernandez

PROYECTO:

DIBUJO: Jorge O. Arenas

PLANO N°: A 3/1

ANALISIS DE LA COORDI-
NACION INTERJURISDIC-
CIONAL.

1. PRINCIPIOS GENERALES.

Uno de los principales problemas que afectan al autotransporte de pasajeros en el Area Metropolitana de S.M. de Tucumán surge de la falta de coordinación entre los diversos sectores relacionados con aquel, tanto privados como públicos.

Considerando como fundamental el tema de la coordinación del autotransporte metropolitano a nivel público, se reseñarán sintéticamente algunos conceptos y principios generales que en materia de derecho administrativo regulan la actividad jurídica de las autoridades - que competentemente intervienen en la cuestión, y consecuentemente la posibilidad de arribar a una solución de coordinación de esfuerzos que permita la obtención de una mejor satisfacción del interés general, al menor costo social posible, determinando las líneas generales y caracteres del sistema de interacción de los distintos roles que debe cada ente cumplimentar. Todo ello tiene íntima y fundamental vinculación - en orden a analizar entre otros elementos, los verdaderos límites impuestos por el art. 3º de la Constitución Provincial, en cuanto al ejercicio y delegación de atribuciones, que ha impedido hasta el presente arribar a una solución concertada.

En el área metropolitana pueden relevarse distintas autoridades que tienen competencia en el autotransporte de pasajeros, a saber: el Gobierno Federal, el Provincial y los Municipios. Conforme se ha podido verificar, y es una constante en las zonas que presentan problemas similares (aún en otros países) existe vocación por obtener me-

canismos de concertación a fin de coordinar políticas, recursos y esfuerzos en general, considerando a la Región como una unidad socio-económica integral, al márgen, o mejor dicho, sin perjuicio de las divisiones políticas correspondientes.

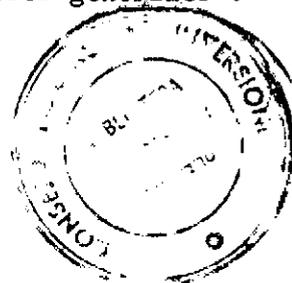
En este esquema de ideas deviene necesario deslindar claramente la competencia de los distintos entes, para imponer luego las soluciones a que se arribe del análisis pertinente. El Gobierno nacional tiene las atribuciones conferidas por el art. 67 de la Constitución Nacional, reservándose todo lo que el constituyente llamó "lo federal": Toda relación jurídico política que vincula más de una provincia entre sí o de lugar o sitio federal con una o varias provincias y todo lo que vincula al estado Nacional en su totalidad, con los demás estados de la sociedad internacional. Es provincial todo lo que se vincula a esas mismas relaciones en el orden intraprovincial. (La inclusión del gobierno nacional en el análisis obedece a que por el territorio de la zona en estudio, prestan servicios empresas adjudicatarias de permisos emanados de autoridad nacional).

Una causa de conflictos es la confusión de ideas que existe en cuanto a la denominada "autonomía municipal". El sistema municipal en nuestro país no es autónomo, sino el propio de un estado federal, en el cual se opera la descentralización Política, Administrativa y Fiscal (ya se volverá sobre el tema precisándose estos alcances) en la institución de las provincias, también denominadas estados interiores o particulares, como las llaman algunas leyes, vg. el Cód. Civ. en sus arts. 2340/42.

La descentralización que se opera en la municipalidad es solamente administrativa y fiscal, es una autarquía territorial. En nuestro régimen jurídico, solamente las provincias son autónomas, ya que pueden dictar sus propias normas, dictan sus propias constituciones políticas y sus leyes administrativas y "a fortiori" establecen la legislación municipal.

La competencia municipal, es decir la esfera de atribuciones de los órganos comunales está determinada por las constituciones y leyes provinciales. Jurídicamente esas atribuciones son delegadas por los gobiernos provinciales.

La jurisprudencia es conteste al respecto: "Las comunas son autárquicas y no autónomas, resultando tal carácter de su personalidad jurídica de derecho público, de la finalidad de su institución, de su origen legal y del contralor que ejerce el gobierno provincial. En nuestro sistema jurídico solamente las provincias son autónomas - mientras que las municipalidades son meras delegaciones de los gobiernos provinciales, sin otras atribuciones que las determinadas en las leyes de su creación "(fallos de la C.S.J. T.114, pág. 282; T. 123, pág. 313, T. 191, pág. 20; T. 210, p. 1153).Consecuentemente - las atribuciones de los municipios no son originarias sino que son - delegadas por las constituciones provinciales y las leyes orgánicas en general, existiendo una relación de dependencia vinculante en toda la actividad del estado en miras a obtener la unidad del mismo, dado que el concepto de autonomía de la comuna y de su dependencia respecto del estado implica siempre la existencia de un ser superior que - reconoce otra entidad, a la entidad autónoma, facultades de obrar en una determinada esfera. Así Rafael Bielsa, en su libro "Principios - de régimen municipal" dice que "estado y municipio son dos entidades cuyas actividades se desenvuelven en sus propias esferas, pero no en forma independiente esta última. La facultad de gestionar sus propios intereses, que en lo administrativo se expresa en el concepto de autarquía, constituye en lo político cuando esos intereses son de orden local, la libertad de gestión municipal. Pero lo comprendido en la - libertad municipal debe ceder a la unidad política del estado que es la mayor entidad política y administrativa que comprende, por eso, a toda la colectividad social, a todas las entidades locales y en consecuencia implica la realización de los intereses generales".



Por consiguiente la relativa independencia que pareciera - surgir del art. 136 de la Constitución tucumana, se encuentra acotada por los mencionados principios y por su ley orgánica, sin perjuicio de las facultades de control que la propia constitución en su art. 138 acuerda al gobierno. En este sentido cabe acotar que en este trabajo se pretende, sin desconocer el derecho positivo, enunciar fundamentalmente los principios que deben inspirar todo el esquema. Tal aclaración obedece a que no siendo materia de estudio particular el régimen de división territorial y creación de las denominadas circunscripciones administrativas de la ley 5181, ahora denominados Departamentos, no se profundizará en su análisis. Sin embargo, y sin perjuicio de una posterior ampliación, el régimen creado por esa norma es absolutamente atípico e indudablemente obedeció a circunstancias de oportunidad, pero puede decirse que la injerencia del gobierno provincial es virtualmente absoluta y por consiguiente aún en el campo de la autarquía territorial, desenvuélvense las comunas prácticamente como si estuvieran intervenidas por el Poder Ejecutivo. Dado que se encuentra en realización un estudio específico sobre dicho tema, se ha preferido con sentido de permanencia y perspectivas de futuro esbozar los principios generales.

Es sabido que el régimen municipal encuentra raigambre constitucional en el art. 5º de la Carta Magna nacional, habiéndose establecido el deber de asegurar su régimen como condición mediante la cual el gobierno federal garantiza el goce de las instituciones y responde a la definición de la Corte Suprema en cuanto considera que - "las municipalidades no son más que delegaciones de los poderes provinciales circunscriptos a fines y límites administrativos que la constitución a previsto como entidades de régimen provincial (Fallos T. 114, pág. 282).

Vale decir en síntesis, que las municipalidades no son autónomas porque no tienen posibilidades de darse sus propias cartas -

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

orgánicas, sino que éstas son establecidas por las leyes, siendo creaciones ex-novo de nuestro sistema, tratándose de entidades administrativas territoriales autárquicas, y sus funciones administrativas se encuentran restringidas por las limitaciones que establezca en las cartas orgánicas el poder legislativo, a cuyo cargo se encuentra su dictado (art. 67, inc. 6, 14, 20 y 23), siendo el poder ejecutivo el autorizado para designar a los intendentes de campaña (conf. art. 103, inc. 5).

Las municipalidades en el ejercicio de sus atribuciones tienen un poder discrecional cuyos límites son la constitución y las leyes y los principios en que éstas se fundan, y para que una ordenanza municipal infrinja una disposición constitucional, ha dicho la Corte Suprema "es necesario que haya incompatibilidad entre una y otra, de tal modo que el incumplimiento de aquélla traiga necesariamente consigo violación de ésta". Ello deriva de la doctrina "Dillon" del sistema americano que dice que las comunas ejercen todas las atribuciones conferidas expresamente, o las que estuvieren necesaria o razonablemente envueltas o que sean incidentales en los poderes conferidos y las que son esenciales para los objetivos y propósitos de las corporaciones municipales.

En esta instancia ya podemos efectuar algunas consideraciones en cuanto a la correcta delimitación del concepto contenido en el art. 3º de la Constitución Provincial. Evidentemente si el municipio no es sino una delegación de los poderes provinciales, circunscrito a fines y límites administrativos y acotado por las normas de su creación que le son impuestas, no es al mismo al que se refiere. La doctrina que informa el citado artículo es la que también inspira a la Constitución Nacional en cuya virtud aquél ha sido establecido (si bien en forma explícita, a diferencia de la carta Magna nacional en la que se encuentra implícita) y es la derivada del pensamiento de Montesquieu denominado de "división de poderes" o separación de -

CONARSUD

ABSORRAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

los mismos (el término "poderes" es equívoco, conforme analizaremos luego) y que básicamente ha sido establecida como: "El que hace las leyes no sea el encargado de aplicarlas ni de ejecutarlas, que el que las ejecute no pueda hacerlas ni juzgarlas en su aplicación, que el que juzgue no las haga ni las ejecute". El término "poder" es equivocado por cuanto en rigor se trata de las atribuciones, siendo solamente relevante esta circunstancia más que los órganos que se encuentran comprendidos. La "División de Poderes" significa que cada órgano del estado llamado "Poder" (Gordillo en su tratado de Derecho Administrativo, considera que el término correcto debiera ser Administración - Administración Judicial....., etc.) tenga a su cargo - una sola atribución. Dicha estructura es la adoptada por el régimen de nuestro gobierno concebido como federal.

La facultad de gestionar sus propios intereses que posee la municipalidad, que en lo administrativo se expresa en el concepto de autarquía, constituye en lo político -cuando esos intereses son de orden local- la libertad de gestión municipal. Es necesario para la estructura general que su libertad de gestión sea suficientemente amplia, pero debe ceder a la unidad política del estado que es la mayor entidad política y administrativa y que por eso comprende a toda la colectividad social, a todas las entidades locales y en consecuencia implica la realización de los intereses generales.

Sin unidad orgánica, sin instituciones compatibles con el sistema mismo, como fue concebido, sin armonía hay desequilibrio funcional.

La llamada autonomía administrativo financiera atribuye a las municipalidades la organización de la administración activa y la organización y régimen de los servicios públicos, pero si bien hay materias de administración que le son propias, ellas pueden estar regidas por leyes provinciales (así ocurre por ejemplo con las leyes de

obras públicas, de contabilidad, etc.).

Para el supuesto de plantearse conflictos de aplicación entre las normas provinciales y municipales, deben ser resueltas por aplicación de los siguientes principios: a) Si la materia atiende a principios generales pueden dictarse ordenanzas que sólo sean de carácter ejecutivo; b) Toda norma que proteja libertades individuales o asegure un principio fundamental de administración, prevalece sobre una disposición municipal, aún siendo esa materia propia y exclusiva del régimen local.

2. DELEGACION DE FACULTADES.

Habiéndose expuesto someramente los roles del gobierno federal, provincial y municipal, cabe considerar ahora las posibilidades de delegación de facultades en el régimen constitucional, teniendo en consideración la denominada "división de poderes" a que se ha hecho referencia, para situar el problema en sus verdaderos límites históricos, políticos y jurídicos.

Hemos reseñado el pensamiento de Montesquieu que informa el régimen de división de atribuciones y el principio de que el régimen constitucional es una unidad orgánica y funcional, en la que el todo responde a las partes y éstas al todo, debiendo interpretárselo de forma tal que las cláusulas de la constitución armonicen y no se destruyan, respetando los principios de libertad individual y autonomía provincial.

A los efectos de determinar las posibilidades de dictar normas delegando facultades, deben tenerse presentes los esquemas y principios "dominantes" de las instituciones de que se trata, debiendo investigarse la propia naturaleza de la institución, verificándose el principio en el que se sustenta. Así hemos visto la autonomía provin-

cial y la municipal en orden y tomando como base la aplicación del - art. 3º de la Constitución Provincial, como supuestamente vulnerado, ya que el principio dominante del mismo es el de división de atribuciones o separación de poderes, criterio que es disímil al hasta - ahora considerado que se ha limitado a un análisis puramente literal del mismo. Se ha dicho que el sistema de división de funciones dominante en la constitución tucumana, a diferencia de la nacional en la que se encuentra implícita, la indelegabilidad es expresa. En ese - orden de ideas debemos recordar también el art. 16 de la Declaración de los Derechos del Hombre, que dice: "Toda sociedad en la cual la garantía de los derechos no está asegurada, ni la separación de los poderes determinada, carece de constitución" (esta declaración, también adolece de la confusión de los términos en sus conceptos específicos).

Para proseguir con el análisis tendiente a la factibilidad - de realizar actividades delegadas, es necesario en esta instancia delimitar algunos conceptos relacionados con la división de atribuciones.

Las atribuciones que la constitución confiere expresamente a cada uno de los órganos en que está dividido "el poder" (que son el - Legislativo, el Ejecutivo y Judicial) no son lo mismo que las facultades que éstos poseen para conrear esas atribuciones.

- Atribuciones: Son aquella parte del poder que se ha conferido a - un órgano del gobierno y que junto con las otras - confiadas a los demás forman todas ellas el poder. Estas atribuciones le corresponden a cada órgano a título propio y originariamente pues hacen a la estructura y esencia del sistema.

Se subclasifican en:

a) atribuciones de naturaleza institucional: Son aquellas que se enraízan en los principios básicos

o estructurales de la Constitución: la libertad individual y la autonomía provincial. Estas atribuciones se conceden a los órganos del gobierno con el fundamental propósito de hacer ciertas las garantías creadas en favor de la libertad y asegurar los poderes reservados por las provincias. Se denominan institucionales porque los principios republicanos representativos encuentran en ellas su base de sustentación. Estos principios, como se sabe son: a) soberanía del pueblo, b) responsabilidad de los funcionarios y mandatarios, c) división y equilibrio de los órganos del gobierno, d) periodicidad de los cargos electivos, e) igualdad de todos los habitantes ante la ley, f) publicidad de los actos de gobierno. Estas atribuciones institucionales se encuentran distribuidas entre los tres órganos del gobierno.

b) atribuciones de naturaleza política: Son aquellas que íntimamente vinculadas a las anteriores, se relacionan más con la eficacia del sistema que con su existencia. Son las que al constituir los órganos del gobierno (especialmente los de naturaleza política como el Legislativo y el Ejecutivo) derivan de la competencia a ellos asignada, atendiendo más a la función que dichos órganos deben cumplir que a la estructura de la Constitución.

c) atribuciones de naturaleza administrativa: Son las - que se relacionan directamente con el servicio público que es obligación de atender por el estado, y que fundamentalmente se concentran en el Poder Ejecutivo que es el órgano administrativo por autonomía.

- Facultades: Son los medios jurídicos para concretar el ejercicio de la atribución (a veces expresamente determinados y otros implícitamente).

- Funciones: Son los actos que deben cumplirse para hacer ciertas y poner en ejercicio las facultades.

El Dr. Juan C. Luqui autor de tal clasificación y definiciones, dice que: "La atribución se posee, la facultad se ejerce, la fun-

ción se cumple y el acto se realiza".

Como consecuencia de lo expresado, existe una jerarquía de - instituciones determinada por la propia competencia.

El poder es único, indivisible e indelegable, pero ello en - relación "al poder" que tienen las provincias, pero aún así con ciertas limitaciones en virtud de las cuales las provincias son autónomas, porque como hemos dicho, dictan sus propias normas, pero no son soberanas porque deben cumplir con las bases del sistema representativo republicano y con los principios, declaraciones y; garantías, conforme al art. 5º de la Constitución Nacional.

Para analizar la posibilidad y validez de cualquier acto delegativo debe remontarse a la atribución del órgano respectivo y si responde o no a una atribución del órgano de gobierno del cual emana.

Se ha expresado que las atribuciones que la Constitución confiere a cada órgano son indelegables, irrenunciables e indivisibles, - como lo es la parte del poder que ellas representan, ya que pensar lo contrario importaría la caída del sistema así constituido.

Pero si las atribuciones son indelegables, irrenunciables e - indivisibles, las facultades para concretar el ejercicio de atribuciones de naturaleza administrativa pueden ser materia de delegación, renuncia o división. El Dr. Juan C. Luqui, afirma que "en principio cabe la delegación de facultades cuando: a) con ello no se compromete ninguna garantía constitucional, creada en defensa de los derechos individuales, b) no se afectan las atribuciones de naturaleza institucional o política de los otros órganos de gobierno y c) no se vulneran principios que hacen a la autonomía provincial.

En nuestro régimen constitucional, continúa diciendo, no hay independencia absoluta de los órganos de gobierno ni una especialización

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

también absoluta de funciones, salvo en el caso del Poder Judicial, sino que a veces las actividades del Legislativo y el Ejecutivo son concurrentes. Consecuentemente podemos afirmar y recordar que nuestro sistema de división de atribuciones y no de poderes (aún así equivocadamente expresado) admite y reconoce la combinación y complementación entre los poderes a través del ejercicio de facultades que responden a atribuciones - que son iguales en sustancia.

Claro está que la delegación por su parte, puede ser más o menos amplia pero nunca absoluta, de manera tal que prácticamente quede - delegada la atribución, aún cuando no se trate de materia institucional o política y si de simple administración, todo ello sin perjuicio de que la delegación puede establecer plazos, modos y condiciones, siendo así porque la atribución pertenece al órgano delegante y no al órgano delegado. La atribución es la potestad que cada órgano del gobierno ha recibido al dictarse la constitución, es la delimitación de esa parte del poder que queda así dividido como una garantía formal de la libertad individual. (En este punto recordemos que la institución municipal es una autoridad delegada de la autoridad provincial). La materia sobre la cual va a operar la delegación de facultad obviamente tiene que corresponder al órgano delegante, pero no puede ser de naturaleza institucional o política, ya que hemos dicho que ellas están establecidas a cada órgano en vista de la división de atribuciones.

La doctrina parte del principio de la no delegación de las facultades especialmente de aquellas que hacen a atribuciones de naturaleza institucional o política, en virtud de que ello es lo que se adecúa al sistema de la división de atribuciones, pero de la misma manera admite la delegación de facultades que hacen a atribuciones de naturaleza administrativa.

Ello en virtud del sistema de división de atribuciones que tiene

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

un principio dinámico que permite la existencia de una coordinación o combinación de facultades y funciones. Para Juan C. Luqui, toda delegación de facultades que en nada altere las garantías que hacen a los derechos naturales (vida libertad y propiedad) es admitida por la constitución, y aún más, la delegación de facultades que responden a atribuciones de naturaleza administrativa lleva siempre insito el fundamento de afirmar las garantías de esos derechos o propender a mejorar las condiciones de vida, sin desmedro de esas garantías. Además es difícil, - sostiene el autor citado, que la delegación de facultades administrativas pueda poner en peligro las garantías de aquellos derechos naturales. Por otra parte son esas facultades las necesarias para cumplir con ese gran objetivo de la Constitución Nacional, es de "proveer lo conducente a la prosperidad del país (art. 67, inc. 16) y "promover el bienestar general" (preámbulo). De ahí la constitucionalidad de las leyes que crean entidades autárquicas originadas en la necesidad de mejorar los servicios públicos.

Por otra parte, la delegación de facultades jamás supone la renuncia si nadie a retomar su ejercicio y mucho menos el contralor, la descentralización administrativa lleva aparejado ese contralor.

No debe olvidarse que Joaquín V. González, inspirador de nuestro régimen constitucional, advertía que "nuestro sistema, no obstante establecer la constitución a cada poder sus atribuciones, en el cumplimiento de sus funciones necesitan en muchos casos, unos y otros, ejercitar poderes de naturaleza distinta a los que les son exclusivos, la línea divisoria no se halla precisamente demarcada". Bielsa por su parte dice: "...se advierte que la división de poderes es esencialmente funcional y que se trata en realidad de una repartición de atribuciones, algunas de ellas de la misma substancia en autoridades de los tres poderes, dos de los cuales están sometidos no solo a la ley sino también indirectamente al Poder Legislativo, en cuanto al juicio político".

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

La eficacia administrativa y la complejidad organizativa estatal exigen que diversas corporaciones y entidades públicas cooperen en actividades de interés general bajo técnicas jurídicas de colaboración administrativa.

El consorcio, por ejemplo, es un modelo organizativo de las técnicas de colaboración administrativa que no aparece tipificado en el derecho positivo argentino, siendo una realidad en la práctica administrativa que está funcionando en el sector público con múltiples denominaciones (consorcios, en España; Joint Boards, en Inglaterra; Uniones Intercomunales, en Bélgica).

Conceptualmente son entes públicos asociativos de gestión local o regional que desarrollan actividades administrativas, materializadas en la real acción o prestación de obras y servicios. A tal efecto tienen el carácter de personas jurídicas públicas estatales. Los consorcios pueden ser creados para ejercer cualquiera de las actividades posibles, no como competencias, sino como ámbito funcional lícito que establece el ordenamiento jurídico para los municipios, provincias y entes descentralizados, territoriales e institucionales.

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

A N E X O 5.

NORMAS VINCULADAS AL TRANSPORTE Y TRANSITO.

PROVINCIA DE TUCUMAN

LEY ORGANICA DE MUNICIPALIDADES N°5181 (30/5/80)

Esta Ley, con la reforma introducida por Ley 5231 del 4 de diciembre de 1980, establece las bases de creación, funcionamiento y extinción de los Departamentos y Comunas y las atribuciones de los funcionarios.

En su articulado dispone:

- 1.- Que el territorio de la Provincia de Tucumán se dividirá en 17 Departamentos, cada uno de los cuales tendrá un Municipio Cabecera y podrá contar con Comunas Rurales.
 - 1.1. Al frente de Cada Departamento el Poder Ejecutivo designará un Intendente (de la Municipalidad Cabecera del Departamento), que a su vez cumplirá una doble función, como Delegado del Poder Ejecutivo en el resto del Departamento. (arts.: 1° y 2°).
 - 1.2. Las Comunas Rurales serán propiciadas por el Intendente Delegado y administradas por un funcionario con el cargo de Delegado Comunal que será propuesto por el Intendente Delegado al Poder Ejecutivo, el que los nombrará. (artº : 44º pto. 1°).
 - 1.3. La subordinación de los Delegados Comunales a los Departamentos, se establece mediante el cumplimiento del Anexo I, de la Ley 4518 que establece la división política. (artº.: 8°).
- 2.- Los señores Intendentes Municipales ejercerán las funciones que originalmente les compete y además, las que se les autorice legalmente, según lo reglamentado por la Ley. (artº: 3°).
 - 2.1. Como intendentes Municipales Delegados (artº 4°), podrán sancionar y promulgar ordenanzas, a excepción de las reservadas al Poder Ejecutivo, en situaciones de extrema urgencia.
- 3.- La Municipalidad de San Miguel de Tucumán se vinculará con el Poder Ejecutivo, por intermedio del Ministerio de Gobierno y Justicia. Las restantes Municipalidades a través de la Secretaría de Estado del Interior. (artº 6°).
- 4.- El Poder Ejecutivo podrá crear, modificar y extinguir Departamentos por Ley (artº 10), como así también clasificar en categorías los Departamentos, Municipios Cabeceras y Comunas (artº 9°).

6.- La Ley 5181 delimita otras atribuciones de las distintas instancias, mereciendo destacarse:

5.1. DEL PODER EJECUTIVO (artº12)

- Delimitar políticas, estrategias y objetivos de la acción municipal .
- Crear y reglamentar el funcionamiento de organismos intermunicipales.
- Autorizar el acogimiento de los Departamentos a los convenios nacionales o provinciales para la prestación de servicios o ejecución de obras públicas.

5.2. DE LA SECRETARIA DE ESTADO DEL INTERIOR (artº13).

- Orientar, asistir y supervisar a los Departamentos en sus gestiones, acorde a las pautas del Poder Ejecutivo.
- Ser nexo obligatorio entre los Departamentos y el Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Gobierno y Justicia (a excepción del Departamento Capital).
- Estudiar permanentemente el Régimen Municipal, proyectando las reformas necesarias.

5.3. DEL INTENDENTE DELEGADO (artº15).

- Sancionar y promulgar ordenanzas.
- Representar a la Municipalidad en sus relaciones a todos los efectos.
- Fijar las tarifas de transporte con intervención de la Dirección General de Autotransporte de la Provincia.
- Dictar Ordenanzas tarifarias.
- Celebrar contratos y autorizar trabajos previstos en el presupuesto.

Especialmente en Servicios Públicos:

- Prestar los Servicios Públicos del Municipio, pudiéndolo hacer:
a) en forma directa ; b) por concesión a terceros ; c) por intermedio de órganos mixtos ; d) acogiendo a convenios nacionales, provinciales o intermunicipales.
- Prestar y hacer prestar los servicios públicos con eficiencia, economía y celeridad.
- Otorgar concesiones , permisos, licencias de servicios públicos municipales por tiempo determinado.
- Crear, modificar o dejar sin efecto servicios públicos municipales, según las nuevas necesidades y de conformidad a las normas vigentes.
- Podrán administrar los servicios públicos por medio de sus emplea-

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

dos y comisiones honorarias de vecinos.

- Ordenar ensanche y aperturas de calles y caminos ...
- Determinar la construcción de caminos y calzadas; autorizar el cobro de peaje o portazgo por tiempo determinado.
- Aplicar sanciones (multas, clausuras temporarias o definitivas, secuestros, y ordenar el arresto de infractores por término no mayor de treinta (30) días.
Podrá delegar la aplicación de sanciones en el Tribunal de Faltas.

5.4. DEL DELEGADO COMUNAL (artº37)

- La competencia Comunal se extiende a la prestación de Servicios Públicos dentro de su jurisdicción; urbanización de pueblos y áreas rurales; ejecución de obras públicas.
- El Delegado Comunal podrá:
- Reglamentar el tránsito en su jurisdicción;
- Ejercer el poder de policía comunal, aplicando sanciones, etc. dentro del enmarco legal.
- Contratar la autorización de bienes y servicios acorde a presupuesto y a las normas vigentes.
- Coordinar con los funcionarios de su jurisdicción, tareas de interés común.

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

PROVINCIA DE TUCUMAN

DECRETO LEY N° 48 (20/12/58) : EXPLOTACION DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE AUTOMOTOR DE PASAJEROS DE JURISDICCION PROVINCIAL

VISTO:

Las presentes actuaciones por las cuales la Dirección Provincial del Transporte propicia la modificación integral del régimen estatuido por Decreto n°34/93 del 19 de enero de 1944, aprobado por ley n°1964, por el que se fijan normas para la explotación del servicio público de transporte automotor de pasajeros, en caminos de jurisdicción provincial, y

CONSIDERANDO:

Que el citado instrumento jurídico se ha tornado inactual, ya que no contempla las exigencias del presente ni permite un real mejoramiento de los servicios, para satisfacer las crecientes necesidades de los usuarios.

Que al fin de promover la eficiencia de dichos servicios y su correcto contralor, resulta indispensable modificar sustancialmente el régimen vigente, sobre bases técnico jurídicas dotadas de la indispensable flexibilidad que faciliten al Poder Administrador la solución oportuna y adecuada de los variados y complejos problemas que plantea la explotación;

Que por elementales razones de moral administrativa, es menester determinar la condición fundamental de que las concesiones se adjudiquen mediante licitación pública;

Que la licitación, al colocar en un mismo pie de igualdad a los distintos oferentes, permitirá la elección de los más idóneos y de los que ofrezcan mejores condiciones técnicas y financieras, impidiendo a la vez favoritismos reñidos con los intereses de la población.

Por ello,

EL INTERVENTOR FEDERAL DE LA PROVINCIA
EN EJERCICIO DEL PODER LEGISLATIVO
DECRETA CON FUERZA DE LEY:

ARTICULO 1°.- Es facultad del Poder Ejecutivo establecer, reglamentar y otorgar la explotación del Servicio público de transporte automotor de pasajeros por caminos de jurisdicción provincial, con sujeción a las disposiciones de este Decreto-Ley.

Exclúyense del presente régimen los servicios que cumplen los vehículos de alquiler sin horarios fijos ni itinerarios predeterminados.

ARTICULO 2°.- Las concesiones para la explotación del servicio por personas físicas o jurídicas privada solo podrá otorgarse mediante licitación pública.

ARTICULO 3°.- Para resolver las adjudicaciones se tendrán en cuenta a más de los requisitos exigidos por las bases de licitación, las siguientes condiciones:

- a.- Solvencia financiera e idoneidad técnica de los oferentes.
- b.- Material rodante y demás elementos que serán afectados a la prestación del servicio.

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

- c.- Otros antecedentes que abonen la correcta actuación de los oferentes, principalmente en el ramo de transporte de pasajeros o en otras actividades laborales, civiles, comerciales, o industriales.

ARTICULO 4°.- Las concesiones de líneas en ningún caso se acordarán por un plazo mayor de (cinco) años. El vencimiento de dicho plazo no implicará la prórroga de la concesión aún cuando el concesionario continúe prestando regularmente el servicio. Cuando una línea objeto de concesión fuera insuficientemente atendida, se concederá al concesionario un plazo no mayor de seis meses para que refuerce sus servicios. En caso de que el concesionario no ampliare o reforzare los mismos de acuerdo a las necesidades de los usuarios, se llamará a licitación para el otorgamiento de la nueva concesión que superpondrá a la anterior.

ARTICULO 5°.- Transcurrido un plazo de tres años de otorgada una concesión si se presentaren propuestas por parte de terceros para mejorar el servicio los mismos se harán conocer al concesionario primitivo para que en un plazo de treinta días exprese si podrá establecer dichas mejoras; en su defecto se podrá acordar concesión a los representantes para la explotación del servicio dentro del mismo itinerario.

ARTICULO 6°.- En el caso de que un llamado a licitación fuere declarado desierto por falta de oferentes, o por no cubrir los interesados los requisitos mínimos previstos, el Poder Ejecutivo podrá autorizar directamente la explotación de la respectiva línea, por un plazo no mayor de dos años, a cuyo termino deberá llamarse nuevamente a licitación.

ARTICULO 7°.- Los concesionarios estarán obligados a:

- a.- Transportar las personas y/o cosas previstas en el presente Decreto Ley y sus disposiciones reglamentarias, sin acordar preferencia alguna que no esté expresamente determinada.
- b.- Cumplir estrictamente el régimen tarifario autorizado;
- c.- Ajustarse a los itinerarios, velocidades y horarios previstos.
- d.- Proporcionar a la Dirección Provincial del Transporte todos los antecedentes e informes que la misma le requiera sobre la situación financiera y estado de los bienes físicos de la empresa;
- e.- Asegurar los bienes físicos, su personal y a terceros, cubriendo los riesgos propios del transporte. El costo de dicho seguro se cargará a gastos de explotación, no pudiendo en ningún caso aumentarse las tarifas mediante adicionales para cubrir el mismo.
- f.- Mantener el material rodante en perfecto estado de conservación y funcionamiento equipándolo con los elementos técnicos que exija la eficiente prestación del servicio.
- g.- No utilizar las unidades afectadas a la línea para la prestación de servicios u otros usos ajenos a la concesión;
- h.- Transportar gratuitamente por unidad, un agente o empleado policial y/o un empleado de correos, uniformado;
- i.- Transportar empleados o efectos de la Provincia debidamente autorizados, con un descuento del cincuenta por ciento sobre las tarifas vigentes;
- j.- Cumplir las disposiciones del presente Decreto-Ley y las de su reglamentación, bajo apercibimiento de que toda infracción será sancionada con las penas correspondientes.

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

ARTICULO 8°.- La concesión no podrá ser transferida, cedida o arrendada total o parcialmente, sin autorización previa del Poder Ejecutivo y luego de transcurrido un año de la inauguración del servicio debiendo mediar igual plazo para cualquier operación análoga posterior.

ARTICULO 9°.- Toda violación de las precedentes disposiciones será sancionada con multa de cien a diez mil pesos moneda nacional, pudiendo llegarse según la gravedad del caso hasta la caducidad de la concesión y pérdida del depósito de garantía.

ARTICULO 10°.- Las tarifas serán justas y razonables, debiendo cubrir los gastos de explotación y un moderado margen de ganancias; podrán ser modificados por el P.E. cuando mediaren causas debidamente comprobadas.

ARTICULO 11°.- El material rodante será de exclusiva propiedad del concesionario, con excepción de los siguientes casos:

- a.- Que se trate de automotores arrendados para cubrir accidentales o imprevistos aumentos de pasajeros.
- b.- Que se trate de automotores de propiedad exclusiva de los integrantes de la empresa concesionaria, siempre que su dueño o dueños figuren en el contrato social con iguales derechos y obligaciones que los demás socios, o que el contrato entre la firma concesionaria y el propietario de la unidad o unidades adicionales, asegure a la primera su tenencia material y su uso en forma regular y continuada.

Estas excepciones serán previamente autorizada en cada caso por la Dirección Provincial del Transporte.

ARTICULO 12°.- Los servicios a que se refiere el presente Decreto Ley se encuentran sometidos a la jurisdicción exclusiva de la Provincia. La Dirección Provincial del Transporte tendrá a su cargo el contralor y regulación de los mismos, a cuyo efecto podrá verificar la contabilidad de las empresas que los exploten, quienes deberán adoptar el sistema contable que establezca la reglamentación respectiva.

El contralor se extenderá a los servicios de transporte de jurisdicción provincial excluidos de este régimen, cuando se entendiere que pueden afectar intereses generales, debiendo en ese caso la Dirección Provincial del Transporte realizar las actuaciones tendientes al esclarecimiento de los hechos determinantes de tal perjuicio. A tal efecto recabará de los presuntos infractores la presentación de los documentos que estime necesarios y aconsejará posteriormente al P.E. la adopción de las sanciones a que hubiere lugar.

ARTICULO 13°.- La Dirección Provincial del Transporte podrá sustituir al concesionario en la prestación del servicio, cuando éste acusare graves deficiencias causadas por actos propios de su personal, sin perjuicio de las sanciones que correspondieren. Esta sustitución en el servicio deberá ser expresamente autorizada por el P.E. y la prestación se efectuará por cuenta exclusiva del concesionario.

ARTICULO 14°.- Compete a la Dirección Provincial del Transporte el otorgamiento de licencias para la explotación de los servicios de transporte de

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

cargas o encomiendas por cuenta de terceros en el territorio de la Provincia previa la inscripción de los interesados en un Registro que a tal efecto llevará la Repartición.

DISPOSICIONES ESPECIALES Y TRANSITORIAS

ARTICULO 15°.- Hasta tanto se cumplan los trámites licitatorios para la adjudicación de una línea, el P.E. podrá conceder directamente con carácter precario y por un plazo no mayor de ciento ochenta días, permiso para la explotación del servicio, entre las personas o empresas que lo soliciten.

ARTICULO 16°.- Los permisionarios comprendidos en el artículo anterior deberán cumplir estrictamente las disposiciones del presente Decreto-Ley y su reglamentación, haciéndose pasibles, en caso de cualquier transgresión, a las penalidades previstas por el Art. 9°.-

ARTICULO 17°.- Los actuales permisionarios deberán continuar prestando normalmente los servicios a su cargo, hasta tanto se licitan las respectivas explotaciones. En las subastas a que dichos permisionarios concurren, se les dará preferencia, a igualdad de ofertas para resolver la adjudicación a su favor.

ARTICULO 18°.- La Dirección Provincial del Transporte deberá someter a consideración del P.E., dentro de un plazo de 20 (veinte) días a partir de la fecha del presente Decreto-Ley, el proyecto de reglamentación de sus normas.

ARTICULO 19°.- Derógase el Decreto N° 34/93, del 19 de enero de 1944, aprobado por Ley n° 1964 y toda otra disposición que se oponga a las precedentemente establecidas.

ARTICULO 20°.- El presente Decreto-Ley será firmado por todos los señores Ministros en Acuerdo General y oportunamente será sometido a consideración del superior Gobierno de la Nación.

ARTICULO 21°.- Comuníquese, publíquese en el Boletín Oficial y archívese.
Es copia.

Fdo. MARIO JUAREZ GARCIA
" CARLOS A. GARCIA TUDERO

Fdo. ANIBAL ROBERTO ISOLA
" ABEL GARAICOCHA

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

PROVINCIA DE TUCUMAN

DECRETO N°772 / 3 S.O. (19/3/81): Reglamentación del Decreto Ley N°48.-

VISTO, la necesidad de reglamentar al Decreto-Ley N°48 del 20 de febrero de 1958, ratificado por Ley N°2.684 del 1° de julio de 1958; y

CONSIDERANDO:

Que el precitado decreto-ley prevé que las concesiones se adjudiquen mediante el sistema de licitación pública;

Que no obstante ello, habida cuenta de la carencia de una reglamentación adecuada, la situación del servicio público de autotransporte en la Provincia se vino desarrollando en anómalas condiciones. En efecto; una situación de excepción cual es el otorgamiento de permisos precarios se prolongó, indebidamente, en el tiempo;

Que se torna necesario normalizar íntegramente la prestación del servicio Público mediante la reglamentación del mencionado decreto-ley y con miras a obtener un pronto llamado a licitación.

Que el presente decreto reglamentario contempla adecuadamente las pautas del Decreto-Ley N°48, reglamentando pormenorizadamente lo atinente al proceso íntegro de las licitaciones públicas, con especificación de las autoridades intervinientes, pautas de calificación y selección de proponentes, preferencia en cuanto a los actuales permisionarios, en el evento de igualdad de ofertas, etc.;

Que asimismo se determina con meridiana claridad que la autoridad de aplicación es la Dirección General de Autotransporte de la Provincia;

Que, en definitiva, el presente decreto constituye el instrumento eficaz para que, cumplimentando las directivas del Decreto-Ley N°48, se seleccionen en públicas licitaciones a los concesionarios más idóneos y con mejores condiciones técnicas financieras, lo que ha de redundar en inequívocos beneficios para la comunidad;

Por ello, atento al dictamen de Fiscalía de Estado a fs. 107 (dictamen 687/81);

EL GOBERNADOR DE LA PROVINCIA

D E C R E T O

ARTICULO 1°.- Las concesiones del transporte provincial de pasajeros se regirán por este decreto reglamentario y las disposiciones que en consecuencia se dicten.

ARTICULO 2°.- El Ministro de Economía aprobará los pliegos de condiciones generales y particulares de las concesiones cuyas bases serán propuestas por la Secretaría de Estado de Obras y Servicios Públicos con intervención de la Dirección General de Autotransporte.

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

ARTICULO 3º.- Las concesiones para la explotación del servicio público de autotransporte de pasajeros, se otorgarán por líneas o grupo de líneas. Entiéndese por línea al servicio que, con un punto de origen y otro de destino, une las localidades que se describen en el pliego de condiciones particulares.

Grupo de líneas es el conjunto de líneas que se licitan en un llamado cuyos servicios serán prestados por una empresa, describiéndose sus recorridos en el respectivo pliego de condiciones.

Las concesiones estarán sujetas a las siguientes pautas:

- a) Ningún concesionario ni por sí ni por interpósita persona, podrá explotar más de dos concesiones de jurisdicción provincial.
- b) La explotación se realizará racionalmente en beneficio del público usuario evitándose transbordos innecesarios.
- c) El Poder Ejecutivo podrá asignar nuevas líneas de fomento o prolongaciones de fomento a las líneas o grupos de líneas concedidas, siempre que no superen el 20% del recorrido total de cada concesión.

ARTICULO 4º.- Producido el fallecimiento del titular de una empresa unipersonal, la Dirección General de Autotransporte dará audiencia al representante legal de los herederos o al administrador de la sucesión dentro de los sesenta días de producido el fallecimiento, y aconsejará al Poder Ejecutivo sobre la conveniencia de mantener la concesión. Sin perjuicio de ello, producido el fallecimiento, La Dirección General de Autotransporte podrá intervenir a la empresa a los efectos de asegurar la continuidad del servicio.

ARTICULO 5º.- En el momento de la adquisición de los pliegos de condiciones, los adquirentes deberán constituir domicilio especial o legal dentro del territorio de la Provincia, y hacer expresa renuncia al Fuero Federal.

ARTICULO 6º.- A los fines de la adjudicación se tendrán en consideración las siguientes condiciones:

a) SITUACION PATRIMONIAL, ECONOMICA y FINANCIERA.-

Se acreditará con balance e inventario del último ejercicio cerrado, firmado por Contador Público Nacional y certificado por el Colegio profesional respectivo; cuando se trate de una empresa recién constituida deberá presentar un informe sobre su estado patrimonial firmado por Contador Público Nacional, certificado por el respectivo colegio profesional; dicho estado patrimonial no será ejecutado con una antelación mayor de 30 días, con respecto a su presentación.

b) ANTECEDENTES:

La certificación de antecedentes deberá otorgarse por la autoridad de aplicación del lugar donde se prestaron los servicios, debiendo contener la antigüedad y las sanciones aplicadas en el último año. A tal efecto la Dirección General de Autotransporte habilitará un registro de concesionarios de autotransporte de pasajeros.

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

c) MATERIAL RODANTE:

Nómina, con memoria descriptiva del material rodante que se pretende afectar al servicio, especificando sistema de tracción, tipo de chasis, rodado, capacidad y número de asientos, dimensiones, peso, marca, modelo.

El pliego de condiciones particulares especificará las características exigidas por las unidades del servicio, en relación al itinerario al que van a ser afectadas.

La Comisión de Preadjudicación y la Dirección General de Auto transporte podrán efectuar todas las constataciones que considere necesarias para verificar el estado del material rodante y los bienes del activo y pasivo.

ARTICULO 7º.- El contrato estará sujeto a las cláusulas que se determinen en el pliego licitatorio; tendrá un término de cinco años improrrogables y será suscripto por el concesionario y el señor Secretario de Estado de Obras y Servicio Públicos ad-referendum del Poder Ejecutivo.

ARTICULO 8º.- Las Licitaciones de líneas o grupos de líneas deberán ser anunciadas mediante avisos que se publicarán durante 5 (cinco) días corridos en el Boletín Oficial y por lo menos en 2 (dos) diarios, uno de Tucumán y otro de la Capital Federal, pudiendo utilizarse además, otros medios de publicidad.

Los avisos tendrán una anticipación mínima de 30 (treinta) días a la fecha de apertura de la propuesta.

ARTICULO 9º.- Los plazos que se establezcan en el proceso licitatorio serán computados en días corridos salvo expresa disposición en contrario, contenida en los pliegos.

ARTICULO 10º.- El precio de los pliegos será establecido por la Dirección de Autotransporte para cada caso.

ARTICULO 11º.- Los oferentes garantizarán su oferta con un depósito en efectivo, títulos nacionales, aval o fianza bancaria o seguro de caución por el 1% del monto que en el pliego particular de condiciones se establezcan para cada líneao grupo de línea a licitar.

En el caso de depósito en efectivo deberá hacérselo en el Banco de la Provincia de Tucumán, Casa Central, a la orden del Contador y Tesorero de la Provincia, y no devengará intereses ni se actualizará en caso de devolución.

El depósito de los títulos de la deuda pública se realizará en Tesorería General de la Provincia.

El aval o fianza bancaria o el seguro de cauciónse extenderá a favor de la Provincia de Tucumán, por el plazo de mantenimiento de la oferta y debidamente intervenido por la Dirección General de Rentas de la Provincia.

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

ARTICULO 12°.- No podrán ser proponentes , ni accionistas, socios, gerentes o mandantes de los oferentes, los funcionarios ó agentes de la Administración Pública Nacional, Provincial o Municipal, sus cónyuges, por sí ni por interpósita persona.

ARTICULO 13°.- Las propuestas se presentarán hasta la fecha y hora indicada para el acto licitatorio en un sobre cerrado y lacrado, sin otra leyenda que la destinada a precisar el código correspondiente a la línea o grupo de líneas en cuya licitación se presenta y el número de la licitación y deberá contener:

- 1) La propuesta firmada por el proponente o su apoderado, acompañando la constancia de su condición;
- 2) Constancia de la garantía exigida en el artículo 11.
- 3) Recibo de compra de los pliegos.
- 4) Pliegos de condiciones generales y particulares firmados en todos los folios.
- 5) Declaración en la que constela nacionalidad del titular de la oferta, o de los socios en su caso, constitución de domicilio en San Miguel de Tucumán y su renuncia expresa al Fuero Nacional.
- 6) Cumplimentar todos los requisitos formales establecidos en las bases de la licitación.

Será causa de rechazo de una propuesta, la omisión de los requisitos establecidos en los apartados 1, 2 y 3 pudiéndose suplir los otros durante el acto licitatorio ó en el término de tre (3) días posteriores a la apertura. Pasado dicho plazo sin darse cumplimiento a la totalidad de los requisitos, la oferta será rechazada.

ARTICULO 14°.- En el lugar y fecha fijado y que además haya sido dado a conocer en las publicaciones o al día siguiente en caso de feriado o asueto administrativo, se procederá a la apertura de las propuestas en presencia de las personas que deseen concurrir.

Antes de procederse a la apertura de las propuestas, los interesados podrán pedir o formular aclaraciones relacionadas con el acto, pero iniciada dicha apertura, no se admitirán nuevas propuestas ni interrupción alguna.

Abiertos los sobres de las propuestas se dejará constancia de su contenido en el acta, la que será firmada por el señor Secretario de Estado de Obras y Servicios Públicos, o en quién delegue, el Director o Subdirector General de Autotransporte y el Contador de la Dirección General de Autotransporte, autoridades que asistan y personas presentes que deseen hacerlo, quienes tendrán derecho a formular observaciones que sean procedentes y relacionadas con el acto, de lo que se dejará constancia.

ARTICULO 15°.- Los proponentes sólo podrán ofrecer variantes referidas a la calidad del servicio; tal oferta sólo podrá hacerse cuando el pliego -

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

licitatorio así lo delimita.

ARTICULO 16º.- Los proponentes quedan obligados a presentar todas las aclaraciones que se soliciten sobre sus propuestas y antecedentes que se consideren indispensables, siempre que no se viole el principio de igualdad de trato a todos los oferentes.

ARTICULO 17º.- Si de las propuestas admitidas hubiera igualdad de ofertas entre alguna de ellas, sobre las demás, se estará a lo dispuesto por el artículo 17º del Decreto-Ley N°48 ratificado por Ley N°2.684.

Si ninguno de los oferentes que se encuentren en tal situación fuera permisionario, la Secretaría de Estado de Obras y Servicios Públicos llamará a mejora de propuestas entre éstos exclusivamente señalándose al efecto el lugar, día y hora de apertura. Si resultara una nueva paridad, la adjudicación se decidirá por sorteo entre dichas propuestas.

ARTICULO 18º.- La Secretaría de Estado de Obras y Servicios Públicos designará la Comisión de Preadjudicación.

Esta Comisión, dentro del plazo que fijen las bases de la licitación, elevará un informe fundado estableciendo el orden de prioridad de las propuestas partiendo de la más conveniente.

Dentro de los sesenta (60) días contados desde la apertura de la licitación o de la segunda apertura, en caso de igualdad de oferta, el Poder Ejecutivo resolverá la adjudicación y la notificará al adjudicatario y a los demás proponentes.

Transcurrido el plazo de mantenimiento de las ofertas, los proponentes podrán retirar el depósito de garantía, salvo que de común acuerdo se decida ampliar dicho plazo.

Adjudicada la Licitación, los proponentes cuyas ofertas fueran de sechadas, podrán retirar el depósito de garantía.

El retiro de la oferta antes de la adjudicación, implica la pérdida del depósito de garantía.

ARTICULO 19º.- El poder Ejecutivo adjudicará la concesión previo dictamen de la Comisión de Pre-Adjudicación.

La adjudicación recaerá sobre la propuesta más conveniente de acuerdo al sistema previsto en el pliego de condiciones.

Dentro de los cinco (5) días hábiles a partir de la fecha del decreto de adjudicación, se notificará al interesado por telegrama colacionado.

La circunstancia de que se haya presentado sólo una oferta no impedirá la adjudicación si se la considera conveniente.

La presentación de propuestas no crea derechos a favor de los proponentes, ni obligación a cargo del Poder Ejecutivo.

En caso de que la licitación resultara desierta o fracasada, el Poder Ejecutivo deberá llamar a una nueva licitación en un plazo no mayor de 120 (ciento veinte) días.

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

ARTICULO 20°.- Adjudicada la licitación deberá firmarse el contrato respectivo dentro de los plazos establecidos en los pliegos.

Si el adjudicatario no se presentare en los plazos antes indicados ni cumplierse con los requisitos exigidos, perderá el depósito de garantía sin perjuicio de las demás sanciones.

ARTICULO 21°.- El adjudicatario, antes de firmar el contrato de concesión afianzará el cumplimiento de su compromiso mediante depósito en efectivo, títulos de la deuda pública, nacional, provincial o municipal, fianza bancaria o seguro de caución y su monto será equivalente al dos por ciento (2%) del valor total del parque móvil que afectará al servicio de acuerdo a su oferta.

En ningún caso, el valor de la unidad se tendrá por inferior al precio de un vehículo de media distancia de tres (3) años y seis (6) meses de antigüedad. Este depósito se integrará con la garantía prevista en el artículo 11, estará sujeto a las mismas penalidades y su monto será reajustado anualmente según el precio que se fije como base de amortización en el último estudio de costo correspondiente al año calendario correspondiente al de la licitación.

ARTICULO 22°.- Si alguna de las partes contratantes quisiera elevar el contrato a escritura pública, los honorarios de escribano y otros gastos que esta operación ocasionare, quedarán a cargo de la parte que lo pida.

ARTICULO 23°.- Se podrá contratar la concesión con el proponente que siga en el orden de calificación de la comisión de preadjudicación, cuando el o los primeros retirasen sus propuestas o no concurrieran a suscribir el contrato.

ARTICULO 24°.- Las penalidades por el incumplimiento de las disposiciones legales, reglamentarias y de las que en consecuencia dicte la Dirección General de Autotransporte, estarán sujetas al artículo 9° del Decreto-Ley N°48 del 20 de febrero de 1958 ratificado por Ley 2.648 y sus modificatorias.

ARTICULO 25°.- Previo a la firma del contrato, deberá acreditarse la propiedad de los vehículos que se afectarán al servicios.

ARTICULO 26°.- Con no menos de quince (15) días de anticipación a la fecha de la iniciación de los servicios, el concesionario solicitará a la Dirección General de Autotransporte la habilitación para el uso de los vehículos que afectará a la prestación.

ARTICULO 27°.- El parque móvil no deberá exceder de una antigüedad de siete (7) años, debiendo ajustarse en su cumplimiento y atención, a las disposiciones sobre inspección técnica de la Dirección General de Autotransporte.

Todo aumento o disminución del parque móvil destinado a la concesión deberá estar expresamente autorizado.

En caso de aumento del parque móvil, deberá incrementarse proporcionalmente el depósito de garantía previsto en el artículo 21° del presente.

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

te decreto.

ARTICULO 28º.- Las tarifas surgirán de los estudios de costos realizados por la Dirección General de Autotransporte y se incrementarán conforme lo establecido en el artículo 10º del Decreto-Ley N°48 ratificado por Ley N°2.684.

ARTICULO 29º.- El presente decreto será refrendado por el señor Ministro de Economía y firmado por el señor Secretarios de Estado de Obras y Servicios Públicos.

ARTICULO 30º.- Dése al Registro Oficial de Leyes y Decretos, comuníquese, publíquese en el Boletín Oficial y archívese.-

Fdo. C.P.N. FEDERICO A.M. LANNES
MINISTRO DE ECONOMIA

Fdo. LINO DOMINGO MONTIEL FORZANO
GENERAL DE BRIGADA (R)
GOBERNADOR DE TUCUMAN.-

Fdo. IngºHECTOR AUAD
SECRETARIO DE ESTADO DE
OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

PROVINCIA DE TUCUMAN

DECRETO N°1.813/3 S.O. (29/6/79) - REGLAMENTACION DE SANCIONES

VISTO, la necesidad de reglamentar la Ley N°5.013 del 27 de octubre de 1978, modificatoria del artículo 5° del Decreto-Ley N°48, del 20 de febrero de 1958, aprobado por Ley N°2.864 del 1° de julio de 1958; y

CONSIDERANDO:

Que la presente reglamentación ha sido analizada en profundidad, habiéndose volcado en ella toda la experiencia acumulada a través de muchos años de labor de la actual Dirección General de Autotransporte;

Que también se ha dado participación durante el proceso de elaboración al sector empresarial por intermedio de sus legítimos representantes nucleados en la Asociación de Empresarios del Transporte Automotor (A.E.T. A.T.)

Que también cabe destacar que la instrumentación de esta medida responde a disposiciones de este Gobierno, quien consideró de fundamental importancia y necesidad encarar la actualización de la reglamentación existente de manera tal que responda adecuadamente a la finalidad para la cual fué dictada.

Por ello, teniendo en cuenta la intervención que le cupo a la Secretaría de Estado de Asuntos Legislativos, documentada en fs. 18/19; 26/27; 36/39 y 41, y el dictámen de Fiscalía de Estado de fs. 40,

EL GOBERNADOR DE LA PROVINCIA D E C R E T A

ARTICULO 1°.- La Dirección General de Autotransporte será el organismo competente en la aplicación de multas a que dieran lugar las infracciones cometidas en violación de las disposiciones de la Ley de Transporte.

ARTICULO 2°.- Las infracciones que a continuación se detallan, serán sancionadas con multas de PESOS CINCO MIL QUINIENTOS (\$ 5.500) a PESOS QUINIENTOS CINCUENTA MIL (\$550.000) montos reajustables conforme lo establecido por el artículo 1° de la Ley N°5.013 del 27 de octubre de 1978:

- 1°-Transferir el permiso de explotación sin conocimiento previo de la Dirección General de Autotransporte.
- 2°-Celebrar convenios para combinación formal de servicios con líneas de otra jurisdicción, sin previa comunicación a la Dirección General de Autotransporte;
- 3°-Celebrar pactos entre sí las empresas, sin autorización, que con-

tengan estipulaciones referidas al servicio que prestan en la jurisdicción provincial;

- 4º-Iniciar servicios experimentales sin autorización;
- 5º-Alterar las tarifas;
- 6º-Alterar los recorridos sin causas justificadas;
- 7º-Abandonar el servicio;
- 8º-No asegurar la llegada de los pasajeros a destino por interrupción del viaje en el trayecto, o no correr por su cuenta con los gastos adicionales;
- 9º-Librar al servicio un ómnibus, sin previa autorización;
- 10º-Establecer servicios marginales no autorizados;
- 11º-Incurrir en pérdida de horario de salida;
- 12º-No comparecer a la tercera citación de la Dirección General de Autotransporte, en la misma causa administrativa;
- 13º-Circular con vehículo radiado de servicio por el Departamento Técnico de la Dirección General de Autotransporte;
- 14º-No cumplir con las disposiciones vigentes en materia de seguro.

ARTICULO 3º.- Habrá reincidencias cuando cualquier unidad de la misma Empresa cometa otra infracción de las enumeradas en el Artículo precedente, dentro de los ciento veinte (120) días de producida la primera. La tercera reincidencia de las infracciones enumeradas en el Artículo 2º, no podrá ser sancionada con multa, correspondiendo en su caso la caducidad de la concesión y pérdida del derecho de garantía prescripto en el Artículo 5º de la Ley.

ARTICULO 4º.- Las infracciones enumeradas en este artículo serán penadas con multa igual al mínimo legal para la primera vez:

- 1º-Incurrir en atraso sin causa justificada en horario de salida y/o llegada;
- 2º-No comunicar la hora de llegada de la unidad;
- 3º-No comunicar novedades surgidas durante el desarrollo del servicio;
- 4º-No ubicar el vehículo con la anticipación reglamentaria en la plataforma de salida estando ésta desocupada.

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

- 5°-Abandonar la unidad, sin causa justificada estando ésta ubicada en plataforma de salida;
- 6°-Ubicar en forma indebida la unidad, en plataforma;
- 7°-Ubicar antes de hora la unidad en plataforma, estableciéndose una tolerancia de diez minutos;
- 8°-Adelantar el horario de llegada;
- 9°-Exceder la velocidad permitida en playa de maniobras;
- 10°-Mantener el motor en marcha una vez estacionado en plataforma;
- 11°-Salir de plataforma sin orden de salida;
- 12°-Ubicar la unidad en zona prohibida en la estación terminal;
- 13°-Ubicar la unidad, con pasajeros, en plataforma de salida;
- 14°-Levantar pasajeros en zona prohibida;
- 15°-Obstruir la salida de los servicios en playa de maniobra;
- 16°-No vestir uniforme reglamentario completo el personal de tránsito de las Empresas, siempre que tenga éste antigüedad superior a noventa días;
- 17°-No aportar documentación de identidad, de conducción y del vehículo;
- 18°-Delegar funciones a personal no autorizado;
- 19°-Falta de higiene en las unidades;
- 20°-Falta de carteles indicadores de tarifas y horarios dentro de las unidades
- 21°-Portar en los vehículos carteles publicitarios sin previa autorización ;
- 22°-No encender las luces interiores del vehículo cuando resulte necesario;
- 23°-Falta de carteles indicadores de destino;
- 24°-Atender un servicio de refuerzo sin conocimiento de la Dirección General de Autotransporte;
- 25°-Circular con pasajeros en cantidad superior a la permitida;
- 26°-Cambiar de unidad o transbordar, mientras se cumple el servicio

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

y sin conocimiento ulterior de la Dirección General de Auto-transporte;

27°-No expender boletos sin causa justificada.

ARTICULO 5°.- Habrá reincidencia cuando cualquier unidad de la misma Empresa cometa otra infracción de las enumeradas en el artículo precedente dentro de los ciento veinte (120) días de producida la primera. La reincidencia de las infracciones enumeradas en el Artículo 4° serán sancionadas en su caso con la duplicación, triplicación, etc. de la multa, hasta el monto máximo establecida por la Ley.

ARTICULO 6°.- El agente de Autotransporte o Policía Provincial que compruebe una infracción, labrará un acta de inmediato, que contendrá los elementos necesarios para determinar claramente:

- 1°- Fecha, Hora y lugar de la infracción;
- 2°- Naturaleza y circunstancia de la infracción;
- 3°- Nombre y domicilio del infractor y del personal en tránsito, si fuere conocido o, en su caso, la identificación del vehículo automotor;
- 4°- Datos de los testigos, especificando nombres, domicilio y documento de identidad. Relación de las demás pruebas que hubiere;
- 5°- La norma presuntivamente infringida;
- 6°- Nombre y cargo del agente interviniente.

ARTICULO 7°.- Las notas labradas por agente competente, en las condiciones exigidas por el Artículo 6°, y que no sean enervadas por otras pruebas, serán consideradas como suficiente probanza de la responsabilidad del infractor, el que podrá dentro de los cinco (5) días hábiles a contar desde la fecha de la primera notificación presentar pruebas en su descargo.

Los recursos contra las sanciones aplicadas se regirán por las disposiciones de la Ley N°4.537.-

ARTICULO 8°.- La Dirección General de Autotransporte está autorizada a percibir el pago de las multas dentro de las cuarenta y ocho (48) horas de la notificación de la resolución ejecutoriada. Las mismas se harán efectivas mediante depósito en el Banco de la Provincia de Tucumán -Casa Central, en la cuenta que se denomina "Superior Gobierno de la Provincia-Cuenta Z-02".

ARTICULO 9°.- Serán aplicables las disposiciones del presente Decreto a los expedientes pendientes de resolución definitiva.

ARTICULO 10°.- El presente decreto será refrendado por el señor Ministro

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

de Economía y firmado por el señor Secretario de Estado de Obras Públicas.

Dése al Registro oficial de Leyes y Decretos, comuníquese, publíquese en el Boletín Oficial y archívese.-

Fdo. C.P.N. FEDERICO A.M.LANNES
MINISTRO DE ECONOMIA

Fdo: LINO MONTIEL FORZANO
GENERAL DE BRIGADA
GOBERNADOR DE TUCUMAN.-

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

MUNICIPALIDAD DE S.M. DE TUCUMAN

Ordenanza N°400 (25/6/79): Reglamentación de la Explotación del Servicio Público de Transporte Urbano de pasajeros (modificación de la Ordenanza 65/76)

VISTO:

Que por expediente n°4363-77, la Asociación de Empresarios de Transporte Automotor Tucumán (A.E.T.A.T.), solicita la modificación de los artículos 2°, 4°, 9°, 10°, 15°, 16°, 17°, 18°, 19°, 20°, 22°, 24°, 25°, 26°, 28°, 30°, 33°, 35°, 37°, 43°, 44°, 49°, y 50°, de la Ordenanza 65/76, que reglamenta la explotación del Servicio Público de Transporte Urbano de Pasajeros;

y
CONSIDERANDO:

Que la Comisión Técnica designada por Decreto n°171 SSP de fecha 31-5-78 para el estudio de la factibilidad de modificar la Ordenanza de que se trata, luego de un análisis exhaustivo en la faz técnica, legal y contable, aconseja se proceda de conformidad con lo requerido, criterio que es compartido por este Departamento Ejecutivo;

Atento a ello y de conformidad con lo dictaminado por la Dirección de Asuntos Legales,

EL INTENDENTE DELEGADO
EN LA CIRCUNSCRIPCIÓN DE SAN MIGUEL DE TUCUMAN
SANCIONA Y PROMULGA LA SIGUIENTE
ORDENANZA:

ARTICULO 1°.- Modifícase la Ordenanza n°65 de fecha 15/12/76, la cual queda redactada de la siguiente manera:

"Artículo 1°.- La explotación del Transporte Urbano Colectivo de Pasajeros dentro del radio del Municipio de la Ciudad de San Miguel de Tucumán, es un servicio público. Su organización y prestación se regirán por las disposiciones de la presente ordenanza y la reglamentación que dictare el Departamento Ejecutivo, a la cual deberán ajustarse las concesionarias."

"Artículo 2°.- Las concesiones se otorgarán a Empresas, Cooperativas, Personas o Sociedades Legalmente constituidas a razón de una por línea, no pudiendo dicha concesión, ser cedida, transferida o arrendada, ni fusionarse con otra sin previa autorización del Departamento Ejecutivo. En el caso de las sociedades por acciones, solamente se permitirá que las acciones sean nominativas. Las alícuotas o acciones de los distintos tipos de sociedades solo podrán ser cedidas a terceros, ajenos a la sociedad, previo acuerdo del Departamento Ejecutivo."

"Artículo 3°.- Las concesiones de líneas urbanas serán otorgadas por el Departamento Ejecutivo, previo llamado a Licitación Pública, con pliego de condiciones aprobado por el Departamento Ejecutivo, por el término de cinco (5) años, renovables por períodos iguales, siempre y cuando la Municipalidad compruebe la prestación de un servicio eficiente, con unidad en buen estado de funcionamiento y una solvente situación económica. Las empresas para poder solicitar la renovación de la concesión deberán contar con unidades de hasta cinco (5) años de antigüedad desde el año de su fabricación y una flota que tendrá como mínimo la siguiente antigüedad: 30% (treinta por

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

ciento) unidades nuevas, 40% (cuarenta por ciento) entre 1 (uno) y tres (3) años y 30% (treinta por ciento) entre 4 (cuatro) y 5 (cinco) años de uso."

"Artículo 4º.- El Departamento Ejecutivo establecerá las condiciones que deberán reunir los vehículos, capacidad, seguridad y comodidad. Fijará el recorrido y horario de cada línea, teniendo en cuenta, que no sobrepase de una superposición del 30% (treinta por ciento) con respecto al recorrido y zona de influencia extrema del mismo."

"Artículo 5º.- Sin perjuicio de los requisitos que se determinen a cada una de las licitaciones respectivas, los concesionarios deberán contar con un inmueble que reúna las siguientes condiciones:

- a) estar preferentemente ubicado dentro del recorrido de la línea o en sus inmediaciones a los fines de facilitar el cumplimiento de los diagramas y horarios."
- b) Tener capacidad para la guarda de la totalidad de las unidades que componen la flota."
- c) Poseer bajo techo las instalaciones destinadas a la carga de combustibles, tarea de mantenimiento, reparación y limpieza de unidades.
- d) Poseer boca de expendio de combustibles para cubrir las necesidades de la flota.
- e) Poseer baños y vestuarios para el personal.
- f) Poseer lavaderos para los vehículos a los fines de su diario aseo.
- g) Contar con instalaciones aptas para la atención mecánica de las unidades.
- h) Estar construídas en forma que no produzca la actividad de ruidos molestos o condicionen al vecindario y fincas linderas.
- i) El local guarda-coche deberá contar con la suficiente iluminación, para permitir el acceso del material rodante y su atención por el personal de mantenimiento, en cualquier horario del día o de la noche. A tal efecto deberán cumplimentarse las disposiciones sobre seguridad industrial y sanidad ambiental, como así también lo referente a la Defensa Pasiva.
- j) Queda terminantemente prohibido la permanencia de vehículos fuera de servicio y/o reparación en la vía pública y/o en las inmediaciones del local guarda-coche, y/o cualquier punto de la ciudad, las unidades que se encuentren fuera de servicio, deberán permanecer en el interior del local guarda-coche.
- k) Contará además la concesionaria con instalaciones adecuadas para su administración. En ellas exhibirá sus horarios, itinerarios, frecuencia y servicios.

"Artículo 6º.- Todas las unidades con que las concesionarias prestan servicios, deberán hallarse inscriptas en el REGISTRO NACIONAL DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR, a nombre de la empresa titular de la concesión.

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

No podrán bajo ningún concepto, hallarse inscriptas en el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor a nombre de terceras personas."

"Artículo 7º.- Las concesionarias deberán acreditar haber adquirido o comprometido en firme la adquisición de la totalidad de las unidades que deben afectarse al servicio y sus reservas."

"Artículo 8º.- Dispondrán de un vehículo de reserva por cada seis (6) unidades de las propuestas, para ser utilizadas como unidad de refuerzo y para servicios de emergencia."

"Artículo 9º.- A los efectos de mantener un servicio eficiente el Departamento Ejecutivo fijará la cantidad mínima de unidades de acuerdo a las necesidades de cada uno de los recorridos, al momento de realizarse la licitación de la línea, teniendo en cuenta la distancia a cubrir y la frecuencia deseada entre una unidad y otra."

"Artículo 10º.- Las concesionarias que expidieren boletos no proporcionados por la autoridad municipal y acreditada la violación, se harán pasibles a una sanción consistente en una multa cuyo monto será igual al valor de un mil (1.000) boletos al momento de la comisión del hecho punible mencionado."

En caso de reiteración se producirá la automática caducidad de la concesión sin perjuicios del ejercicio de las acciones penales correspondientes.

"Artículo 11º.- Cada chofer deberá tener un legajo personal (ficha) en el que se consignarán las infracciones realizadas por el mismo, sanciones aplicadas por el Tribunal Municipal de Faltas, quejas de los usuarios, etc. La autoridad Municipal podrá en caso de reiteradas faltas y de acuerdo a la gravedad de las mismas y demás antecedentes del caso, cancelar la autorización para conducir rodados de servicios públicos del Transporte de Pasajeros en el radio Municipal."

- a) Durante la prestación de los servicios de conductores deberán llevar consigo su licencia habilitante y Carnet de Sanidad, la que será exhibida cada vez que le fuera requerida por el personal de inspección.
- b) El personal de conducción deberá abstenerse de mantener conversación con los pasajeros y contestará las consultas y preguntas que le hicieren relacionadas con el servicio, en forma correcta y cortés.
- c) El conductor no podrá abandonar la conducción del vehículo, ni distraer el manejo bajo ningún concepto. No podrá transferir ni la conducción ni la custodia del rodado a su cargo, a persona alguna.
- d) No podrán viajar en los vehículos personas en manifiesto estado de ebriedad.
- e) No podrán ascender con bultos o materiales que pudieren afectar a los pasajeros, como así tampoco los que llevaron animales, paquetes de excesivas dimensiones, vidrios, productos inflamables o explosivos.

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

- f. Los conductores no permitirán el ascenso y/o descenso de pasajeros estando el vehículo en movimiento, debiendo hacerlo solamente en las paradas establecidas.

"Artículo 12º.- Las concesionarias deberán proceder mensualmente a la deseinfección de todos los vehículos de su flota, al igual que el local guarda-coche."

Artículo 13º.- Las concesionarias que soliten la inscripción y baja de unidades y cambios de motor en las mismas, deberán presentar los siguientes requisitos:

- a) Inscripción: Solicitud, Póliza de Seguro, Certificado de Fabricación, Factura de Chasis y Carrocerías, Cédula, Título de Dominio Recibo de Chapa Patente al día, Tarjeta de Inspección y la presentación de la unidad a inscribirse.
- b) Baja de Unidad: Solicitud, Libre Deuda Municipal, Pago de Desinfección al día, Libre Prenda y Recibo de Chapa Patente por el año en curso.
- c) Cambio de Motor: Solicitud, Factura de Compra, Certificado de Fabricación, Libre Deuda, Libre Prenda, Título y Cédula.

Artículo 14º.- Producida la caducidad de la concesión, la prestataria del Servicio pierde el Depósito de Garantía, el que quedará en beneficio y propiedad de la Municipalidad.

Las empresas que hubieren sido sancionadas con caducidad de la concesión no podrán participar en nuevas licitaciones para la obtención de otras concesiones por DIEZ (10) AÑOS, sanción que alcanzará a las personas físicas que hubieren sido Directores, Gerentes y Administradores de las permisionarias sancionadas.

Las concesionarias deberán tener un depósito de garantía por cada unidad equivalente al precio del boleto actual, al valor de un mil (1.000) boletos, que podrán ser en Títulos Públicos Nacionales, Provinciales o Municipales. Los que se ajustarán de acuerdo con las cotizaciones respectivas al momento de la adjudicación o la variación del precio del boleto.

Artículo 15º.- El Departamento Ejecutivo, cuando lo crea necesario dispondrá que las concesionarias realicen algún servicio especial y/o nocturno en forma excepcional. Para el caso de que estos sean de carácter permanente los mismos se determinarán en forma conjunta entre el Ente concedente y las concesionarias. El Departamento Ejecutivo también podrá disponer la obligatoriedad de señalar mediante un cartel indicador que se trata del último coche en servicio.

- a) Que las empresas de Omnibus que en su recorrido cubren servicios a determinados barrios, deberán poseer en sus unidades un cartel que indique hacia el lugar que se dirige debiendo ser éste visible a una distancia de por lo menos 30 mts. aproximadamente, y que los mismos en horas de la noche sean iluminados de distintos colores, para ser notados a la distancia hacia donde se dirigen.
- b) Las Empresas que prestan servicios a terceros no podrán en ningún momento utilizar los vehículos con los colores que las caracterizan a cada una de ellas, en caso de comprobarse el incumplimiento de la presente

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

disposición se harán pasibles a las sanciones previstas.

- c) Queda terminantemente prohibido a los concesionarios, que las unidades que se encuentran fuera de servicios y pertenezcan al parque automotor de la empresa, sean afectadas a otras, sin previa autorización de la Dirección de Transporte y Servicios Públicos.

Artículo 16°.- Las sociedades concesionarias del servicio no podrán reducir en ningún caso, sin previa autorización expresa del Departamento Ejecutivo, el número de unidades en circulación, acertar los recorridos, paralizar los servicios o introducir variantes que desvirtuen los fines de la concesión. La supresión del servicio sin autorización expresa por autoridad competente, salvo que fuera motivado por razones de fuerza mayor debidamente justificada, harán pasibles a las sociedades adjudicatarias de sanciones que podrán llegar hasta la incautación de todas las unidades afectadas al servicio.

Artículo 17°. - Las concesionarias deberán contar con locales apropiados para resguardo de los coches, estando prohibido mantenerlos estacionados, repararlos o lavarlos en la vía pública. En dichos locales estarán instalados baños con las comodidades necesarias para el aseo personal de los empleados, las citadas dependencias deberán encontrarse en todo momento en las máximas condiciones de higiene.

Deberán también tener TALLERES PROPIOS para la revisión diaria reparación de las unidades antes de salir a servicio.

Artículo 18°.- Los concesionarios están obligados a poner en conocimiento del Departamento Ejecutivo en un plazo de 24 Horas de los conflictos que se susciten con su personal, debiéndose informar las causas y antecedentes que motivaron el conflicto.

Asimismo las partes podrán allanarse a aceptar las soluciones que proponga el Departamento Ejecutivo en interés del mantenimiento y continuidad del Servicio.

Artículo 19°.- Cuando un coche sufra desperfectos y se detenga en su trayecto o marcha muy atrasado, el que venga detrás podrá pasarse siempre que circule a horario, en tal caso, éste último coche tenga la obligación de levantar los pasajeros conducidos por el primero, conociendo los boletos pagados.

Artículo 20°.- Todos los coches deberán seguir su trayecto pre-fijado hasta el final del recorrido, salvo el caso de estar obstaculizado el camino o inutilizado el coche, en cuyo caso, las concesionarias deberán justificarlo para el supuesto de serle requerido. La falta de cumplimiento de ésta disposición será sancionada con multa.

Artículo 21°.- Los itinerarios fijados al efectuarse la concesión a la adjudicación de la línea, no podrán ser alterados sin la autorización expresa del Departamento Ejecutivo.

En los casos que las alteraciones que se propongan modifiquen substancialmente esos itinerarios, las concesionarias deberán llevar su propósito a conocimiento del Departamento Ejecutivo, y podrán hacerles efectivas cuando sean expresamente autorizadas por Ordenanza. Entre tanto, se atenderá

a las disposiciones de la Ordenanza en vigencia.

Artículo 22°.- Las interrupciones parciales o totales del servicio sin que mediare causa de fuerza mayor debidamente justificada, serán sancionadas con multas, siempre que ésta interrupción no sea mayor a 48 Horas .

Artículo 23°.- Previo a la iniciación del servicio los concesionarios están obligados a presentar al Departamento Ejecutivo las siguientes documentaciones.

- a) Copia autenticada del Contrato Social; Inscripción en el Registro Público de Comercio; autorización Legal de Funcionamiento como Persona Jurídica, en su caso; Estatuto, Nómina de Integrantes de la Comisión Directiva.
- b) Detalle de los vehículos con que se hará el servicio consignando número interno del coche; número de motor; número de chasis modelo; marca; capacidad de pasajeros sentados y de pié; tarjeta de inspección o derecho a uso de los mismos y todo otro dato que se estime conveniente.
- c) Con posterioridad a la iniciación del servicio y dentro de los tres (3) meses subsiguientes, nómina del personal (empleados y obreros) con la especificación del cargo que desempeña; edad nacionalidad; fecha de ingreso a la empresa; número de horas de servicio de cada uno; sueldo mensual; quincenal o jornal; salarios y toda otra bonificación que percibe; fecha y número de su carnet de conductor; fecha y número de su carnet de sanidad ; número de su Libreta de Enrolamiento; cédula de Identidad.

La planilla referente a los vehículos será actualizada y presentada a la Dirección de Transporte y Servicios Públicos, encargada de su control anualmente en el mes de Enero, como asimismo la de su personal, que deberá ser actualizada mensualmente con las altas y bajas que se produjeran.

Artículo 24°.- Los coches serán mantenidos en servicios en óptimas condiciones de seguridad, conservación e higiene y a tales fines se hará una inspección general de los mismos a mediados del mes de Marzo de cada año, sin perjuicios de las inspecciones rutinarias durante el año, para su mejor control. El Departamento Ejecutivo dispondrá el retiro del servicio a todos los coches que no se encuadren dentro de la presente reglamentación o que no den cumplimiento a las resoluciones de las Oficinas Técnicas Municipales una vez aprobadas éstas, aparte de exponerse a perder las concesiones respectivas, en caso de incurrir en reincidencias fehacientemente documentadas.

● Artículo 25°.- En el interior o exterior de los coches no se podrá realizar ningún tipo de propaganda, sin la expresa autorización del Departamento Ejecutivo cuyo pronunciamiento en estos casos será inapelable.

Artículo 26°.- Las Tarifas del Transporte Urbano Colectiva de Pasajeros en el radio del Municipio, serán fijadas por el Departamento Ejecutivo, teniendo en cuenta que estos sean reflejo real de los costos de explotación.

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

Artículo 27°.- Los Inspectores Municipales de la Direc. de Transporte y Serv. Públicos y los de las concesionarias podrán subir a cualquier coche en cualquier momento, en cumplimiento de sus funciones específicas, aún cuando esté completo.

Artículo 28°.- La expedición de pases Libres es facultad exclusiva de las concesionarias. De ésta facultad podrá hacer uso el Departamento Ejecutivo, solamente cuando se trate de resolver situaciones especiales en favor de lo no videntes o personas impedidas para el trabajo y sin recursos económicos. Podrán viajar gratuitamente: a) El personal afectado a la fiscalización del transporte (con credencial o uniformados), de cinco (5) concriptos uniformados y de pié; carteros, mensajeros, policías y bomberos dos (2) por unidad de pié y uniformados únicamente. La facultad de expedir pases Libres es restringida y únicamente podrá el Departamento Ejecutivo hacer uso de la misma, mediante acuerdo con las concesionarias del servicio.

"Artículo 29°.- Los boletos serán hechos por la Municipalidad y vendidos a las Empresas por su precio de costo, más un derecho fijado por la Ordenanza Impositiva Municipal de un tanto por ciento sobre el importe de los mismos, por el uso de la vía pública, todo lo que será abonado al efectuar su adquisición. Las concesionarias no podrá usar otros boletos que no sean los provistos por la Dirección General de Rentas de la Municipalidad, bajo pena de ser multado por cada infracción y en caso de reincidencia se puede llegar hasta retirarle la concesión otorgada.

"Artículo 30°.- Las concesionarias deberán proveer a su personal de dos (2) uniformes completos; uno de verano y otro de invierno; debiendo llevar el distintivo de la Empresa y el número que ésta le haya asignado para su pronta identificación.

"Artículo 31°.- Las concesionarias deberán ajustar su régimen administrativo contable al sistema uniforme que determine la autoridad municipal en concordancia con lo prescripto por el Código de Comercio y la Ley 19.550 de modo que permita al contralor de los costos y de los ingresos. Las Empresas y/o concesionarias en general están obligadas a llevar estas registraciones y a exhibirlas cuando se las requiera, bajo pena de sanciones que al respecto pueda imponer el Poder Ejecutivo Municipal."

"Artículo 32°.- Las adjudicaciones de las líneas tendrán efecto contractales y solamente podrán ser derogadas o anuladas unilateralmente por parte de la Municipalidad, en los casos en que las concesionarias incurran en violaciones reiteradas de las normas de la presente reglamentación, las que deberán ser documentadas, ajustando los procedimientos a la Ley.

Cuando las adjudicaciones sean derogadas o analizadas en virtud de la insolvencia de las concesionarias para prestar el servicio o por no observar las disposiciones vigentes sobre la materia, no tendrán derecho a la reclamación legal alguna por cuanto las concesiones se hacen en función exclusiva del interés público.

"Artículo 33°.- Las conseeionarias deberán llevar una planilla de ruta (movimiento de pasajeros por turno), las que serán enviadas a La Dirección de Transporte y Servicios Públicos, cada vez que ésta lo solicite y servirán como elementos básicos para la fijación de frecuencias.

Artículo 34°.- Todo conductor de ómnibus del Transporte Urbano Colectivo de Pasajeros, queda obligado a mantener las puertas de las unidades a su cargo completamente cerradas mientras se encuentran en circulación, las que únicamente serán abiertas cuando se detengan para el ascenso o descenso del pasajero como así también a no permitir viajar en los estribos o colgados de los costados del vehículo.

Artículo 35°.- Todo menor de hasta cuatro (4) años de edad, no paga boleto, por lo tanto no ocupará asiento, mayor de la edad citada paga boleto entero.

Las empresas concesionarias de común acuerdo con el poder Concedente otorgarán abonos escolares a estudiantes de las escuelas primarias y colegios secundarios, privados y estatales, quienes para su otorgamiento deberán presentar Certificado Escolar del establecimiento a que concurren, abonando el importe que a cada sector le corresponda, teniendo en cuenta que los mismos serán mensuales con dos (2) ó cuatro (4) viajes diarios durante veintidos (22) días.

Artículo 36°.- Los abonos, pases o credenciales deberán llevar la fotografía del portador, debiendo ser exhibidos éstos o en su defecto los boletos al personal de conducción de dicha unidad, a los inspectores de las empresas o a los Inspectores fiscalizadores pertenecientes a la Municipalidad, cuantas veces sea requerido.

Artículo 37°.- Cuando por cualquier causa el servicio quedará interrumpido por más de 48 horas, la empresa deberá devolver el importe proporcional a los poseedores de abonos o ampliará su validéz por igual tiempo en que no prestó servicio.

Artículo 38°.- Es obligatorio dar preferencia en las cuatro (4) primeras plazas de cada vehículo, a mutilados, impedidos físicos, mujeres embarazadas o con niños de corta edad en brazos o personas de avanzada edad.

Artículo 39°.- Queda permitido viajar en los ómnibus afectados al Transporte Urbano Colectivo de Pasajeros, a personas "no videntes" acompañadas de sus "perros lazarillos" ó "guias".-

Artículo 40°.- Al detenerse el vehículo para el descenso o ascenso de pasajeros, el conductor deberá hacerlo al lado derecho de la cañada y junto a la acera a una distancia no mayor de treinta (30) centímetros, salvo expresas disposiciones en contrario.

Artículo 41°.- Las personas ocupadas en la prestación del servicio como ser conductores, inspectores, etc., y que en razón de su trabajo tienen contacto con los pasajeros, deberán previamente ser autorizados por la Dirección de Transporte y Servicios Públicos mediante la Libreta de Conductor de Omnibus en la que constarán los datos personales del interesado, como así también antecedentes policiales y empresa a la cual está afectado. Además de saber leer y escribir en Castellano, deberá poseer Carnet de Manejo de 4a. Categoría, Carnet de Sanidad, conocer el Código de Tránsito, la presente Ordenanza y su reglamentación y toda otra reglamentación vigente con relación a este servicio, o que se dictare en el futuro.

Artículo 42°.- El personal esta obligado a una presentación aseada y a utilizar durante las horas de trabajo, el uniforme que será provisto

por la empresa y el que estará compuesto de dos (2) pantalones y dos (2) camisas por cada temporada (invierno y verano). En la temporada de invierno, cada dos (2) años se proveerá de un saco, campera o pullover. Para el uniforme de invierno se proveerá de dos (2) corbatas, en un todo de acuerdo con lo que preceptúa el artículo 34 de la Convención Colectiva de Trabajo N°98/73 y su compaginación de 1975.-

En lo que respecta al color del mismo, los concesionarios podrán optar por tonos grises, beige u otros de igual similitud, pero con la uniformidad que se sobreentienda para cada línea.

Artículo 43°.- El personal encargado de los coches deberá ser respetuoso con los usuarios. Toda incorrección en perjuicio de los pasajeros o de los funcionarios municipales, será sancionada por el Departamento Ejecutivo, después de sustanciada la información sumaria respectiva con las penas que a su juicio correspondan en salvaguarda del interés público que se asigna al servicio.

Artículo 44°.- Los chóferes o inspectores de las Empresas concesionarias que no observen las indicaciones que le formulen los funcionarios municipales encargados de controlar la prestación del servicio comprobada debidamente su falta se harán pasibles de sanciones que podrán llegar hasta suspensión de 30 días en el trabajo y en casos extremos a la prohibición de pertenecer al servicios del Transporte Urbano Colectivo de Pasajeros.

A tal efecto la repartición específica habilitará el legajo personal para cada conductor o inspector de las concesionarias en el que se archivarán en forma adecuada todos los antecedentes de los mismos (accidentes, incidentes, choques, infracciones, etc.), con el objeto de que los mismos pongande manifiesto si carecen de cualidades para un buen desempeño.

Artículo 45°.- Las sanciones que este personal sea objeto serán recurribles ante el Departamento Ejecutivo, cuyo pronunciamiento será inapelable, salvo en los casos en que sean afectados principios constitucionales relacionados con las garantía de que gozan todos los habitantes. No obstante, a los efectos de garantizar los servicios y la integridad física y moral de los pasajeros, se tendrá por justificada toda sanción que se resuelva en perjuicio del personal encargado de los coches y de la Empresas adjudicatarias del servicio, ya que las medidas del Departamento Ejecutivo, no se apartarán del concepto de interés público que se designa al servicio.

Artículo 46°.- Los conductores están prohibidos de fumar y no deberán permitirles a los pasajeros. Tampoco podrán abandonar la dirección del vehículo ni distraerse conversando, ni escuchar radio u otro aparato similar mientras conducen. No permitirá se ubiquen pasajeros a sus costados.

Artículo 47°.- La jornada de trabajo se efectuará cumpliendo expresamente disposiciones de la Ley 11.544 y sus reglamentaciones vigentes. El descanso entre jornada y jornada no podrá ser inferior a doce (12) horas. Exceptuándose los días que deba efectuarse los cambios semanales y/o quincenales de servicio, todo ello en los términos que indican los fascículos Nros. 7 y 8 de la Convención Colectiva de Trabajo n° 98/73 y su compaginación/75.

Artículo 48°.- El personal encargado del coche no permitirá el transporte de mayor número de pasajeros que el permitido de acuerdo a la ca

pacidad del vehículo ni permitirá que los pasajeros vayan parados habiendo adientos disponibles, quedando aclarado que el número de pasajeros sentados será de veintiuno (21) y parados hasta un 200% (Doscientos por ciento) de la capacidad de sentados.

Artículo 49°.- Los concesionarios son siempre responsables de los actos de su personal pero podrán accionar contra éstos en los casos de culpa, negligencia, etc.

Artículo 50°.- No podrán viajar las personas que se encuentren en manifiesto estado de ebriedad, las que por su falta de higiene en su indumentaria o de los bultos o materiales que lleven puedan afectar a los pasajeros los que lleven animales a excepción de lo dispuesto en el artículo 39, paquetes de excesivas dimensiones o con productos inflamables.

Artículo 51°.- Las infracciones a la presente Reglamentación, como así también a las normas que rigen el tránsito, serán penadas de acuerdo a las disposiciones vigentes al respecto por intermedio del Tribunal Municipal de Faltas.

Artículo 52°.- Derógase la Ordenanza n° 20/58 y su Decreto Reglamentario n°1000/58 y toda otra disposición que se oponga a la aplicación de la presente, en cuanto se refiere al Servicio de Transporte Urbano Colectivo de Pasajeros.

Artículo 2°.- Comuníquese, publíquese en el boletín Municipal y archívese.-

A N E X O 5.

NORMAS VINCULADAS AL TRANSPORTE

Y TRANSITO.

PROVINCIA DE TUCUMAN

LEY ORGANICA DE MUNICIPALIDADES N°5181 (30/5/80)

Esta Ley, con la reforma introducida por Ley 5231 del 4 de diciembre de 1980, establece las bases de creación, funcionamiento y extinción de los Departamentos y Comunas y las atribuciones de los funcionarios.

En su articulado dispone:

- 1.- Que el territorio de la Provincia de Tucumán se dividirá en 17 Departamentos, cada uno de los cuales tendrá un Municipio Cabecera y podrá contar con Comunas Rurales.
 - 1.1. Al frente de Cada Departamento el Poder Ejecutivo designará un Intendente (de la Municipalidad Cabecera del Departamento), que a su vez cumplirá una doble función, como Delegado del Poder Ejecutivo en el resto del Departamento. (arts.: 1° y 2°).
 - 1.2. Las Comunas Rurales serán propiciadas por el Intendente Delegado y administradas por un funcionario con el cargo de Delegado Comunal que será propuesto por el Intendente Delegado al Poder Ejecutivo, el que los nombrará. (artº.: 44ºpto. 1°).
 - 1.3. La subordinación de los Delegados Comunales a los Departamentos, se establece mediante el cumplimiento del Anexo I, de la Ley 4518 que establece la división política. (artº.: 8°).
- 2.- Los señores Intendentes Municipales ejercerán las funciones que originalmente les compete y además, las que se les autorice legalmente, según lo reglamentado por la Ley. (artº.: 3°).
 - 2.1. Como Intendentes Municipales Delegados (artº 4°), podrán sancionar y promulgar ordenanzas, a excepción de las reservadas al Poder Ejecutivo, en situaciones de extrema urgencia.
- 3.- La Municipalidad de San Miguel de Tucumán se vinculará con el Poder Ejecutivo, por intermedio del Ministerio de Gobierno y Justicia. Las restantes Municipalidades a través de la Secretaría de Estado del Interior. (artº6°).
- 4.- El Poder Ejecutivo podrá crear, modificar y extinguir Departamentos por Ley (artº10), como así también clasificar en categorías los Departamentos, Municipios Cabeceras y Comunas (artº9°).

5.- La Ley 5181 delimita otras atribuciones de las distintas instancias, mereciendo destacarse:

5.1. DEL PODER EJECUTIVO (artº12)

- Delimitar políticas, estrategias y objetivos de la acción municipal .
- Crear y reglamentar el funcionamiento de organismos intermunicipales.
- Autorizar el acogimiento de los Departamentos a los convenios nacionales o provinciales para la prestación de servicios o ejecución de obras públicas.

5.2. DE LA SECRETARIA DE ESTADO DEL INTERIOR (artº13).

- Orientar, asistir y supervisar a los Departamentos en sus gestiones, acorde a las pautas del Poder Ejecutivo.
- Ser nexo obligatorio entre los Departamentos y el Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Gobierno y Justicia (a excepción del Departamento Capital).
- Estudiar permanentemente el Régimen Municipal, proyectando las reformas necesarias.

5.3. DEL INTENDENTE DELEGADO (artº15).

- Sancionar y promulgar ordenanzas.
- Representar a la Municipalidad en sus relaciones a todos los efectos.
- Fijar las tarifas de transporte con intervención de la Dirección General de Autotransporte de la Provincia.
- Dictar Ordenanzas tarifarias.
- Celebrar contratos y autorizar trabajos previstos en el presupuesto.

Especialmente en Servicios Públicos:

- Prestar los Servicios Públicos del Municipio, pudiéndolo hacer:
a) en forma directa ; b) por concesión a terceros ; c) por intermedio de órganos mixtos ; d) acogiéndose a convenios nacionales, provinciales o intermunicipales.
- Prestar y hacer prestar los servicios públicos con eficiencia, economía y celeridad.
- Otorgar concesiones , permisos, licencias de servicios públicos municipales por tiempo determinado.
- Crear, modificar o dejar sin efecto servicios públicos municipales, según las nuevas necesidades y de conformidad a las normas vigentes.
- Podrán administrar los servicios públicos por medio de sus emplea-

dos y comisiones honorarias de vecinos.

- Ordenar ensanche y aperturas de calles y caminos ...
- Determinar la construcción de caminos y calzadas; autorizar el cobro de peaje o portazgo por tiempo determinado.
- Aplicar sanciones (multas, clausuras temporarias o definitivas, secuestros, y ordenar el arresto de infractores por término no mayor de treinta (30) días.
Podrá delegar la aplicación de sanciones en el Tribunal de Faltas.

5.4. DEL DELEGADO COMUNAL (artº37)

- La competencia Comunal se extiende a la prestación de Servicios Públicos dentro de su jurisdicción; urbanización de pueblos y áreas rurales; ejecución de obras públicas.
- El Delegado Comunal podrá:
- Reglamentar el tránsito en su jurisdicción.
- Ejercer el poder de policía comunal, aplicando sanciones, etc. dentro del enmarco legal.
- Contratar la autorización de bienes y servicios acorde a presupuesto y a las normas vigentes.
- Coordinar con los funcionarios de su jurisdicción, tareas de interés común.

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

PROVINCIA DE TUCUMAN

DECRETO LEY Nº 48. (20/12/58) : EXPLOTACION DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE AUTOMOTOR DE PASAJEROS DE JURISDICCION PROVINCIAL

VISTO:

Las presentes actuaciones por las cuales la Dirección Provincial del Transporte propicia la modificación integral del régimen estatuido por Decreto nº34/93 del 19 de enero de 1944, aprobado por ley nº1964, por el que se fijan normas para la explotación del servicio público de transporte automotor de pasajeros, en caminos de jurisdicción provincial, y

CONSIDERANDO:

Que el citado instrumento jurídico se ha tornado inactual, ya que no contempla las exigencias del presente ni permite un real mejoramiento de los servicios, para satisfacer las crecientes necesidades de los usuarios.

Que al fin de promover la eficiencia de dichos servicios y su correcto contralor, resulta indispensable modificar sustancialmente el régimen vigente, sobre bases técnico jurídicas dotadas de la indispensable flexibilidad que faciliten al Poder Administrador la solución oportuna y adecuada de los variados y complejos problemas que plantea la explotación;

Que por elementales razones de moral administrativa, es menester determinar la condición fundamental de que las concesiones se adjudiquen mediante licitación pública;

Que la licitación, al colocar en un mismo pie de igualdad a los distintos oferentes, permitirá la elección de los más idóneos y de los que ofrezcan mejores condiciones técnicas y financieras, impidiendo a la vez favoritismos reñidos con los intereses de la población.

Por ello,

EL INTERVENTOR FEDERAL DE LA PROVINCIA
EN EJERCICIO DEL PODER LEGISLATIVO
DECRETA CON FUERZA DE LEY:

ARTICULO 1º.- Es facultad del Poder Ejecutivo establecer, reglamentar y otorgar la explotación del Servicio público de transporte automotor de pasajeros por caminos de jurisdicción provincial, con sujeción a las disposiciones de este Decreto-Ley.

Exclúyense del presente régimen los servicios que cumplen los vehículos de alquiler sin horarios fijos ni itinerarios predeterminados.

ARTICULO 2º.- Las concesiones para la explotación del servicio por personas físicas o jurídicas privada solo podrá otorgarse mediante licitación pública.

ARTICULO 3º.- Para resolver las adjudicaciones se tendrán en cuenta a más de los requisitos exigidos por las bases de licitación, las siguientes condiciones:

- a.- Solvencia financiera e idoneidad técnica de los oferentes.
- b.- Material rodante y demás elementos que serán afectados a la prestación del servicio.

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

- c.- Otros antecedentes que abonen la correcta actuación de los oferentes, principalmente en el ramo de transporte de pasajeros o en otras actividades laborales, civiles, comerciales, o industriales.

ARTICULO 4º.- Las concesiones de líneas en ningún caso se acordarán por un plazo mayor de (cinco) años. El vencimiento de dicho plazo no implicará la prórroga de la concesión aún cuando el concesionario continúe prestando regularmente el servicio. Cuando una línea objeto de concesión fuera insuficientemente atendida, se concederá al concesionario un plazo no mayor de seis meses para que refuerce sus servicios. En caso de que el concesionario no ampliare o reforzare los mismos de acuerdo a las necesidades de los usuarios, se llamará a licitación para el otorgamiento de la nueva concesión que superpondrá a la anterior.

ARTICULO 5º.- Transcurrido un plazo de tres años de otorgada una concesión si se presentaren propuestas por parte de terceros para mejorar el servicio los mismos se harán conocer al concesionario primitivo para que en un plazo de treinta días exprese si podrá establecer dichas mejoras; en su defecto se podrá acordar concesión a los representantes para la explotación del servicio dentro del mismo itinerario.

ARTICULO 6º.- En el caso de que un llamado a licitación fuere declarado desierto por falta de oferentes, o por no cubrir los interesados los requisitos mínimos previstos, el Poder Ejecutivo podrá autorizar directamente la explotación de la respectiva línea, por un plazo no mayor de dos años, a cuyo termino deberá llamarse nuevamente a licitación.

ARTICULO 7º.- Los concesionarios estarán obligados a:

- a.- Transportar las personas y/o cosas previstas en el presente Decreto Ley y sus disposiciones reglamentarias, sin acordar preferencia alguna que no esté expresamente determinada.
- b.- Cumplir estrictamente el régimen tarifario autorizado;
- c.- Ajustarse a los itinerarios, velocidades y horarios previstos.
- d.- Proporcionar a la Dirección Provincial del Transporte todos los antecedentes e informes que la misma le requiera sobre la situación financiera y estado de los bienes físicos de la empresa;
- e.- Asegurar los bienes físicos, su personal y a terceros, cubriendo los riesgos propios del transporte. El costo de dicho seguro se cargará a gastos de explotación, no pudiendo en ningún caso aumentarse las tarifas mediante adicionales para cubrir el mismo.
- f.- Mantener el material rodante en perfecto estado de conservación y funcionamiento equipándolo con los elementos técnicos que exija la eficiente prestación del servicio.
- g.- No utilizar las unidades afectadas a la línea para la prestación de servicios u otros usos ajenos a la concesión;
- h.- Transportar gratuitamente por unidad, un agente o empleado policial y/o un empleado de correos, uniformado;
- i.- Transportar empleados o efectos de la Provincia debidamente autorizados, con un descuento del cincuenta por ciento sobre las tarifas vigentes;
- j.- Cumplir las disposiciones del presente Decreto-Ley y las de su reglamentación, bajo apercibimiento de que toda infracción será sancionada con las penas correspondientes.

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

ARTICULO 8°.- La concesión no podrá ser transferida, cedida o arrendada total o parcialmente, sin autorización previa del Poder Ejecutivo y luego de transcurrido un año de la inauguración del servicio debiendo mediar igual plazo para cualquier operación análoga posterior.

ARTICULO 9°.- Toda violación de las precedentes disposiciones será sancionada con multa de cien a diez mil pesos moneda nacional, pudiendo llegarse según la gravedad del caso hasta la caducidad de la concesión y pérdida del depósito de garantía.

ARTICULO 10°.- Las tarifas serán justas y razonables, debiendo cubrir los gastos de explotación y un moderado margen de ganancias; podrán ser modificados por el P.E. cuando mediaren causas debidamente comprobadas.

ARTICULO 11°.- El material rodante será de exclusiva propiedad del concesionario, con excepción de los siguientes casos:

- a.- Que se trate de automotores arrendados para cubrir accidentales o imprevistos aumentos de pasajeros.
- b.- Que se trate de automotores de propiedad exclusiva de los integrantes de la empresa concesionaria, siempre que su dueño o dueños figuren en el contrato social con iguales derechos y obligaciones que los demás socios, o que el contrato entre la firma concesionaria y el propietario de la unidad o unidades adicionales, asegure a la primera su tenencia material y su uso en forma regular y continuada.

Estas excepciones serán previamente autorizada en cada caso por la Dirección Provincial del Transporte.

ARTICULO 12°.- Los servicios a que se refiere el presente Decreto Ley se encuentran sometidos a la jurisdicción exclusiva de la Provincia. La Dirección Provincial del Transporte tendrá a su cargo el contralor y regulación de los mismos, a cuyo efecto podrá verificar la contabilidad de las empresas que los exploten, quienes deberán adoptar el sistema contable que establezca la reglamentación respectiva.

El contralor se extenderá a los servicios de transporte de jurisdicción provincial excluidos de este régimen, cuando se entendiere que pueden afectar intereses generales, debiendo en ese caso la Dirección Provincial del Transporte realizar las actuaciones tendientes al esclarecimiento de los hechos determinantes de tal perjuicio. A tal efecto recabará de los presuntos infractores la presentación de los documentos que estime necesarios y aconsejará posteriormente al P.E. la adopción de las sanciones a que hubiere lugar.

ARTICULO 13°.- La Dirección Provincial del Transporte podrá sustituir al concesionario en la prestación del servicio, cuando éste acusare graves deficiencias causadas por actos propios de su personal, sin perjuicio de las sanciones que correspondieren. Esta sustitución en el servicio deberá ser expresamente autorizada por el P.E. y la prestación se efectuará por cuenta exclusiva del concesionario.

ARTICULO 14°.- Compete a la Dirección Provincial del Transporte el otorgamiento de licencias para la explotación de los servicios de transporte de



CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

cargas o encomiendas por cuenta de terceros en el territorio de la Provincia previa la inscripción de los interesados en un Registro que a tal efecto llevará la Repartición.

DISPOSICIONES ESPECIALES Y TRANSITORIAS

ARTICULO 15°.- Hasta tanto se cumplan los trámites licitatorios para la adjudicación de una línea, el P.E. podrá conceder directamente con carácter precario y por un plazo no mayor de ciento ochenta días, permiso para la explotación del servicio, entre las personas o empresas que lo soliciten.

ARTICULO 16°.- Los permisionarios comprendidos en el artículo anterior deberán cumplir estrictamente las disposiciones del presente Decreto-Ley y su reglamentación, haciéndose pasibles, en caso de cualquier transgresión, a las penalidades previstas por el Art. 9°.-

ARTICULO 17°.- Los actuales permisionarios deberán continuar prestando normalmente los servicios a su cargo, hasta tanto se licitan las respectivas explotaciones. En las subastas a que dichos permisionarios concurren, se les dará preferencia, a igualdad de ofertas para resolver la adjudicación a su favor.

ARTICULO 18°.- La Dirección Provincial del Transporte deberá someter a consideración del P.E., dentro de un plazo de 20 (veinte) días a partir de la fecha del presente Decreto-Ley, el proyecto de reglamentación de sus normas.

ARTICULO 19°.- Derógase el Decreto N°34/93, del 19 de enero de 1944, aprobado por Ley n° 1964 y toda otra disposición que se oponga a las precedentemente establecidas.

ARTICULO 20°.- El presente Decreto-Ley será firmado por todos los señores Ministros en Acuerdo General y oportunamente será sometido a consideración del superior Gobierno de la Nación.

ARTICULO 21°.- Comuníquese, publíquese en el Boletín Oficial y archívese.
Es copia.

Fdo. MARIO JUAREZ GARCIA
" CARLOS A. GARCIA TUDERO

Fdo. ANIBAL ROBERTO ISOLA
" ABEL GARAIKOCHEA

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

PROVINCIA DE TUCUMAN

DECRETO N°772 / 3 S.O. (19/3/81): Reglamentación del Decreto Ley N°48.-

VISTO, la necesidad de reglamentar al Decreto-Ley N°48 del 20 de febrero de 1958, ratificado por Ley N°2.684 del 1° de julio de 1958; y

CONSIDERANDO:

Que el precitado decreto-ley prevé que las concesiones se adjudiquen mediante el sistema de licitación pública;

Que no obstante ello, habida cuenta de la carencia de una reglamentación adecuada, la situación del servicio público de autotransporte en la Provincia se vino desarrollando en anómalas condiciones. En efecto; una situación de excepción cual es el otorgamiento de permisos precarios se prolongó, indebidamente, en el tiempo;

Que se torna necesario normalizar íntegramente la prestación del servicio Público mediante la reglamentación del mencionado decreto-ley y con miras a obtener un pronto llamado a licitación.

Que el presente decreto reglamentario contempla adecuadamente las pautas del Decreto-Ley N°48, reglamentando pormenorizadamente lo atinente al proceso íntegro de las licitaciones públicas, con especificación de las autoridades intervinientes, pautas de calificación y selección de proponentes, preferencia en cuanto a los actuales permisionarios, en el evento de igualdad de ofertas, etc.;

Que asimismo se determina con meridiana claridad que la autoridad de aplicación es la Dirección General de Autotransporte de la Provincia;

Que, en definitiva, el presente decreto constituye el instrumento eficaz para que, cumplimentando las directivas del Decreto-Ley N°48, se seleccionen en públicas licitaciones a los concesionarios más idóneos y con mejores condiciones técnicas financieras, lo que ha de redundar en inequívocos beneficios para la comunidad;

Por ello, atento al dictamen de Fiscalía de Estado a fs. 107 (dictamen 687/81);

EL GOBERNADOR DE LA PROVINCIA

D E C R E T A

ARTICULO 1°.- Las concesiones del transporte provincial de pasajeros se registrarán por este decreto reglamentario y las disposiciones que en consecuencia se dicten.

ARTICULO 2°.- El Ministro de Economía aprobará los pliegos de condiciones generales y particulares de las concesiones cuyas bases serán propuestas por la Secretaría de Estado de Obras y Servicios Públicos con intervención de la Dirección General de Autotransporte.

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

ARTICULO 3º.- Las concesiones para la explotación del servicio público de autotransporte de pasajeros, se otorgarán por líneas o grupo de líneas. Entiéndese por línea al servicio que, con un punto de origen y otro de destino, une las localidades que se describen en el pliego de condiciones particulares.

Grupo de líneas es el conjunto de líneas que se licitan en un llamado cuyos servicios serán prestados por una empresa, describiéndose sus recorridos en el respectivo pliego de condiciones.

Las concesiones estarán sujetas a las siguientes pautas:

- a) Ningún concesionario ni por sí ni por interpósita persona, podrá explotar más de dos concesiones de jurisdicción provincial.
- b) La explotación se realizará racionalmente en beneficio del público usuario evitándose transbordos innecesarios.
- c) El Poder Ejecutivo podrá asignar nuevas líneas de fomento o prolongaciones de fomento a las líneas o grupos de líneas concedidas, siempre que no superen el 20% del recorrido total de cada concesión.

ARTICULO 4º.- Producido el fallecimiento del titular de una empresa unipersonal, la Dirección General de Autotransporte dará audiencia al representante legal de los herederos o al administrador de la sucesión dentro de los sesenta días de producido el fallecimiento, y aconsejará al Poder Ejecutivo sobre la conveniencia de mantener la concesión. Sin perjuicio de ello, producido el fallecimiento, La Dirección General de Autotransporte podrá intervenir a la empresa a los efectos de asegurar la continuidad del servicio.

ARTICULO 5º.- En el momento de la adquisición de los pliegos de condiciones, los adquirentes deberán constituir domicilio especial o legal dentro del territorio de la Provincia, y hacer expresa renuncia al Fuero Federal.

ARTICULO 6º.- A los fines de la adjudicación se tendrán en consideración las siguientes condiciones:

a) SITUACION PATRIMONIAL, ECONOMICA y FINANCIERA.-

Se acreditará con balance e inventario del último ejercicio cerrado, firmado por Contador Público Nacional y certificado por el Colegio profesional respectivo; cuando se trate de una empresa recién constituida deberá presentar un informe sobre su estado patrimonial firmado por Contador Público Nacional, certificado por el respectivo colegio profesional; dicho estado patrimonial no será ejecutado con una antelación mayor de 30 días, con respecto a su presentación.

b) ANTECEDENTES:

La certificación de antecedentes deberá otorgarse por la autoridad de aplicación del lugar donde se prestaron los servicios, debiendo contener la antigüedad y las sanciones aplicadas en el último año. A tal efecto la Dirección General de Autotransporte habilitará un registro de concesionarios de autotransporte de pasajeros.

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

c) MATERIAL RODANTE:

Nómina, con memoria descriptiva del material rodante que se pretende afectar al servicio, especificando sistema de tracción, tipo de chasis, rodado, capacidad y número de asientos, dimensiones, peso, marca, modelo.

El pliego de condiciones particulares especificará las características exigidas por las unidades del servicio, en relación al itinerario al que van a ser afectadas.

La Comisión de Preadjudicación y la Dirección General de Auto transporte podrán efectuar todas las constataciones que considere necesarias para verificar el estado del material rodante y los bienes del activo y pasivo.

ARTICULO 7º.- El contrato estará sujeto a las cláusulas que se determinen en el pliego licitatorio; tendrá un término de cinco años improrrogables y será suscripto por el concesionario y el señor Secretario de Estado de Obras y Servicio Públicos ad-referendum del Poder Ejecutivo.

ARTICULO 8º.- Las Licitaciones de líneas o grupos de líneas deberán ser anunciadas mediante avisos que se publicarán durante 5 (cinco) días corridos en el Boletín Oficial y por lo menos en 2 (dos) diarios, uno de Tucumán y otro de la Capital Federal, pudiendo utilizarse además, otros medios de publicidad.

Los avisos tendrán una anticipación mínima de 30 (treinta) días a la fecha de apertura de la propuesta.

ARTICULO 9º.- Los plazos que se establezcan en el proceso licitatorio serán computados en días corridos salvo expresa disposición en contrario, con tenida en los pliegos.

ARTICULO 10º.- El precio de los pliegos será establecido por la Dirección de Autotransporte para cada caso.

ARTICULO 11º.- Los oferentes garantizarán su oferta con un depósito en efectivo, títulos nacionales, aval o fianza bancaria o seguro de caución por el 1% del monto que en el pliego particular de condiciones se establezcan para cada línea o grupo de línea a licitar.

En el caso de depósito en efectivo deberá hacerse en el Banco de la Provincia de Tucumán, Casa Central, a la orden del Contador y Tesorero de la Provincia, y no devengará intereses ni se actualizará en caso de devolución.

El depósito de los títulos de la deuda pública se realizará en Tesorería General de la Provincia.

El aval o fianza bancaria o el seguro de caución se extenderá a favor de la Provincia de Tucumán, por el plazo de mantenimiento de la oferta y debidamente intervenido por la Dirección General de Rentas de la Provincia.

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

ARTICULO 12º.- No podrán ser proponentes , ni accionistas, socios, gerentes o mandantes de los oferentes, los funcionarios ó agentes de la Administración Pública Nacional, Provincial o Municipal, sus cónyuges, por sí ni por interpósita persona.

ARTICULO 13º.- Las propuestas se presentarán hasta la fecha y hora indicada para el acto licitatorio en un sobre cerrado y lacrado, sin otra leyenda que la destinada a precisar el código correspondiente a la línea o grupo de líneas en cuya licitación se presenta y el número de la licitación y deberá contener:

- 1) La propuesta firmada por el proponente o su apoderado, acompañando la constancia de su condición;
- 2) Constancia de la garantía exigida en el artículo 11.
- 3) Recibo de compra de los pliegos.
- 4) Pliegos de condiciones generales y particulares firmados en todos los folios.
- 5) Declaración en la que constela nacionalidad del titular de la oferta, o de los socios en su caso, constitución de domicilio en San Miguel de Tucumán y su renuncia expresa al Fuero Nacional.
- 6) Cumplimentar todos los requisitos formales establecidos en las bases de la licitación.

Será causa de rechazo de una propuesta, la omisión de los requisitos establecidos en los apartados 1, 2 y 3 pudiéndose suplir los otros durante el acto licitatorio ó en el término de tre (3) días posteriores a la apertura. Pasado dicho plazo sin darse cumplimiento a la totalidad de los requisitos, la oferta será rechazada.

ARTICULO 14º.- En el lugar y fecha fijado y que además haya sido dado a conocer en las publicaciones o al día siguiente en caso de feriado o asueto administrativo, se procederá a la apertura de las propuestas en presencia de las personas que deseen concurrir.

Antes de procederse a la apertura de las propuestas, los interesados podrán pedir o formular aclaraciones relacionadas con el acto, pero iniciada dicha apertura, no se admitirán nuevas propuestas ni interrupción alguna.

Abiertos los sobres de las propuestas se dejará constancia de su contenido en el acta, la que será firmada por el señor Secretario de Estado de Obras y Servicios Públicos, o en quién delegue, el Director o Subdirector General de Autotransporte y el Contador de la Dirección General de Autotransporte, autoridades que asistan y personas presentes que deseen hacerlo, quienes tendrán derecho a formular observaciones que sean procedentes y relacionadas con el acto, de lo que se dejará constancia.

ARTICULO 15º.- Los proponentes sólo podrán ofrecer variantes referidas a la calidad del servicio; tal oferta sólo podrá hacerse cuando el pliego

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

licitatorio así lo delimita.

ARTICULO 16º.- Los proponentes quedan obligados a presentar todas las aclaraciones que se soliciten sobre sus propuestas y antecedentes que se consideren indispensables, siempre que no se viole el principio de igualdad de trato a todos los oferentes.

ARTICULO 17º.- Si de las propuestas admitidas hubiera igualdad de ofertas entre alguna de ellas, sobre las demás, se estará a lo dispuesto por el artículo 17º del Decreto-Ley N°48 ratificado por Ley N°2.684.

Si ninguno de los oferentes que se encuentren en tal situación fuera permisionario, la Secretaría de Estado de Obras y Servicios Públicos llamará a mejora de propuestas entre éstos exclusivamente señalándose al efecto el lugar, día y hora de apertura. Si resultara una nueva paridad, la adjudicación se decidirá por sorteo entre dichas propuestas.

ARTICULO 18º.- La Secretaría de Estado de Obras y Servicios Públicos designará la Comisión de Preadjudicación.

Esta Comisión, dentro del plazo que fijen las bases de la licitación, elevará un informe fundado estableciendo el orden de prioridad de las propuestas partiendo de la más conveniente.

Dentro de los sesenta (60) días contados desde la apertura de la licitación o de la segunda apertura, en caso de igualdad de oferta, el Poder Ejecutivo resolverá la adjudicación y la notificará al adjudicatario y a los demás proponentes.

Transcurrido el plazo de mantenimiento de las ofertas, los proponentes podrán retirar el depósito de garantía, salvo que de común acuerdo se decida ampliar dicho plazo.

Adjudicada la Licitación, los proponentes cuyas ofertas fueran desechadas, podrán retirar el depósito de garantía.

El retiro de la oferta antes de la adjudicación, implica la pérdida del depósito de garantía.

ARTICULO 19º.- El poder Ejecutivo adjudicará la concesión previo dictamen de la Comisión de Pre-Adjudicación.

La adjudicación recaerá sobre la propuesta más conveniente de acuerdo al sistema previsto en el pliego de condiciones.

Dentro de los cinco (5) días hábiles a partir de la fecha del decreto de adjudicación, se notificará al interesado por telegrama colacionado.

La circunstancia de que se haya presentado sólo una oferta no impedirá la adjudicación si se la considera conveniente.

La presentación de propuestas no crea derechos a favor de los proponentes, ni obligación a cargo del Poder Ejecutivo.

En caso de que la licitación resultara desierta o fracasada, el Poder Ejecutivo deberá llamar a una nueva licitación en un plazo no mayor de 120 (ciento veinte) días.

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

ARTICULO 20°.- Adjudicada la licitación deberá firmarse el contrato respectivo dentro de los plazos establecidos en los pliegos.

Si el adjudicatario no se presentare en los plazos antes indicados ni cumpliera con los requisitos exigidos, perderá el depósito de garantía sin perjuicio de las demás sanciones.

ARTICULO 21°.- El adjudicatario, antes de firmar el contrato de concesión afianzará el cumplimiento de su compromiso mediante depósito en efectivo, títulos de la deuda pública, nacional, provincial o municipal, fianza bancaria o seguro de caución y su monto será equivalente al dos por ciento (2%) del valor total del parque móvil que afectará al servicio de acuerdo a su oferta.

En ningún caso, el valor de la unidad se tendrá por inferior al precio de un vehículo de media distancia de tres (3) años y seis (6) meses de antigüedad. Este depósito se integrará con la garantía prevista en el artículo 11, estará sujeto a las mismas penalidades y su monto será reajustado anualmente según el precio que se fije como base de amortización en el último estudio de costo correspondiente al año calendario correspondiente al de la licitación.

ARTICULO 22°.- Si alguna de las partes contratantes quisiera elevar el contrato a escritura pública, los honorarios de escribano y otros gastos que esta operación ocasionare, quedarán a cargo de la parte que lo pida.

ARTICULO 23°.- Se podrá contratar la concesión con el proponente que siga en el orden de calificación de la comisión de preadjudicación, cuando el o los primeros retirasen sus propuestas o no concurrieran a suscribir el contrato.

ARTICULO 24°.- Las penalidades por el incumplimiento de las disposiciones legales, reglamentarias y de las que en consecuencia dicte la Dirección General de Autotransporte, estarán sujetas al artículo 9° del Decreto-Ley N°48 del 20 de febrero de 1958 ratificado por Ley 2.648 y sus modificatorias.

ARTICULO 25°.- Previo a la firma del contrato, deberá acreditarse la propiedad de los vehículos que se afectarán al servicios.

ARTICULO 26°.- Con no menos de quince (15) días de anticipación a la fecha de la iniciación de los servicios, el concesionario solicitará a la Dirección General de Autotransporte la habilitación para el uso de los vehículos que afectará a la prestación.

ARTICULO 27°.- El parque móvil no deberá exceder de una antigüedad de siete (7) años, debiendo ajustarse en su cumplimiento y atención, a las disposiciones sobre inspección técnica de la Dirección General de Autotransporte.

Todo aumento o disminución del parque móvil destinado a la concesión deberá estar expresamente autorizado.

En caso de aumento del parque móvil, deberá incrementarse proporcionalmente el depósito de garantía previsto en el artículo 21° del presente.

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

te decreto.

ARTICULO 28º.- Las tarifas surgirán de los estudios de costos realizados por la Dirección General de Autotransporte y se incrementarán conforme lo establecido en el artículo 10º del Decreto-Ley Nº48 ratificado por Ley Nº2.684.

ARTICULO 29º.- El presente decreto será refrendado por el señor Ministro de Economía y firmado por el señor Secretarios de Estado de Obras y Servicios Públicos.

ARTICULO 30º.- Dése al Registro Oficial de Leyes y Decretos, comuníquese, publíquese en el Boletín Oficial y archívese.-

Fdo. C.P.N. FEDERICO A.M. LANNES
MINISTRO DE ECONOMIA

Fdo. LINO DOMINGO MONTIEL FORZANO
GENERAL DE BRIGADA (R)
GOBERNADOR DE TUCUMAN.-

Fdo. IngºHECTOR AUAD
SECRETARIO DE ESTADO DE
OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

PROVINCIA DE TUCUMAN

DECRETO Nº1.813/3 S.O. (29/6/79) - REGLAMENTACION DE SANCIONES

VISTO, la necesidad de reglamentar la Ley Nº5.013 del 27 de octubre de 1978, modificatoria del artículo 5º del Decreto-Ley Nº48, del 20 de febrero de 1958, aprobado por Ley Nº2.864 del 1º de julio de 1958; y

CONSIDERANDO:

Que la presente reglamentación ha sido analizada en profundidad, habiéndose volcado en ella toda la experiencia acumulada a través de muchos años de labor de la actual Dirección General de Autotransporte;

Que también se ha dado participación durante el proceso de elaboración al sector empresarial por intermedio de sus legítimos representantes nucleados en la Asociación de Empresarios del Transporte Automotor (A.E.T. A.T.)

Que también cabe destacar que la instrumentación de esta medida responde a disposiciones de este Gobierno, quien consideró de fundamental importancia y necesidad encarar la actualización de la reglamentación existente de manera tal que responda adecuadamente a la finalidad para la cual fué dictada.

Por ello, teniendo en cuenta la intervención que le cupo a la Secretaría de Estado de Asuntos Legislativos, documentada en fs. 18/19; 26/27 ; 36/39 y 41, y el dictámen de Fiscalía de Estado de fs. 40,

EL GOBERNADOR DE LA PROVINCIA D E C R E T A

ARTICULO 1º.- La Dirección General de Autotransporte será el organismo competente en la aplicación de multas a que dieran lugar las infracciones cometidas en violación de las disposiciones de la Ley de Transporte.

ARTICULO 2º.- Las infracciones que a continuación se detallan, serán sancionadas con multas de PESOS CINCO MIL QUINIENTOS (\$ 5.500) a PESOS QUINIENTOS CINCUENTA MIL (\$550.000) montos reajustables conforme lo establecido por el artículo 1º de la Ley Nº5.013 del 27 de octubre de 1978:

- 1º-Transferir el permiso de explotación sin conocimiento previo de la Dirección General de Autotransporte.
- 2º-Celebrar convenios para combinación formal de servicios con líneas de otra jurisdicción, sin previa comunicación a la Dirección General de Autotransporte;
- 3º-Celebrar pactos entre sí las empresas, sin autorización, que con-

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

tengan estipulaciones referidas al servicio que prestan en la jurisdicción provincial;

- 4º-Iniciar servicios experimentales sin autorización;
- 5º-Alterar las tarifas;
- 6º-Alterar los recorridos sin causas justificadas;
- 7º-Abandonar el servicio;
- 8º-No asegurar la llegada de los pasajeros a destino por interrupción del viaje en el trayecto, o no correr por su cuenta con los gastos adicionales;
- 9º-Librar al servicio un ómnibus, sin previa autorización;
- 10º-Establecer servicios marginales no autorizados;
- 11º-Incurrir en pérdida de horario de salida;
- 12º-No comparecer a la tercera citación de la Dirección General de Autotransporte, en la misma causa administrativa;
- 13º-Circular con vehículo radiado de servicio por el Departamento Técnico de la Dirección General de Autotransporte;
- 14º-No cumplir con las disposiciones vigentes en materia de seguro.

ARTICULO 3º.- Habrá reincidencias cuando cualquier unidad de la misma Empresa cometa otra infracción de las enumeradas en el Artículo precedente, dentro de los ciento veinte (120) días de producida la primera. La tercera reincidencia de las infracciones enumeradas en el Artículo 2º, no podrá ser sancionada con multa, correspondiendo en su caso la caducidad de la concesión y pérdida del derecho de garantía prescripto en el Artículo 5º de la Ley.

ARTICULO 4º.- Las infracciones enumeradas en este artículo serán penadas con multa igual al mínimo legal para la primera vez:

- 1º-Incurrir en atraso sin causa justificada en horario de salida y/o llegada;
- 2º-No comunicar la hora de llegada de la unidad;
- 3º-No comunicar novedades surtidas durante el desarrollo del servicio;
- 4º-No ubicar el vehículo con la anticipación reglamentaria en la plataforma de salida estando ésta desocupada.

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

- 5º-Abandonar la unidad, sin causa justificada estando ésta ubicada en plataforma de salida;
- 6º-Ubicar en forma indebida la unidad, en plataforma;
- 7º-Ubicar antes de hora la unidad en plataforma, estableciéndose una tolerancia de diez minutos;
- 8º-Adelantar el horario de llegada;
- 9º-Exceder la velocidad permitida en playa de maniobras;
- 10º-Mantener el motor en marcha una vez estacionado en plataforma;
- 11º-Salir de plataforma sin orden de salida;
- 12º-Ubicar la unidad en zona prohibida en la estación terminal;
- 13º-Ubicar la unidad, con pasajeros, en plataforma de salida;
- 14º-Levantar pasajeros en zona prohibida;
- 15º-Obstruir la salida de los servicios en playa de maniobra;
- 16º-No vestir uniforme reglamentario completo el personal de tránsito de las Empresas, siempre que tenga éste antigüedad superior a noventa días;
- 17º-No aportar documentación de identidad, de conducción y del vehículo;
- 18º-Delegar funciones a personal no autorizado;
- 19º-Falta de higiene en las unidades;
- 20º-Falta de carteles indicadores de tarifas y horarios dentro de las unidades
- 21º-Portar en los vehículos carteles publicitarios sin previa autorización ;
- 22º-No encender las luces interiores del vehículo cuando resulte necesario;
- 23º-Falta de carteles indicadores de destino;
- 24º-Atender un servicio de refuerzo sin conocimiento de la Dirección General de Autotransporte;
- 25º-Circular con pasajeros en cantidad superior a la permitida;
- 26º-Cambiar de unidad o transbordar, mientras se cumple el servicio

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

y sin conocimiento ulterior de la Dirección General de Autotransporte;

27º-No expender boletos sin causa justificada.

ARTICULO 5º.- Habrá reincidencia cuando cualquier unidad de la misma Empresa cometa otra infracción de las enumeradas en el artículo precedente dentro de los ciento veinte (120) días de producida la primera. La reincidencia de las infracciones enumeradas en el Artículo 4º serán sancionadas en su caso con la duplicación, triplicación, etc. de la multa, hasta el monto máximo establecida por la ley.

ARTICULO 6º.- El agente de Autotransporte o Policía Provincial que compruebe una infracción, labrará un acta de inmediato, que contendrá los elementos necesarios para determinar claramente:

- 1º- Fecha, Hora y lugar de la infracción;
- 2º- Naturaleza y circunstancia de la infracción;
- 3º- Nombre y domicilio del infractor y del personal en tránsito, si fuere conocido o, en su caso, la identificación del vehículo automotor;
- 4º-Datos de los testigos, especificando nombres, domicilio y documento de identidad. Relación de las demás pruebas que hubiere;
- 5º-La norma presuntivamente infringida;
- 6º-Nombre y cargo del agente interviniente.

ARTICULO 7º.- Las notas labradas por agente competente, en las condiciones exigidas por el Artículo 6º, y que no sean enervadas por otras pruebas, serán consideradas como suficiente probanza de la responsabilidad del infractor, el que podrá dentro de los cinco (5) días hábiles a contar desde la fecha de la primera notificación presentar pruebas en su descargo.

Los recursos contra las sanciones aplicadas se registrarán por las disposiciones de la Ley Nº4.537.-

ARTICULO 8º.- La Dirección General de Autotransporte está autorizada a percibir el pago de las multas dentro de las cuarenta y ocho (48) horas de la notificación de la resolución ejecutoriada. Las mismas se harán efectivas mediante depósito en el Banco de la Provincia de Tucumán -Casa Central, en la cuenta que se denomina "Superior Gobierno de la Provincia-Cuenta Z-02".

ARTICULO 9º.- Serán aplicables las disposiciones del presente Decreto a los expedientes pendientes de resolución definitiva.

ARTICULO 10º.- El presente decreto será refrendado por el señor Ministro

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

de Economía y firmado por el señor Secretario de Estado de Obras Públicas.

Dése al Registro oficial de Leyes y Decretos, comuníquese, publíquese en el Boletín Oficial y archívese.-

Fdo. C.P.N. FEDERICO A.M. LANNES
MINISTRO DE ECONOMIA

Fdo: LINO MONTIEL FORZANO
GENERAL DE BRIGADA
GOBERNADOR DE TUCUMAN.-

MUNICIPALIDAD DE S.M. DE TUCUMAN

Ordenanza N°400 (25/6/79): Reglamentación de la Explotación del Servicio Público de Transporte Urbano de pasajeros (modificación de la Ordenanza 65/76)

VISTO:

Que por expediente n°4363-77, la Asociación de Empresarios de Transporte Automotor Tucumán (A.E.T.A.T.), solicita la modificación de los artículos 2°, 4°, 9°, 10°, 15°, 16°, 17°, 18°, 19°, 20°, 22°, 24°, 25°, 26°, 28°, 30°, 33°, 35°, 37°, 43°, 44°, 49°, y 50°, de la Ordenanza 65/76, que reglamenta la explotación del Servicio Público de Transporte Urbano de Pasajeros;

y

CONSIDERANDO:

Que la Comisión Técnica designada por Decreto n°171 SSP de fecha 31-5-78 para el estudio de la factibilidad de modificar la Ordenanza de que se trata, luego de un análisis exhaustivo en la faz técnica, legal y contable, aconseja se proceda de conformidad con lo requerido, criterio que es compartido por este Departamento Ejecutivo;

Atento a ello y de conformidad con lo dictaminado por la Dirección de Asuntos Legales,

EL INTENDENTE DELEGADO
EN LA CIRCUNSCRIPCIÓN DE SAN MIGUEL DE TUCUMAN
SANCIONA Y PROMULGA LA SIGUIENTE
ORDENANZA:

ARTICULO 1°.- Modifícase la Ordenanza n°65 de fecha 15/12/76, la cual queda redactada de la siguiente manera:

"Artículo 1°.- La explotación del Transporte Urbano Colectivo de Pasajeros dentro del radio del Municipio de la Ciudad de San Miguel de Tucumán, es un servicio público. Su organización y prestación se regirán por las disposiciones de la presente ordenanza y la reglamentación que dictare el Departamento Ejecutivo, a la cual deberán ajustarse las concesionarias."

"Artículo 2°.- Las concesiones se otorgarán a Empresas, Cooperativas, Personas o Sociedades legalmente constituidas a razón de una por línea, no pudiendo dicha concesión, ser cedida, transferida o arrendada, ni fusionarse con otra sin previa autorización del Departamento Ejecutivo. En el caso de las sociedades por acciones, solamente se permitirá que las acciones sean nominativas. Las alícuotas o acciones de los distintos tipos de sociedades solo podrán ser cedidas a terceros, ajenos a la sociedad, previo acuerdo del Departamento Ejecutivo.

"Artículo 3°.- Las concesiones de líneas urbanas serán otorgadas por el Departamento Ejecutivo, previo llamado a Licitación Pública, con pliego de condiciones aprobado por el Departamento Ejecutivo, por el término de cinco (5) años, renovables por períodos iguales, siempre y cuando la Municipalidad compruebe la prestación de un servicio eficiente, con unidad en buen estado de funcionamiento y una solvente situación económica. Las empresas para poder solicitar la renovación de la concesión deberán contar con unidades de hasta cinco (5) años de antigüedad desde el año de su fabricación y una flota que tendrá como mínimo la siguiente antigüedad: 30% (treinta por

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

ciento) unidades nuevas, 40% (cuarenta por ciento) entre 1 (uno) y tres (3) años y 30% (treinta por ciento) entre 4 (cuatro) y 5 (cinco) años de uso."

"Artículo 4º.- El Departamento Ejecutivo establecerá las condiciones que deberán reunir los vehículos, capacidad, seguridad y comodidad. Fijará el recorrido y horario de cada línea, teniendo en cuenta, que no sobrepase de una superposición del 30% (treinta por ciento) con respecto al recorrido y zona de influencia extrema del mismo."

"Artículo 5º.- Sin perjuicio de los requisitos que se determinen a cada una de las licitaciones respectivas, los concesionarios deberán contar con un inmueble que reúna las siguientes condiciones:

- a) estar preferentemente ubicado dentro del recorrido de la línea o en sus inmediaciones a los fines de facilitar el cumplimiento de los diagramas y horarios."
- b) Tener capacidad para la guarda de la totalidad de las unidades que componen la flota."
- c) Poseer bajo techo las instalaciones destinadas a la carga de combustibles, tarea de mantenimiento, reparación y limpieza de unidades.
- d) Poseer boca de expendio de combustibles para cubrir las necesidades de la flota.
- e) Poseer baños y vestuarios para el personal.
- f) Poseer lavaderos para los vehículos a los fines de su diario aseo.
- g) Contar con instalaciones aptas para la atención mecánica de las unidades.
- h) Estar construídas en forma que no produzca la actividad de ruidos molestos o condicionen al vecindario y fincas linderas.
- i) El local guarda-coche deberá contar con la suficiente iluminación, para permitir el acceso del material rodante y su atención por el personal de mantenimiento, en cualquier horario del día o de la noche. A tal efecto deberán cumplimentarse las disposiciones sobre seguridad industrial y sanidad ambiental, como así también lo referente a la Defensa Pasiva.
- j) Queda terminantemente prohibido la permanencia de vehículos fuera de servicio y/o reparación en la vía pública y/o en las inmediaciones del local guarda-coche, y/o cualquier punto de la ciudad, las unidades que se encuentren fuera de servicio, deberán permanecer en el interior del local guarda-coche.
- k) Contará además la concesionaria con instalaciones adecuadas para su administración. En ellas exhibirá sus horarios, itinerarios, frecuencia y servicios.

"Artículo 6º.- Todas las unidades con que las concesionarias prestan servicios, deberán hallarse inscriptas en el REGISTRO NACIONAL DE LA PROPIEDAD DEL AUTOMOTOR, a nombre de la empresa titular de la concesión.

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

No podrán bajo ningún concepto, hallarse inscriptas en el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor a nombre de terceras personas."

"Artículo 7º.- Las concesionarias deberán acreditar haber adquirido o comprometido en firme la adquisición de la totalidad de las unidades que deben afectarse al servicio y sus reservas."

"Artículo 8º.- Dispondrán de un vehículo de reserva por cada seis (6) unidades de las propuestas, para ser utilizadas como unidad de refuerzo y para servicios de emergencia."

"Artículo 9º.- A los efectos de mantener un servicio eficiente el Departamento Ejecutivo fijará la cantidad mínima de unidades de acuerdo a las necesidades de cada uno de los recorridos, al momento de realizarse la licitación de la línea, teniendo en cuenta la distancia a cubrir y la frecuencia deseada entre una unidad y otra."

"Artículo 10º.- Las concesionarias que expidieren boletos no proporcionados por la autoridad municipal y acreditada la violación, se harán pasibles a una sanción consistente en una multa cuyo monto será igual al valor de un mil (1.000) boletos al momento de la comisión del hecho punible mencionado."

En caso de reiteración se producirá la automática caducidad de la concesión sin perjuicios del ejercicio de las acciones penales correspondientes.

"Artículo 11º.- Cada chofer deberá tener un legajo personal (ficha) en el que se consignarán las infracciones realizadas por el mismo, sanciones aplicadas por el Tribunal Municipal de Faltas, quejas de los usuarios, etc. La autoridad Municipal podrá en caso de reiteradas faltas y de acuerdo a la gravedad de las mismas y demás antecedentes del caso, cancelar la autorización para conducir rodados de servicios públicos del Transporte de Pasajeros en el radio Municipal."

- a) Durante la prestación de los servicios de conductores deberán llevar consigo su licencia habilitante y Carnet de Sanidad, la que será exhibida cada vez que le fuera requerida por el personal de inspección.
- b) El personal de conducción deberá abstenerse de mantener conversación con los pasajeros y contestará las consultas y preguntas que le hicieren relacionadas con el servicio, en forma correcta y cortés.
- c) El conductor no podrá abandonar la conducción del vehículo, ni distraer el manejo bajo ningún concepto. No podrá transferir ni la conducción ni la custodia del rodado a su cargo, a persona alguna.
- d) No podrán viajar en los vehículos personas en manifiesto estado de ebriedad.
- e) No podrán ascender con bultos o materiales que pudieren afectar a los pasajeros, como así tampoco los que llevaron animales, paquetes de excesivas dimensiones, vidrios, productos inflamables o explosivos.

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

- f. Los conductores no permitirán el ascenso y/o descenso de pasajeros estanto el vehículo en movimiento, debiendo hacerlo solamente en las paradas establecidas.

"Artículo 12º.- Las concesionarias deberán proceder mensualmente a la desinfección de todos los vehículos de su flota, al igual que el local guarda-coche."

Artículo 13º.- Las concesionarias que soliten la inscripción y baja de unidades y cambios de motor en las mismas, deberán presentar los siguientes requisitos:

- a) Inscripción: Solicitud, Póliza de Seguro, Certificado de Fabricación, Factura de Chasis y Carrocerías, Cédula, Título de Dominio Recibo de Chapa Patente al día, Tarjeta de Inspección y la presentación de la unidad a inscribirse.
- b) Baja de Unidad: Solicitud, Libre Deuda Municipal, Pago de Desinfección al día, Libre Prenda y Recibo de Chapa Patente por el año en curso.
- c) Cambio de Motor: Solicitud, Factura de Compra, Certificado de Fabricación, Libre Deuda, Libre Prenda, Título y Cédula.

Artículo 14º.- Producida la caducidad de la concesión, la prestataria del Servicio pierde el Depósito de Garantía, el que quedará en beneficio y propiedad de la Municipalidad.

Las empresas que hubieren sido sancionadas con caducidad de la concesión no podrán participar en nuevas licitaciones para la obtención de otras concesiones por DIEZ (10) AÑOS, sanción que alcanzará a las personas físicas que hubieren sido Directores, Gerentes y Administradores de las permisionarias sancionadas.

Las concesionarias deberán tener un depósito de garantía por cada unidad equivalente al precio del boleto actual, al valor de un mil (1.000) boletos, que podrán ser en Títulos Públicos Nacionales, Provinciales o Municipales. Los que se ajustarán de acuerdo con las cotizaciones respectivas al momento de la adjudicación o la variación del precio del boleto.

Artículo 15º.- El Departamento Ejecutivo, cuando lo crea necesario dispondrá que las concesionarias realicen algún servicio especial y/o nocturno en forma excepcional. Para el caso de que estos sean de carácter permanente los mismos se determinarán en forma conjunta entre el Ente concedente y las concesionarias. El Departamento Ejecutivo también podrá disponer la obligatoriedad de señalar mediante un cartel indicador que se trata del último coche en servicio.

- a) Que las empresas de Omnibus que en su recorrido cubren servicios a determinados barrios, deberán poseer en sus unidades un cartel que indique hacia el lugar que se dirige debiendo ser éste visible a una distancia de por lo menos 30 mts. aproximadamente, y que los mismos en horas de la noche sean iluminados de distintos colores, para ser notados a la distancia hacia donde se dirigen.
- b) Las Empresas que prestan servicios a terceros no podrán en ningún momento utilizar los vehículos con los colores que las caracterizan a cada una de ellas, en caso de comprobarse el incumplimiento de la presente

disposición se harán pasibles a las sanciones previstas.

- c) Queda terminantemente prohibido a los concesionarios, que las unidades que se encuentran fuera de servicios y pertenezcan al parque automotor de la empresa, sean afectadas a otras, sin previa autorización de la Dirección de Transporte y Servicios Públicos.

Artículo 16°.- Las sociedades concesionarias del servicio no podrán reducir en ningún caso, sin previa autorización expresa del Departamento Ejecutivo, el número de unidades en circulación, acertar los recorridos, paralizar los servicios o introducir variantes que desvirtuen los fines de la concesión. La supresión del servicio sin autorización expresa por autoridad competente, salvo que fuera motivado por razones de fuerza mayor debidamente justificada, harán pasibles a las sociedades adjudicatarias de sanciones que podrán llegar hasta la incautación de todas las unidades afectadas al servicio.

Artículo 17°. - Las concesionarias deberán contar con locales apropiados para resguardo de los coches, estando prohibido mantenerlos estacionados, repararlos o lavarlos en la vía pública. En dichos locales estarán instalados baños con las comodidades necesarias para el aseo personal de los empleados, las citadas dependencias deberán encontrarse en todo momento en las máximas condiciones de higiene.

Deberán también tener TALLERES PROPIOS para la revisión diaria reparación de las unidades antes de salir a servicio.

Artículo 18°.- Los concesionarios están obligados a poner en conocimiento del Departamento Ejecutivo en un plazo de 24 Horas de los conflictos que se susciten con su personal, debiéndose informar las causas y antecedentes que motivaron el conflicto.

Asimismo las partes podrán allanarse a aceptar las soluciones que proponga el Departamento Ejecutivo en interés del mantenimiento y continuidad del Servicio.

Artículo 19°.- Cuando un coche sufra desperfectos y se detenga en su trayecto o marcha muy atrasado, el que venga detrás podrá pasarse siempre que circule a horario, en tal caso, éste último coche tenga la obligación de levantar los pasajeros conducidos por el primero, conociendo los boletos pagados.

Artículo 20°.- Todos los coches deberán seguir su trayecto pre-fijado hasta el final del recorrido, salvo el caso de estar obstaculizado el camino o inutilizado el coche, en cuyo caso, las concesionarias deberán justificarlo para el supuesto de serle requerido. La falta de cumplimiento de ésta disposición será sancionada con multa.

Artículo 21°.- Los itinerarios fijados al efectuarse la concesión a la adjudicación de la línea, no podrán ser alterados sin la autorización expresa del Departamento Ejecutivo.

En los casos que las alteraciones que se propongan modifiquen substancialmente esos itinerarios, las concesionarias deberán llevar su propósito a conocimiento del Departamento Ejecutivo, y podrán hacerles efectivas cuando sean expresamente autorizadas por Ordenanza. Entre tanto, se atenderán

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

a las disposiciones de la Ordenanza en vigencia.

Artículo 22°.- Las interrupciones parciales o totales del servicio sin que mediare causa de fuerza mayor debidamente justificada, serán sancionadas con multas, siempre que ésta interrupción no sea mayor a 48 Horas .

Artículo 23°.- Previo a la iniciación del servicio los concesionarios están obligados a presentar al Departamento Ejecutivo las siguientes documentaciones.

- a) Copia autenticada del Contrato Social; Inscripción en el Registro Público de Comercio; autorización Legal de Funcionamiento como Persona Jurídica, en su caso; Estatuto, Nómina de Integrantes de la Comisión Directiva.
- b) Detalle de los vehículos con que se hará el servicio consignando número interno del coche; número de motor; número de chasis modelo; marca; capacidad de pasajeros sentados y de pié; tarjeta de inspección o derecho a uso de los mismos y todo otro dato que se estime conveniente.
- c) Con posterioridad a la iniciación del servicio y dentro de los tres (3) meses subsiguientes, nómina del personal (empleados y obreros) con la especificación del cargo que desempeña; edad nacionalidad; fecha de ingreso a la empresa; número de horas de servicio de cada uno; sueldo mensual; quincenal o jornal; salarios y toda otra bonificación que percibe; fecha y número de su carnet de conductor; fecha y número de su carnet de sanidad ; número de su Libreta de Enrolamiento; cédula de Identidad.

La planilla referente a los vehículos será actualizada y presentada a la Dirección de Transporte y Servicios Públicos, encargada de su control anualmente en el mes de Enero, como asimismo la de su personal, que deberá ser actualizada mensualmente con las altas y bajas que se produjeran.

Artículo 24°.- Los coches serán mantenidos en servicios en óptimas condiciones de seguridad, conservación e higiene y a tales fines se hará una inspección general de los mismos a mediados del mes de Marzo de cada año, sin perjuicios de las inspecciones rutinarias durante el año, para su mejor control. El Departamento Ejecutivo dispondrá el retiro del servicio a todos los coches que no se encuadren dentro de la presente reglamentación o que no den cumplimiento a las resoluciones de las Oficinas Técnicas Municipales una vez aprobadas éstas, aparte de exponerse a perder las concesiones respectivas, en caso de incurrir en reincidencias fehacientemente documentadas.

Artículo 25°.- En el interior o exterior de los coches no se podrá realizar ningún tipo de propaganda, sin la expresa autorización del Departamento Ejecutivo cuyo pronunciamiento en estos casos será inapelable.

Artículo 26°.- Las Tarifas del Transporte Urbano Colectiva de Pasajeros en el radio del Municipio, serán fijadas por el Departamento Ejecutivo, teniendo en cuenta que estos sean reflejo real de los costos de explotación.

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

Artículo 27°.- Los Inspectores Municipales de la Direc. de Transporte y Serv. Públicos y los de las concesionarias podrán subir a cualquier coche en cualquier momento, en cumplimiento de sus funciones específicas, aún cuando esté completo.

Artículo 28°.- La expedición de pases Libres es facultad exclusiva de las concesionarias. De ésta facultad podrá hacer uso el Departamento Ejecutivo, solamente cuando se trate de resolver situaciones especiales en favor de lo no videntes o personas impedidas para el trabajo y sin recursos económicos. Podrán viajar gratuitamente: a) El personal afectado a la fiscalización del transporte (con credencial o uniformados), de cinco (5) concriptos uniformados y de pié; carteros, mensajeros, policías y bomberos dos (2) por unidad de pié y uniformados únicamente. La facultad de expedir pases Libres es restringida y únicamente podrá el Departamento Ejecutivo hacer uso de la misma, mediante acuerdo con las concesionarias del servicio.

Artículo 29°.- Los boletos serán hechos por la Municipalidad y vendidos a las Empresas por su precio de costo, más un derecho fijado por la Ordenanza Impositiva Municipal de un tanto por ciento sobre el importe de los mismos, por el uso de la vía pública, todo lo que será abonado al efectuar su adquisición. Las concesionarias no podrá usar otros boletos que no sean los provistos por la Dirección General de Rentas de la Municipalidad, bajo pena de ser multado por cada infracción y en caso de reincidencia se puede llegar hasta retirarle la concesión otorgada.

Artículo 30°.- Las concesionarias deberán proveer a su personal de dos (2) uniformes completos; uno de verano y otro de invierno; debiendo llevar el distintivo de la Empresa y el número que ésta le haya asignado para su pronta identificación.

Artículo 31°.- Las concesionarias deberán ajustar su régimen administrativo contable al sistema uniforme que determine la autoridad municipal en concordancia con lo prescripto por el Código de Comercio y la Ley 19.550 de modo que permita al contralor de los costos y de los ingresos. Las Empresas y/o concesionarias en general están obligadas a llevar estas registraciones y a exhibirlas cuando se las requiera, bajo pena de sanciones que al respecto pueda imponer el Poder Ejecutivo Municipal."

Artículo 32°.- Las adjudicaciones de las líneas tendrán efecto contractuales y solamente podrán ser derogadas o anuladas unilateralmente por parte de la Municipalidad, en los casos en que las concesionarias incurran en violaciones reiteradas de las normas de la presente reglamentación, las que deberán ser documentadas, ajustando los procedimientos a la Ley.

Quando las adjudicaciones sean derogadas o analizadas en virtud de la insolvencia de las concesionarias para prestar el servicio o por no observar las disposiciones vigentes sobre la materia, no tendrán derecho a la reclamación legal alguna por cuanto las concesiones se hacen en función exclusiva del interés público.

Artículo 33°.- Las concesionarias deberán llevar una planilla de ruta (movimiento de pasajeros por turno), las que serán enviadas a La Dirección de Transporte y Servicios Públicos, cada vez que ésta lo solicite y servirán como elementos básicos para la fijación de frecuencias.

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

Artículo 34º.- Todo conductor de ómnibus del Transporte Urbano Colectivo de Pasajeros, queda obligado a mantener las puertas de las unidades a su cargo completamente cerradas mientras se encuentran en circulación, las que únicamente serán abiertas cuando se detengan para el ascenso o descenso del pasajero como así también a no permitir viajar en los estribos o colgados de los costados del vehículo.

Artículo 35º.- Todo menor de hasta cuatro (4) años de edad, no paga boleto, por lo tanto no ocupará asiento, mayor de la edad citada paga boleto entero.

Las empresas concesionarias de común acuerdo con el poder Concedente otorgarán abonos escolares a estudiantes de las escuelas primarias y colegios secundarios, privados y estatales, quienes para su otorgamiento deberán presentar Certificado Escolar del establecimiento a que concurren, abonando el importe que a cada sector le corresponda, teniendo en cuenta que los mismos serán mensuales con dos (2) ó cuatro (4) viajes diarios durante veintidos (22) días.

Artículo 36º.- Los abonos, pases o credenciales deberán llevar la fotografía del portador, debiendo ser exhibidos éstos o en su defecto los boletos al personal de conducción de dicha unidad, a los inspectores de las empresas o a los Inspectores fiscalizadores pertenecientes a la Municipalidad, cuantas veces sea requerido.

Artículo 37º.- Cuando por cualquier causa el servicio quedará interrumpido por más de 48 horas, la empresa deberá devolver el importe proporcional a los poseedores de abonos o ampliará su validéz por igual tiempo en que no prestó servicio.

Artículo 38º.- Es obligatorio dar preferencia en las cuatro (4) primeras plazas de cada vehículo, a mutilados, impedidos físicos, mujeres embarazadas o con niños de corta edad en brazos o personas de avanzada edad.

Artículo 39º.- Queda permitido viajar en los ómnibus afectados al Transporte Urbano Colectivo de Pasajeros, a personas "no videntes" acompañadas de sus "perros lazarillos" ó "guias".-

Artículo 40º.- Al detenerse el vehículo para el descenso o ascenso de pasajeros, el conductor deberá hacerlo al lado derecho de la calzada y junto a la acera a una distancia no mayor de treinta (30) centímetros, salvo expresas disposiciones en contrario.

Artículo 41º.- Las personas ocupadas en la prestación del servicio como ser conductores, inspectores, etc., y que en razón de su trabajo tienen contacto con los pasajeros, deberán previamente ser autorizados por la Dirección de Transporte y Servicios Públicos mediante la Libreta de Conductor de Omnibus en la que constarán los datos personales del interesado, como así también antecedentes policiales y empresa a la cual está afectado. Además de saber leer y escribir en Castellano, deberá poseer Carnet de Manejo de 4a. Categoría, Carnet de Sanidad, conocer el Código de Tránsito, la presente Ordenanza y su reglamentación y toda otra reglamentación vigente con relación a este servicio, o que se dictare en el futuro.

Artículo 42º.- El personal esta obligado a una presentación aseada y a utilizar durante las horas de trabajo, el uniforme que será provisto

CONARSUD

ASESORAMIENTO Y CONSULTORIA S. A.

por la empresa y el que estará compuesto de dos (2) pantalones y dos (2) camisas por cada temporada (invierno y verano). En la temporada de invierno, cada dos (2) años se proveerá de un saco, campera o pullover. Para el uniforme de invierno se proveerá de dos (2) corbatas, en un todo de acuerdo con lo que preceptúa el artículo 34 de la Convención Colectiva de Trabajo N°98/73 y su compaginación de 1975.-

En lo que respecta al color del mismo, los concesionarios podrán optar por tonos grises, beige u otros de igual similitud, pero con la uniformidad que se sobreentienda para cada línea.

Artículo 43°.- El personal encargado de los coches deberá ser respetuoso con los usuarios. Toda incorrección en perjuicio de los pasajeros o de los funcionarios municipales, será sancionada por el Departamento Ejecutivo, después de sustanciada la información sumaria respectiva con las penas que a su juicio correspondan en salvaguarda del interés público que se asigna al servicio.

Artículo 44°.- Los choferes o inspectores de las Empresas concesionarias que no observen las indicaciones que le formulen los funcionarios municipales encargados de controlar la prestación del servicio comprobada debidamente su falta se harán pasibles de sanciones que podrán llegar hasta suspensión de 30 días en el trabajo y en casos extremos a la prohibición de pertenecer al servicios del Transporte Urbano Colectivo de Pasajeros.

A tal efecto la repartición específica habilitará el legajo personal para cada conductor o inspector de las concesionarias en el que se archivarán en forma adecuada todos los antecedentes de los mismos (accidentes, incidentes, choques, infracciones, etc.), con el objeto de que los mismos pongande manifiesto si carecen de cualidades para un buen desempeño.

Artículo 45°.- Las sanciones que este personal sea objeto serán recurribles ante el Departamento Ejecutivo, cuyo pronunciamiento será inapelable, salvo en los casos en que sean afectados principios constitucionales relacionados con las garantía de que gozan todos los habitantes. No obstante, a los efectos de garantizar los servicios y la integridad física y moral de los pasajeros, se tendrá por justificada toda sanción que se resuelva en perjuicio del personal encargado de los coches y de la Empresas adjudicatarias del servicio, ya que las medidas del Departamento Ejecutivo, no se apartarán del concepto de interés público que se designa al servicio.

Artículo 46°.- Los conductores están prohibidos de fumar y no deberán permitirles a los pasajeros. Tampoco podrán abandonar la dirección del vehículo ni distraerse conversando, ni escuchar radio u otro aparato similar mientras conducen. No permitirá se ubiquen pasajeros a sus costados.

Artículo 47°.- La jornada de trabajo se efectuará cumpliendo expresas disposiciones de la Ley 11.544 y sus reglamentaciones vigentes. El descanso entre jornada y jornada no podrá ser inferior a doce (12) horas. Exceptuandose los días que deba efectuarse los cambios semanales y/o quincenales de servicio, todo ello en los términos que indican los fascículos Nros. 7 y 8 de la Convención Colectiva de Trabajo n° 98/73 y su compaginación/75.

Artículo 48°.- El personal encargado del coche no permitirá el transporte de mayor número de pasajeros que el permitido de acuerdo a la ca

pacidad del vehículo ni permitirá que los pasajeros vayan parados habiendo asientos disponibles, quedando aclarado que el número de pasajeros sentados será de veintiuno (21) y parados hasta un 200% (Doscientos por ciento) de la capacidad de sentados.

Artículo 49°.- Los concesionarios son siempre responsables de los actos de su personal pero podrán accionar contra éstos en los casos de culpa, negligencia, etc.

Artículo 50°.- No podrán viajar las personas que se encuentren en manifiesto estado de ebriedad, las que por su falta de higiene en su indumentaria o de los bultos o materiales que lleven puedan afectar a los pasajeros los que lleven animales a excepción de lo dispuesto en el artículo 39, paquetes de excesivas dimensiones o con productos inflamables.

Artículo 51°.- Las infracciones a la presente Reglamentación, como así también a las normas que rigen el tránsito, serán penadas de acuerdo a las disposiciones vigentes al respecto por intermedio del Tribunal Municipal de Faltas.

Artículo 52°.- Derógase la Ordenanza n° 20/58 y su Decreto Reglamentario n°1000/58 y toda otra disposición que se oponga a la aplicación de la presente, en cuanto se refiere al Servicio de Transporte Urbano Colectivo de Pasajeros.

Artículo 2°.- Comuníquese, publíquese en el boletín Municipal y archívese.-