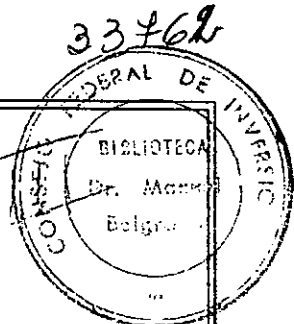


CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES
PROVINCIA DE CATAMARCA



ESTUDIO DE TRANSPORTE URBANO
DE LA CAPITAL Y LOCALIDADES ALEDANAS

INFORME FINAL
Tomo 3

ALBERTO E. G. MULLER
Experto Responsable

Octubre 1990

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES
PROVINCIA DE CATAMARCA
ESTUDIO DE TRANSPORTE URBANO
DE LA CAPITAL Y LOCALIDADES ALEDAÑAS

I N D I C E

T O M O I

página

INTRODUCCION

1

A. ESTUDIO DE TRANSPORTE URBANO

| | | |
|----|--|------|
| 1. | CONSIDERACIONES GENERALES | 1/1 |
| 2. | CONTEXTO DEMOGRAFICO, SOCIOECONOMICO Y URBANISTICO | |
| | 2.1 Contexto Demográfico y Socioeconomico | 2/1 |
| | 2.2 Contexto Urbano | 2/50 |
| 3. | OFERTA ACTUAL DEL SISTEMA | |
| | 3.1 La Estructura General del Sistema | 3/2 |
| | 3.2 Caracterización de las Líneas Individuales | 3/5 |
| | 3.3 Horarios, Frecuencias, Confiabilidad | 3/13 |
| | 3.4 Sistema de Tarificación | 3/18 |
| | 3.5 Evaluación General de la Oferta | 3/20 |
| 4. | DEMANDA Y NIVELES DE OCUPACION | |
| | 4.1 Fuentes de Información | 4/1 |
| | 4.2 La Demanda de Viajes | 4/3 |
| | 4.3 Los Niveles de Ocupación | 4/12 |
| | 4.4 Apreciación General | 4/24 |

T O M O II

| | | |
|----|---|------|
| 5. | COSTOS Y TARIFAS | |
| | 5.1 Introducción | 5/1 |
| | 5.2 Metodología de Cálculo de Costos de Explotación | 5/3 |
| | 5.3 Cálculo de Costos de Explotación | 5/7 |
| | 5.4 Relación Ingreso-Costo | 5/10 |
| 6. | ANÁLISIS DE LA RED, RECOMENDACIONES Y PROYECCIONES | |
| | 6.1 El Análisis de la Red y Recomendaciones | 6/1 |
| | 6.2 Proyecciones | 6/17 |

| | | |
|-----|--|------|
| 7. | AUTOTRANSPORTE COLECTIVO, EMPRESAS OPERADORAS - DIAGNOSTICO Y RECOMENDACIONES | |
| 7.1 | Fuentes de Información | 7/1 |
| 7.2 | Consideraciones Generales | 7/3 |
| 7.3 | Caracterización de las Empresas Concesionarias | 7/7 |
| 7.4 | Conclusiones y Recomendaciones | 7/36 |
| 8. | MARCO INSTITUCIONAL - LA DIRECCION PROVINCIAL DE TRANSPORTE - DIAGNOSTICO Y RECOMENDACIONES | |
| 8.1 | Cuadro general: Instituciones y Contexto Legal y Reglamentario | 8/1 |
| 8.2 | La Dirección Provincial de Transporte | 8/5 |
| 8.3 | El Marco Normativo y su Vigencia Práctica | 8/19 |
| 8.4 | Recomendaciones | 8/47 |

T O M O III

| | | |
|------|--|-------|
| 9. | CONCURSO DE SERVICIOS, PLIEGOS DE CONDICIONES Y METODOLOGIA DE EVALUACION | |
| 9.1 | Pliego de Condiciones Generales | 9/1 |
| 9.2 | Pliego de Condiciones Particulares | 9/4 |
| 9.3 | Metodología de Evaluación | 9/6 |
| 9.4 | Contrato de Concesión de Servicios Públicos | 9/10 |
| 10. | UNA ESTRATEGIA ALTERNATIVA: AJUSTE GRADUAL DEL SISTEMA | |
| 10.1 | Fundamentos | 10/1 |
| 10.2 | Cursos de Acción | 10/4 |
| 10.3 | Conclusiones | 10/11 |

A N E X O S

- I. ZONIFICACION
- II. RELEVAMIENTOS DE INFORMACION PRIMARIA
- III. MATRICES DE VIAJES POR LINEA
- IV. ENCUESTA A USUARIOS

T O M O IV

B. ANTEPROYECTO DE LEY PROVINCIAL DE TRANSPORTE

| | |
|----------------------|----|
| MENSAJE DE ELEVACION | 1 |
| ANTEPROYECTO DE LEY | 53 |

T O M O V

MAPAS

2/1 PLANO DE UBICACION DEL AREA EN ESTUDIO

2/2 ESQUEMA DE LA ESTRUCTURA URBANA DE LA CAPITAL

2/3 TENDENCIAS DE EXPANSION DEL AREA URBANA

3/1 TRAZADO DE LINEAS URBANAS

3/2 TRAZADO DE LINEAS SUBURBANAS

4/1 ZONIFICACION - CONTEO DE ASCENSO Y DESCENSO

6/1 RED VIAL MODELIZADA - AREA URBANA

6/2 RED VIAL MODELIZADA - AREA SUBURBANA

6/3 RED VIAL CUBIERTA POR SERVICIOS DE TRANSPORTE - ACTUAL

6/4 RED VIAL CUBIERTA POR SERVICIOS DE TRANSPORTE - PROPUESTA

6/5 RECORRIDOS DE LINEAS PROPUESTAS

CAPITULO 9

CONCURSO DE SERVICIOS
PLIEGOS DE CONDICIONES Y
METODOLOGIA DE
EVALUACION

9.1 Pliego de condiciones Generales

En el Anexo se presenta la versión final del pliego de condiciones generales para el llamado a licitación de los servicios urbanos y suburbanos de la Ciudad de Catamarca.

En su desarrollo se tomaron en cuenta trabajos similares realizados para el llamado a concurso en otras jurisdicciones, como asimismo el marco legal que forma parte de la propuesta de este estudio.

Las pautas incluidas apuntan sustancialmente a requerir a los futuros oferentes condiciones de idoneidad, solvencia y organización, acordes con la característica de servicio público esencial que tiene el transporte de personas, y presuponen además una capacidad organizativa y de control por parte del Ente concedente.

Asimismo se ha creído conveniente introducir como factores que hacen a la admisibilidad de los oferentes su inscripción en los entes impositivos y previsionales y, para el caso en que aquellos sean actuales permisionarios de servicios de transporte en la Provincia, la no existencia de multas pendientes de pago a favor de la Dirección Provincial de Transporte.

En el mismo sentido se han introducido una serie de restricciones para la presentación entre los que se destaca el

caso de las personas físicas o jurídicas que habiendo sido permisionarias de la explotación de servicios objeto de la licitación hubieran transferido sus derechos a terceros.

En materia de parque propuesto para la realización de los servicios, la titularidad del mismo al inicio de la concesión deberá recaer indefectiblemente en los titulares de la misma. Similar temperamento se adopta para los bienes inmuebles afectados a la explotación, aunque previéndose en este caso la posibilidad de alquiler

El plazo de la concesión es estipulado en diez años, previéndose que dicho lapso es un horizonte adecuado para la planificación empresarial y el recupero de la inversión. No obstante, el mismo podría ser modificado atendiendo, al kilometraje anual previsto para las unidades y la vida económicamente útil adoptada para ellas en el cálculo de las tarifas que retribuirán el servicio.

En lo que hace a las pautas de concurrencia se ha partido del criterio amplio de permitir la presentación de cualquier oferente sin tener en cuenta su radicación o no en ámbito de la Provincia, dejándose abierta, mediante el pliego de condiciones particulares la posibilidad de restringir el alcance del llamado o la adjudicación monopólica de los distintos servicios.

En materia de selección de ofertas, el criterio consiste en evaluar las mismas mediante el uso de una metodología que será de conocimiento previo para todos los oferentes y que resulte

comprehensiva de los aspectos fundamentales que hacen a la actividad. A pesar de ello dado que resulta difícil la inclusión de todos los factores de ponderación, (alguno de ellos incluso pueden tener sólo una aproximación cualitativa), se ha reservado un margen de discrecionalidad para el Ente concedente, quien bajo pautas previamente estipuladas podrá introducir modificaciones al orden de merito.

En cuanto a la adjudicación, se ha incluido como requisito que el oferente mejor calificado obtenga por lo menos la mitad del puntaje máximo posible, garantizando de ésta manera el otorgamiento a ofertas que reúnan pautas mínimas en cuanto a la calidad, seguridad y eficiencia en los servicios a prestar.

Otro de los aspectos importantes contenidos en el proyecto de pliego es la inclusión, facultativa para los oferentes, de un aporte voluntario al Fondo Provincial de Transporte, que de ser realizado, será incorporado con puntaje en el proceso de selección. Esta propuesta apunta a dotar al Ente concedente de fondos necesarios para la realización de obras de infraestructura relativas al transporte

Por último, cabe señalar que, tanto el pliego de condiciones generales como la metodología de evaluación de las ofertas, aparte de cumplir con la necesidad de dotar a la Dirección de un marco formal de procedimientos, constituyen elementos fuertemente inductores del tipo de organización empresaria y calidad de servicios deseados.

9.2 Pliego de condiciones particulares

Se acompaña en Anexo un texto pro-forma para el Pliego de Condiciones Particulares correspondiente a cada conjunto de líneas a concursar.

En el mismo se indican las características específicas de cada conjunto, en lo que hace a recorridos, frecuencias, parque, horarios, etc.

Es de señalar que se deja un margen de acción a la Dirección Provincial de Transporte, a fin de que se adecúen los horarios de todas las adjudicatarias a una planificación global; ello es de especial interés para el caso de líneas que operan en recorridos superpuestos de frecuencia baja.

Por otra parte, se abre la posibilidad de que, con el consenso de todas las adjudicatarias, se realicen alteraciones del diseño de los servicios.

Ambas modificaciones deberían producirse en una etapa de negociación posterior a la adjudicación; se entiende que las mismas deberían ser de orden menor.

Se especifican asimismo diversos aspectos referidos a impugnaciones, aclaraciones y depósito de garantías, además de lo

referido a aspectos administrativos concretos (recepción de ofertas, aclaraciones, apertura de sobres, etc.).

9.3 Metodología de Evaluación:

En el Anexo , se acompaña la versión final de la metodología de evaluación a utilizar para la calificación de las ofertas.

La propuesta apunta a satisfacer el cumplimiento de una serie de pautas generales y objetivos, entre los que caben mencionar:

1-La metodología será utilizada para el llamado a concurso de toda la oferta de transporte urbano y suburbano de la Ciudad de Catamarca. Esta salvedad es pertinente pues de lo contrario habria que incluir algún ítem que reflejara la afectación económica que podría sufrir un actual concesionario.

2-Debe convertirse en un elemento indicativo para inducir la presentación de empresas que tengan un tamaño mínimo - principalmente en lo que hace al parque, instalaciones físicas y organización - que redunde en una prestación más eficiente que la actual.

3-Debe ponderar adecuadamente la experiencia empresaria acumulada en la prestación de servicios urbanos y suburbanos de la ciudad de Catamarca y en menor medida de otros en la Provincia. Esta condición apunta a valorar el trabajo desarrollado por los actuales concesionarios y, en tanto hayan cumplido satisfactoriamente con sus obligaciones, a colocarlos en un escalón superior respecto del resto de los oferentes.

4-Debe ser apta para evaluar los antecedentes empresarios

referidos al grado y forma de cumplimiento de las obligaciones con el Ente Concedente y los usuarios, en aquellos casos en que los oferentes sean actuales concesionarios. Esta ponderación deberá ser de tal magnitud que anule, en caso de mal desempeño, la ventaja respecto de los demás postulantes enunciada en el parrafo anterior. Los indicadores a incluir serán: Habilitación técnica de los vehículos, cumplimiento de las obligaciones previsionales e impositivas, contratación de los seguros obligatorios para la actividad, presentación de estadísticas ante la Dirección Provincial de Transporte, correcto cumplimiento de las normas que rigen la utilización del boleto fiscal, nivel de multas impuestas por la autoridad de control, etc.

5-El puntaje a asignar al ítem relacionado con el parque a ofertar para los servicios debe desalentar la presentación de propuestas que contengan una edad media de flota antieconómica que redunde en una menor calidad de los servicios y en un mayor costo de operación. Esta puntuación estará íntimamente emparentada con la vida útil adoptada para el cálculo de los costos de operación de los diferentes servicios.

6-Evaluará la organización empresarial y la infraestructura y recursos humanos ofrecidos para la concesión privilegiando cierto grado de integración empresarial. En tanto que el llamado no contenga taxativamente la forma en que debe desarrollarse la prestación se analizará la bondad en el diseño de los diagramas operativos.

7-Considerará la capacidad económico-financiera de las firmas

oferentes, mediante el análisis de indicadores usuales a partir de los datos del balance general o estado de situación patrimonial cuando corresponda. Se incluirá la obligación de presentar una proyección económica de la explotación a la cual cada oferente se postula

8-Incorporará puntaje, en los casos en que los oferentes ofrezcan un aporte voluntario al Fondo Provincial de Transporte del modo automotor, basado en un porcentaje de los ingresos brutos de la futura explotación. Esta incorporación haría deseable explicitar en el momento del llamado a concurso la metodología de cálculo de costos a adoptar para la fijación de tarifas y algún criterio temporal de actualización de las mismas.

Los rubros incluidos en la metodología de evaluación propuesta son los siguientes:

- a-Estructura empresarial y recursos humanos
- b-Material rodante ofrecido para el servicio
- c-Infraestructura y equipamiento
- d-Situación económico-financiera
- e-Contribución al Fondo Provincial de Transporte
- f-Lugar de radicación de la empresa postulante
- g-Experiencia como concesionaria de los servicios que se licitan
- h-Antecedentes

La adopción de estos items y la forma como serán ponderados, permitirá una comprensiva evaluación de cada oferente y por ende de su aptitud potencial para desempeñarse como concesionario.

Los rubros mencionados reflejan y cubren los objetivos y pautas propuestas, no obstante es conveniente extenderse en algunos comentarios adicionales sobre los tres últimos items incluidos, ya que dadas sus características son los que presentan mayores posibilidades de sufrir modificaciones de acuerdo al criterio que se adopte en cuanto a la política del llamado.

El otorgamiento de puntaje a las postulantes radicadas en la Provincia, obedece al deseo de potenciar las posibilidades de empresas que mediante su accionar en ese ámbito contribuyen al desarrollo productivo de Catamarca.

En lo que hace a la experiencia como concesionario actual de los servicios que se licitan, el puntaje a otorgar pretende valorizar el conocimiento acumulado tanto en la prestación de los mismos, como del medio en donde éstos se desarrollan. Como contrapartida mediante la incorporación del rubro antecedentes - que resta puntos a los obtenidos por los otros rubros de evaluación, se trata de neutralizar dicha valorización en caso de que las actuales prestatarias hayan tenido mal desempeño en sugestión. Dentro del item Antecedentes se analiza el grado de cumplimiento de diversas obligaciones por parte de actual concesionario, para con el poder concedente y los usuarios. Como indicadores se han adoptado: Mantenimiento de los permisos, nivel de multas impuestas, cumplimiento en la presentación de pólizas de seguro y cumplimiento en la mecánica de adquisición del boleto fiscal. En caso de que el ente concedente estimara conveniente realizar un blanqueo de posibles incumplimientos de actuales concesionarios, seria necesario rever la puntuación otorgada a los dos últimos items de la metodología.

9.4 Contrato de Concesión de Servicios Públicos

Se ha juzgado conveniente implementar la firma de un Contrato de Concesión de Servicio Publico de Transporte.

Si bien éste no es un instrumento de uso común en la administración del Transporte Urbano, por cuanto en principio las condiciones de los pliegos particular y general son exhaustivas, resulta de interés porque permite sistematizar y consolidar las condiciones de la concesión, al superar claramente entre condiciones de adjudicación y condiciones de prestación y concentrarse en éstas últimas.

Asimismo, permite incorporar las eventuales modificaciones que surjan de negociaciones posteriores al acto de adjudicación.

ANEXOS

PLIEGO DE CONDICIONES GENERALES DEL LLAMADO PUBLICO DE PROPUESTAS PARA EL OTORGAMIENTO DE CONCESIONES DE EXPLOTACION DE LA TOTALIDAD DE LOS SERVICIOS PUBLICOS DE TRANSPORTE DE PERSONAS EN LA PROVINCIA DE CATAMARCA.

A. PLIEGO DE CONDICIONES GENERALES.

CAPITULO I.

OBJETO DEL LLAMADO Y CONDICIONES GENERALES.

ARTICULO 1.- Enunciación del objeto: La Dirección Provincial de Transporte realiza el presente llamado público de propuestas para el otorgamiento de concesiones para la explotación de la totalidad de los servicios de transporte público de personas urbanos y suburbanos de la ciudad de Catamarca, de acuerdo a las especificaciones que se detallan en el pliego de condiciones particulares.

ARTICULO 2.- Duración de la concesión: El plazo de duración de la concesión será de DIEZ (10) años contados a partir del día de celebración del respectivo contrato. Vencido el término de duración del permiso, éste podrá ser prorrogado, a solicitud del concesionario, cuando a juicio fundado de la Dirección Provincial de Transporte resulte procedente.

ARTICULO 3.- Cómputo de los plazos: El cómputo de los plazos se efectuará conforme a las disposiciones del Código Civil, salvo que en estos pliegos expresamente se disponga lo contrario. Los términos expresados en días, se computarán por días hábiles de la Administración Pública Provincial.

ARTICULO 4.- Jurisdicción - Domicilio: Todas las cuestiones a que dé lugar la aplicación e interpretación de los permisos que se adjudiquen, deberán debatirse ante la Justicia Provincial competente.

A los efectos que corresponda, se considerará como domicilio del permisionario el fijado en la propuesta, debiendo situarse el mismo en la Ciudad de Catamarca.

La Dirección Provincial de Transporte fija su domicilio en

Los domicilios así constituidos se considerarán subsistentes y serán válidas las actuaciones que en ellos se cumplan, mientras no medie notificación fehaciente de su cambio.

ARTICULO 5.- Valor del pliego - Fecha de apertura de propuestas: Los pliegos de bases y condiciones deberán adquirirse en.....

La adquisición de los mismos es requisito indispensable para la formulación de propuestas. Su valor y la fecha, hora y lugar de la apertura serán establecidos por la Dirección Provincial de Transporte.

Entre la fecha del llamado a licitación y la de la apertura de las propuestas debe mediar un lapso mínimo de CUARENTA Y CINCO (45) días.

ARTICULO 6.- Documentación aportada: Estos pliegos aportan la siguiente documentación:

- Pliego de condiciones particulares.
- Memoria descriptiva de los servicios concursados.
- Análisis, si correspondiere, de la demanda dirigida a los servicios concursados.

CAPITULO II

DE LA PRESENTACION A LA LICITACION

ARTICULO 7.- De la información suministrada por los oferentes: Toda información requerida a los oferentes será presentada con carácter de declaración jurada. Al respecto, la Dirección Provincial de Transporte podrá disponer la realización de inspecciones o auditorías con el objeto de confirmar su veracidad. Toda falsedad comprobada descalificará a la postulante de este concurso, sin perjuicio de las sanciones que correspondan a la falta cometida.

ARTICULO 8.- De los oferentes: Podrán participar en esta selección las empresas de transporte por automotor de personas que operen líneas de transporte urbanas, suburbanas e interurbanas en el ámbito de la Provincia de Catamarca y todas aquellas personas físicas o jurídicas, incluidas las sociedades en formación, que deseen incorporarse a la actividad en esta jurisdicción

ARTICULO 9.- Fautas de Concurrencia: El pliego de condiciones particulares podrá especificar restricciones al llamado que garanticen una adecuada concurrencia de operadores en los distintos servicios a adjudicar.

(NOTA: Podría incorporarse, de ser deseable, alguna restricción adicional, permitiendo sólo la presentación de personas físicas o jurídicas con radicación en la Provincia o Ciudad de Catamarca)

ARTICULO 10.- Personas físicas. Condiciones y requisitos de presentación: Las personas físicas deberán

tener su domicilio real y poseer bienes inmuebles en la República. Deberán asimismo hallarse inscriptas en la matrícula de comerciante y en los organismos impositivos y previsionales. El tiempo mínimo de arraigo será de DOS (2) años

(NOTA: Si los pliegos de condiciones particulares restringieran el alcance del llamado a oferentes con radicación en la Provincia o Ciudad de Catamarca, deberá acreditarse la misma en el lugar con una antigüedad no inferior a los DOS (2) años anteriores a la fecha del llamado.)

Los requisitos de presentación serán:

- a) Fotocopia legalizada del documento de identidad donde conste el domicilio de los últimos DOS (2) años,
- b) Certificado de Matrícula expedido por el Registro Público de Comercio
- c) Constancia de inscripción en la Dirección Nacional de Recaudación Previsional, en la Dirección General Impositiva y en la Dirección Provincial de Rentas si correspondiere.
- d) Manifestación de bienes inmuebles y muebles registrables, las que deberán acompañarse de los títulos respectivos y de los certificados de dominio e inhibiciones del Registro de la Jurisdicción a la cual correspondan.

ARTICULO 11.- Personas jurídicas. Condiciones y requisitos de presentación: Toda persona jurídica deberá presentar copia legalizada del Contrato o Estatuto Social inscripto en el Registro Público de Comercio.

Aquellas que se encuentren en formación, deberán presentar proyecto de Contrato o Estatuto Social y podrán asumir cualesquiera de los tipos de sociedad que autorizan las Leyes Nros. 19.550 y 20.337.

En el Contrato o Estatuto Social deberá constar, como objeto de la sociedad, la explotación del servicio de transporte de pasajeros.

La duración de la sociedad deberá ser como mínimo de DIEZ (10) años a partir de la adjudicación del permiso.

ARTICULO 12.- Claúsula especial: El Contrato o Estatuto Social deberá incluir la siguiente cláusula:

"Toda modificación del estatuto o contrato social que implique: a) la exclusión del transporte del objeto social; b) el aumento de capital con modificación de la composición societaria; c) la transferencia de cuotas de capital por más del 50% del capital social o de acciones que representen más del 51% del mismo, o cualquiera fuese el porcentaje, si modificara el cómputo de las mayorías; d) el cambio del elenco social por la incorporación de nuevos socios en una cantidad que supere los porcentajes señalados en el inciso anterior, o cualquiera que fuesen los mismos, cuando pudiesen alterar el control de la sociedad; e) la transformación, fusión, escisión, disolución o liquidación total o parcial de la sociedad; deberá contar con la previa autorización de la Dirección de Transporte de la Provincia de Catamarca, mientras la sociedad sea permisionaria de los servicios que se concursan.

En ausencia de dicha cláusula las oferentes deberán presentar

- a) Tratándose de sociedades por acciones: La convocatoria de la Asamblea donde conste la modificación precitada como punto del orden del día en fotocopia certificada y legalizada si correspondiera, o la constancia de su publicación en el Boletín Oficial
- b) Para las demás sociedades: Acta de asamblea donde se decida tal modificación por la mayoría necesaria, certificada y legalizada si correspondiera.

En el caso de resultar adjudicatarias, deberán proceder a su inscripción registral y acreditar dicha circunstancia a través de la presentación del correspondiente testimonio.

ARTICULO 13.-Acreditación de Personería: Las personas jurídicas deberán acreditar la personería y ejercicio de su representación legal con la presentación de la siguiente documentación:

a) Tratándose de sociedades en particular: colectiva, de responsabilidad limitada, en comandita simple etc.: fotocopia legalizada de la última modificación del contrato social donde conste la designación de él o los socios administradores, gerentes o comanditarios que ejercen dicha representación y su carácter de individual, conjunta o indistinta

b) Tratándose de sociedades por acciones: Fotocopia legalizada del acta de asamblea inscripta en el Registro Público de Comercio, por la que se designa al Directorio de conformidad a las disposiciones estatutarias y el acta de directorio con la distribución de cargos correspondiente

c) Tratándose de sociedades cooperativas: Fotocopia legalizada del acta de designación del consejo de administración o de los gerentes con funciones ejecutivas si los hubiera.

ARTICULO 14.- De los impedimentos para ser oferentes: No podrán concurrir como oferentes al presente llamado:

a. Los inhabilitados por condena judicial.

b. Los agentes de la administración pública nacional, provincial o municipal o las empresas en que los mismos actúen como directores o administradores.

c. Los quebrados o concursados civilmente, mientras no obtengan su habilitación y los que tuvieran concurso de acreedores pendientes.

Los postulantes deberán acompañar una declaración jurada en la que expresen no encontrarse incurso en ninguna de las circunstancias señaladas.

ARTICULO 15.- Agrupaciones de Colaboración y uniones transitorias de empresas. No serán aceptadas como oferente, las agrupaciones de colaboración y uniones transitorias de empresas previstas en el artículo 367 de la Ley de Sociedades Comerciales t.o. Decreto 841-84, por no ser sujetos de derecho, ni susceptibles de adquirir esa aptitud por expresa prohibición legal.

ARTICULO 16.- Mantenimiento de la oferta: Las empresas postulantes deberán mantener los términos de su propuesta por el lapso de NOVENTA (90) días contados desde la fecha de apertura de las ofertas, a cuyo efecto deberán presentar una declaración jurada que asegure su compromiso.

ARTICULO 17.- Presentación de las propuestas: Las propuestas se presentarán por triplicado, deberán estar totalmente redactadas en idioma castellano y contenidas en sobre u otro contenedor cerrado y lacrado, debiendo llevar la inscripción que se indica en el artículo 19.

El recaudo de la presentación por triplicado regirá también para la documentación que conforme a estos pliegos debe acompañarse con la propuesta, debiendo identificarse el original y las copias mediante un sello. Tanto la propuesta como la documentación adjunta y sus respectivas copias, deberán presentarse firmadas por el oferente en todas sus fojas.

El requisito de la presentación por triplicado de la documentación que debe acompañar la propuesta no será exigible para la referida en el artículo 19 inc. c) (Pliego, anexo y circulares), respecto de la cual bastará la presentación de un solo ejemplar en la forma prevista.

Las autenticaciones, certificaciones y legalizaciones requeridas para la presentación de documentos podrán constar en sólo uno de los ejemplares, los restantes podrán acompañarse en fotocopias firmadas por el oferente.

ARTICULO 18.- Solicitud de admisión.

La solicitud de admisión que deberá encabezar la documentación contenida en la propuesta, no estará sometida a fórmula sacramental alguna, bastando que contenga la correcta individualización del oferente, consitución del domicilio en la Ciudad de Catamarca, manifestación de voluntad de participar en el llamado y firma del o de los representantes legales. Las raspaduras, interlíneas, sobreimpresos o testaciones deberán ser salvadas.

ARTICULO 19.- Contenido de la propuesta y documentación que deberá acompañarse: Deberá presentarse con la inscripción: "Llamado público de propuestas para el otorgamiento de concesiones de explotación de servicios públicos de transporte de personas urbanos y suburbanos por automotor en la ciudad de Catamarca y deberá contener:

- a. Recibo expedido por la Dirección Provincial de Transporte que acredite la adquisición de los pliegos del llamado público de propuestas.
- b. La documentación referida a los artículos 10, 11, 12 y 13 de estos pliegos.
- b) Las declaraciones juradas a las que hacen referencia los artículos 14 y 16 del presente
- c. Un ejemplar del pliego de condiciones y especificaciones técnicas firmado en todas sus fojas por el o los representantes legales.

- e. Constancia de no tener multas pendientes expedida por la Dirección Provincial de Transporte.
- f. Constancia de inscripción en los organismos impositivos y previsionales y fotocopia de la última declaración jurada y/o boleta de depósito.
- g. Balance de los tres últimos ejercicios económicos certificados por Contador Público y autenticados debidamente, cuando la antigüedad de la empresa sea superior a dicho término o por los ejercicios transcurridos si fuera menor.

Los balances deberán presentarse acompañados de un estado patrimonial actualizado, indicándose el criterio de valuación utilizado. Dicho estado patrimonial deberá reflejar el detalle de las deudas previsionales, tributarias y con entidades financieras, con especificación de plazos y garantías constituidas.

Las sociedades constituidas al efecto de la licitación deberán presentar balance de iniciación

h.-Toda la documentación que se solicita en la metodología de evaluación que acompaña este pliego, respetando las normas de presentación allí explicitadas.

Las personas físicas, deberán presentar:

- i.-Copia de la declaración individual ante la DGI, correspondientes a los dos últimos años
- j.-Declaración jurada de ingresos Brutos
- k.-Estado patrimonial actualizado a la fecha del llamado, con tasación de bienes muebles e inmuebles certificada por Contador Público Nacional.

ARTICULO 20- Vehículos Propuestos:

Sin perjuicio de lo solicitado en el Artículo precedente, se acompañará documentación relativa a los vehículos propuestos para el servicio, con el siguiente detalle:

- a. Para unidades propias, el título de propiedad otorgado por el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor a nombre de la empresa.

b. Para unidades usadas en trámite de adquisición, el título de propiedad otorgado por el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor y boleto de compra - venta del vehículo.

c. Para unidades OKm. en trámite de adquisición, factura proforma en la que consten las características de la unidad.

Al momento del inicio del servicio, las unidades destinadas al mismo deberán estar dispuestas y se concederá un plazo de TREINTA (30) días contados a partir de dicho momento, para la presentación de la documentación respectiva, quedando supeditada la validez de la concesión que se otorgara al efectivo cumplimiento del mencionado requisito.

ARTICULO 21.- Instalaciones fijas: se acompañará documentación relativa a las instalaciones con el siguiente detalle:

a. Título de propiedad: fotocopia certificada ante Escribano Público del testimonio de escritura legalmente inscripto en el Registro de la Propiedad Inmueble, a nombre de la empresa participante.

b. De encontrarse en trámite la escritura traslativa de dominio, deberá presentarse contrato de compra-venta a nombre de la empresa, sellado ante la Dirección General Impositiva y certificadas las firmas ante Escribano Público, con la legalización mencionada con el párrafo anterior, si ésta correspondiese.

La documentación precedente deberá acompañarse de la fotocopia certificada del Título de Propiedad, a nombre del vendedor. Asimismo, deberá contener una cláusula por la cual las partes se obligan a otorgar la escritura dentro de los TREINTA (30) días posteriores a la adjudicación.

c. Contrato de locación: deberá ser sellado ante la Dirección General Impositiva, certificadas las firmas ante Escribano Público y legalizadas éstas si correspondiese.

El plazo de la locación no podrá ser inferior al plazo de vigencia del permiso, y deberá incluirse una cláusula por la cual toda cesión, transferencia total o parcial o rescisión del contrato deberá ser notificada en forma previa a la Dirección Provincial de Transporte.

El locador deberá ser el titular del dominio del inmueble, a cuyo efecto se acompañará fotocopia certificada del Título de Propiedad a nombre del mismo.

ARTICULO 22.- Recaudos cuyo incumplimiento genera el rechazo de la propuesta. La falta de presentación de la documentación a la que se hace referencia en los artículos 19, 20 y 21 será causal de rechazo de las ofertas.

Cuando la omisión pudiera establecerse sin lugar a dudas en el acto de apertura, la propuesta será rechazada en ese mismo acto. Las propuestas rechazadas serán archivadas sin más trámite por la Dirección Provincial de Transporte.

ARTICULO 23.- Conocimiento de las condiciones: Por el sólo hecho de formular la propuesta, se tendrá al oferente por conocedor de las bases y condiciones del llamado público de propuestas y de las características de los servicios en concurso, por lo que no podrá con posterioridad invocar en su favor los errores en que pudiere haber incurrido al formular la oferta, o duda, o desconocimiento de las cláusulas y disposiciones legales aplicables. Igualmente, la sola presentación implicará la aceptación de las condiciones establecidas en el presente pliego.

ARTICULO 24.- Aclaraciones: Los pedidos de aclaratoria de las disposiciones de los Pliegos podrán formularse por los oferentes por escrito ante la Dirección Provincial de Transporte, hasta QUINCE (15) días antes de la fecha fijada para la apertura de la propuesta, no admitiéndose pedidos de aclaratoria con posterioridad a esa fecha. Las aclaratorias efectuadas por la Dirección Provincial de Transporte serán comunicadas a todos los adquirentes de pliegos mediante Circular, las que pasarán a integrar las condiciones del llamado, con un plazo no inferior a los DIEZ (10) días previos a dicha fecha.

CAPITULO III

DEL PROCEDIMIENTO DE SELECCION Y ADJUDICACION

ARTICULO 25.- Presentación de propuestas. Las propuestas podrán presentarse hasta la fecha y hora previstas para la apertura de la licitación. Con anterioridad al acto de apertura, las propuestas deberán ser depositadas en la Dirección Provincial de Transporte, la que otorgará constancia de la recepción de los sobres. Las propuestas podrán, asimismo, remitirse por carta certificada, sin membrete ni inscripción que identifique al proponente, en cuyo caso corre por cuenta exclusiva del mismo la responsabilidad de las consecuencias por extravíos o demoras de cualquier orden.

ARTICULO 26.- Apertura de la propuesta: La propuesta será abierta en acto público en el lugar y hora designados a tal fin, con intervención de los funcionarios responsables y en presencia de los interesados que concurran.

ARTICULO 27.- La apertura de los sobres se efectuará conforme al orden de su recepción, y las propuestas que no sean rechazadas en este acto serán incorporadas al expediente del llamado, mientras que las rechazadas formarán cuerpo especial del mismo expediente.

ARTICULO 28.- Los asistentes al acto podrán formular las observaciones que crean pertinentes, y efectuar las manifestaciones que estimen convenientes a su derecho, de todo lo cual se dejará constancia en el acta por el funcionario interviniente. Sin perjuicio de ello, durante los CINCO (5) días posteriores al acto de apertura, las ofertas serán expuestas en la Dirección Provincial de Transporte, a los fines de que todos los oferentes puedan examinarlas y aportar las observaciones que estimen pertinentes, las que deberán efectuarse dentro de los CINCO (5) días posteriores al vencimiento del término mencionado. Cumplido el mismo, se declarará concluido el período de vista y las actuaciones quedarán reservadas para su evaluación.

ARTICULO 29.- De todo lo ocurrido en el acto de apertura se labrará un acta, que será suscripta por los funcionarios autorizados y por los proponentes que hubieren solicitado la inclusión de manifestaciones de cualquier naturaleza, y por los demás oferentes que quieran hacerlo. En la misma, se dejará constancia del cumplimiento de los requisitos exigidos para la presentación.

ARTICULO 30.- Del examen de las ofertas: La documentación contenida en la propuesta será analizada por una Comisión de Preadjudicación que será designada por la Dirección Provincial de Transporte.

El análisis de dicha Comisión será realizado en base a la metodología de evaluación que acompaña al presente pliego.

El informe de la Comisión de Preadjudicación no generará derecho alguno para las postulantes.

ARTICULO 31.- Eliminación de postulantes: De la totalidad de las empresas postulantes que hayan cumplido los requerimientos formales de la presentación, serán eliminadas aquellas que hayan incurrido en incumplimientos graves de sus obligaciones como permisionarias durante los últimos CINCO (5) años previos a la fecha del llamado público de propuestas, considerándose incumplimientos graves los siguientes:

1) Abandono de servicio inexcusable.

2) Transferencia de permisos sin contar con la previa autorización de la Autoridad de Aplicación.

Las solicitudes de las empresas que resulten eliminadas serán archivadas sin más trámite, previa notificación.

ARTICULO 32.- Orden de méritos: Las empresas postulantes serán ordenadas según valores decrecientes de los puntajes totales obtenidos.

Establecido el orden de méritos, el mismo y su fundamentación, serán expuestos en la sede de la Dirección Provincial de Transporte por el término de DIEZ (10) días.

ARTICULO 33.- De la selección de postulantes: La metodología de selección de empresas postulantes tiene como objetivo evaluar los méritos relativos de cada una de ellas, mediante la aplicación de indicadores cuya base de cálculo y escala de medición han sido previamente determinados y son de utilización para el conjunto.

No obstante, dado que no se incluye la totalidad de factores que deberían ser considerados en aras de una menor complejidad -no son todos ellos susceptibles de expresarse en términos matemáticos- y, teniendo en cuenta que en la decisión final pueden incidir razones de política económica y de transporte y otras no

expresamente contempladas, la Dirección Provincial de Transporte fundamentará debidamente la decisión adoptada toda vez que se apoye en argumentos de este tipo.

En caso de que las empresas postulantes no reúnan las condiciones mínimas que a juicio de la Dirección Provincial de Transporte resulten indispensables para ser adjudicatarias, la selección será declarada desierta.

ARTICULO 34.- Impugnaciones: Para impugnar cualquier actuación que mueva el trámite del llamado público de propuestas y su posterior adjudicación, el recurrente deberá constituir un depósito de garantía que guardará relación con el valor del pliego el que solo será reintegrado a solicitud del recurrente en caso que la impugnación prospere.

ARTICULO 35.- Adjudicación: La adjudicación se realizará mediante Resolución de la Dirección Provincial de Transporte

Para cada uno de los llamados se seleccionará a la oferta que obtenga mayor puntaje. Esta tendrá derecho a ser considerada en la adjudicación solamente en el caso que el puntaje que obtenga no sea inferior al 50% del puntaje máximo posible.

Cuando el puntaje de las empresas que sigan a la primera en orden decreciente difiera del de ésta en menos de un 10%, la adjudicación de los servicios podrá recaer en cualesquiera de ellas, a juicio de la Dirección Provincial de Transporte.

Cumplido el proceso descripto, la comisión de preadjudicación elevará el proyecto de adjudicación correspondiente.

ARTICULO 36.- Garantía: Dentro de los dos (2) días de notificada la adjudicación las empresas adjudicatarias deberán constituir un depósito de garantía cuyo monto y características se especificarán en las condiciones particulares del llamado.

Dicho depósito será reintegrado a pedido de las empresas en la fecha de iniciación del servicio estipulado en el pliego.

En caso de no poder iniciarse el servicio por causas imputables a la empresa, ésta perderá el depósito constituido y su condición de adjudicataria del llamado.

ARTICULO 37.- Contribución al Fondo Provincial de Transporte por el modo automotor: La propuesta podrá ser acompañada, a opción de cada oferente, de una contribución al Fondo Provincial de Transporte por el modo automotor expresada como porcentaje de los ingresos brutos anuales del servicio a concursar.

A los efectos de obtención del puntaje estipulado para este ítem en la Metodología de Evaluación, el pliego de condiciones particulares podrá establecer porcentajes mínimos y máximos de contribución al Fondo Provincial de Transporte, durante la vigencia del permiso a otorgar.

Toda empresa adjudicataria que hubiera comprometido un aporte por tal concepto deberá liquidarlo en forma anual a los 30 días de cerrado su balance, de acuerdo al siguiente procedimiento.

Los ingresos brutos mensuales del servicio serán convertidos a boletos mínimos del servicio urbano de la Ciudad de Catamarca equivalentes a los valores vigentes en cada mes de dicho insumo. Al cabo del año se sumarán las cantidades resultantes y se las valorizará en australes de acuerdo a los valores vigentes en el mes de cierre de Balance General de la empresa. Sobre este valor deberá calcularse y liquidarse el monto de la contribución.

El lugar y forma de pago será establecido oportunamente por la Dirección Provincial de Transporte.

El no cumplimiento en tiempo y forma de entregar el aporte comprometido será causal de caducidad del permiso obtenido.

PLIEGO DE CONDICIONES PARTICULARES PARA EL LLAMADO A
LICITACION DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS POR
AUTOMOTOR, URBANOS Y SUBURBANOS DE LA CIUDAD DE CATAMARCA

GRUPO DE LINEAS: (Nota: Nómina de las líneas incluídas en
cada paquete licitatorio)

1-Alcance del llamado: Podrán presentarse a este llamado
personas físicas o jurídicas con domicilio dentro de la
Republica Argentina

2-Lineas e Itinerario a concursar: (Nota: Descripción del
itinerario a concursar en ida y vuelta para cada una de las
líneas incluídas en el grupo)

3-Servicios a cumplir: (Nota: Podrían especificarse las
frecuencias mínimas mensuales o bien discriminadas por día
hábil y feriados.

4-Pautas de concurrencia: De las empresas postulantes que
hayan cumplido con las exigencias de los pliegos generales
y particulares se seleccionará una empresa adjudicataria

5-Parque requerido: La cantidad de unidades propuestas para
el servicio deberá ser consistente con la programación
prevista en el ítem 1.2 de la Metodología de evaluación.
(Nota: De ser deseable podría incorporarse alguna
restricción en cuanto a la edad media de la flota a ofrecer
para el servicio)

6-Horarios: La Dirección Provincial de Transporte aprobará y
podrá introducir modificaciones en la programación
propuesta por el adjudicatario, sin alterar el número de

13-Depósito de garantía: Se establece en veces el valor del presente pliego. El depósito deberá efectuarse en títulos de la deuda pública nacional y ser constituido por el adjudicatario ante la Dirección Provincial de Transporte

METODOLOGIA DE EVALUACION

OBJETO:

La presente metodología establece las normas de procedimiento que se aplicarán en la selección de empresas postulantes a prestar servicios de transporte público automotor de personas en la Ciudad de Catamarca, para el llamado a concurso integral del sistema.

VARIABLES E INDICADORES ESCOGIDOS

Se evaluarán los siguientes rubros:

1. Estructura empresarial y recursos humanos.
2. Material rodante ofrecido para el servicio que se licita.
3. Infraestructura y equipamiento.
4. Situación económico-financiera.
5. Contribución al Fondo Provincial de Transporte.
6. Lugar de radicación de la empresa postulante.
7. Experiencia como concesionaria de los servicios que se licitan.
8. Antecedentes.

DESARROLLO METODOLOGICO

1. Estructura empresarial y recursos humanos

- 1.1. Organigrama funcional y distribución del personal por áreas y funciones.
- 1.2. Programación de la utilización de los vehículos y asignación del personal de conducción. Dicha programación deberá ser consistente y contener la diagramación de los servicios propuesta.

2. Material rodante ofrecido para el servicio

Los oferentes deberán presentar un detalle con las características técnicas de los vehículos ofrecidos para el servicio (Planilla anexa Nro. 1). El pliego de condiciones particulares podrá establecer especificaciones respecto de las mismas, de acuerdo a las normas vigentes en la materia.

La cantidad de vehículos ofrecidos para el servicio deberá ser consistente con la programación en la utilización de los mismos, prevista en el punto 1.2.

Se utilizará como indicador de la antigüedad del parque, el definido como la sumatoria del porte bruto de cada unidad por su respectiva antigüedad, dividida por el porte bruto total del parque ofrecido.

$$Am = \frac{\sum_{i=1}^n PBv_i \cdot Av_i}{\sum_{i=1}^n PBv_i}$$

donde:

Ami: Antigüedad media de la flota ofrecida.

PBv_i: Porte bruto del vehículo i, en toneladas.

Avi: Antigüedad del vehículo en años.

n: Número de vehículos de la flota ofrecida.

El porte bruto asignado a cada vehículo será el menor de los pesos máximos fijados por el fabricante o por la Dirección Nacional de Vialidad, para el tipo de vehículo de que se trate.

Se considerará como año de fabricación de los vehículos el correspondiente al de fabricación del chasis.

Los vehículos producidos en el año calendario en que se produce el llamado a licitación, se considerarán de CERO (0) años de antigüedad. Los del año calendario anterior, de UN (1) año y así sucesivamente.

Una vez calculada la antigüedad media de la flota, se determinará el factor de antigüedad de la misma, utilizando para ello la siguiente ecuación:

$$FA = 1 - 0,015 \cdot Am^{1,5}$$

donde

Fa: Factor de antigüedad de la flota ofrecida

Toda vez que de la aplicación de la fórmula se obtenga un factor de antigüedad (Fa) negativo, se adoptará para éste valor CERO (0).

El puntaje a obtener surgirá de la siguiente expresión:

$$P = Fa \cdot Pmax.$$

donde

P: Puntaje obtenido por la empresa oferente.

Fa: Factor de antigüedad de la flota ofrecida.

Pmax.: Puntaje máximo correspondiente al ítem.

3. Infraestructura y equipamiento

Se considerará la disponibilidad y aptitud de las instalaciones para su utilización en la explotación de los servicios de transporte público de personas a cargo del oferente.

En tal sentido, los postulantes deberán presentar un detalle de las instalaciones de que se disponga, conforme a lo solicitado por las planillas 2 y 3, en las que deberán explicitarse los datos técnicos y legales allí requeridos.

3.1. Instalaciones aptas para el servicio licitado

Para ser consideradas aptas, las instalaciones deberán encontrarse en la ciudad de Catamarca o en el conurbano atendido por las líneas suburbanas de los Departamentos Capita, F.M. Esquiú y Valle Viejo

Las instalaciones pueden ser propias o arrendadas.

a. Instalaciones propias: de no existir restricciones al uso de las mismas (contratos de arrendamiento a terceros) se computará la totalidad de la superficie declarada y su relación con el tamaño de flota afectada a la misma.

b. Instalaciones arrendadas:

1. Locación de inmuebles de uso exclusivo:

Tratándose de una locación de inmueble propiamente dicha, donde el uso y el goce de la cosa arrendada corresponda al locatario en forma exclusiva, se seguirá igual criterio que el consignado en el inciso a), a los efectos de la asignación del puntaje correspondiente.

2. Locación de uso compartido: En este caso el contrato deberá especificar la superficie destinada al locatario, la cual se tomará como base a los efectos del cómputo.

En los casos especificados en a) y b), si el oferente afectara en el momento del llamado parte de las instalaciones propuestas, a la prestación de servicios de transporte distintos de los licitados, deberá incluir un detalle de la flota utilizada en dichos servicios en planillas similares a las utilizadas para la flota propuesta. A los efectos del otorgamiento del puntaje, se le descontará a la superficie total ofrecida, el equivalente a 30 m² por cada vehículo en existencia utilizado en la prestación de servicios distintos a los licitados.

Si el propietario o locador exclusivo, destinara parte de la superficie de los inmuebles propuestos a otros usos distintos de la prestación de servicios de transporte, deberá indicar claramente qué cantidad de m² afectará a la prestación de la actividad objeto de la licitación.

Para el servicio licitado, sólo se requerirá infraestructura apta para ser utilizada como playas y garages afectados al mismo. Dichas instalaciones se ponderarán en función de las superficies de los inmuebles destinados a tal fin.

Se define a playa de estacionamiento a todo lugar que se encuentre nivelado, así como cercado convenientemente.

Se define como garage, a toda instalación que posea las características descriptas en el párrafo anterior, pero que además se encuentra debidamente techado.

El puntaje a asignar en concepto de playas y garages surge de la siguiente expresión:

Si $S > 1000$, luego: $P = P_{max}$

Si $S < 400$, luego: $P = 0$

Si $1000 > S > 400$, luego: $P = \frac{S - 400}{600} \cdot (P_{max})$

donde:

P: Puntaje obtenido

S: Superficie apta destinada al servicio licitado en m².

P_{max}: Puntaje máximo posible para el ítem.

Cuando el inmueble propuesto, definido como playa, fuese pavimentado, los metros cuadrados a considerar a efectos del puntaje, serán los realmente disponibles multiplicados por el factor 1,25

Cuando el inmueble propuesto definido como garage, fuese pavimentado, los metros cuadrados a considerar a efectos del puntaje, serán los realmente disponibles multiplicados por el factor 1,5. Si no fuese pavimentado el factor de aplicación será de 1,25.

3.2. Instalaciones y equipamientos disponibles para la prestación de servicios a cargo del oferente

Instalaciones de mantenimiento y mecánica:

Serán evaluados según su equipamiento y posibilidad de efectuar reparaciones. La desagregación se hará en los siguientes cuatro sectores:

- . Sector equipamiento: Se refiere a la tenencia de depósitos de combustibles y lubricantes
- . Sector mecánica: Implica la posesión de instalaciones, herramientas y equipos para las reparaciones mecánicas en general
- . Sector lavado y engrase
- . Sector gomería

El puntaje a obtener se calculará mediante la aplicación de la siguiente expresión:

$$P = 0,25. n . P_{\max}.$$

donde:

P: Puntaje a obtener por el oferente

n: Número de rubros a los que se ha dado cumplimiento
(n = 1, 2,, 4)

P_{max}: Puntaje máximo posible

4. Situación económico-financiera

Las empresas deberán presentar la siguiente información.

- a. Balances correspondientes a los tres últimos ejercicios, debidamente aprobados por la asamblea de accionistas y certificados por Contador Público Nacional y el Consejo Profesional de Ciencias Económicas de la jurisdicción pertinente.

Las Sociedades constituidas al efecto de la licitación deberán presentar balance de iniciación.

- b. Cuadros de Origen y Aplicación de Fondos correspondientes a los ejercicios antes citados, de acuerdo a lo normado en las Resoluciones Técnicas Nos. 8 y 9 de la Federación Argentina de Consejos Profesionales de Ciencias Económicas.

- c. Balance actualizado a la fecha del llamado a licitación. Para ello se utilizará el último balance cerrado y debidamente aprobado por la asamblea de accionistas, debiéndose dejar constancia de todos aquellos hechos que incidan de manera significativa en dicha proyección. Para su actualización se adoptará el Índice de Precios mayoristas Nivel General, elaborado por el INDEC.

En el caso de personas físicas deberán presentar la información solicitada en los puntos i) j) y k) del Artículo 19 del Pliego de Condiciones Generales.

- d. Balance pro-forma proyectados para los cinco (5) primeros años de vigencia del permiso, para lo que deberá tomarse como base el balance actualizado mencionado en el inciso c) y adicionarse los movimientos correspondientes, debido a la explotación de los nuevos servicios proyectados, sin acumular los resultados.

- e. Complementariamente a lo dispuesto en los ítems a), b), c) y d) y de corresponder, podrá acompañarse información adicional, certificada por Contador Público Nacional y el Consejo Profesional que corresponda, que mejore la exposición de los estados contables.
- f. Cuadro de Origen y Aplicación de Fondo Projectados para los cinco (5) primeros años de vigencia del permiso tomando como base los balances mencionados en el inciso d).
- g. Detalle de los valores de demanda esperados, y datos operativos de los servicios, que dan sustento a las proyecciones efectuadas. Los cálculos deberán ser expresados en moneda constante, a precios del mes en que se efectúa el llamado a licitación. Las proyecciones de ingresos deben realizarse de acuerdo a los valores tarifarios correspondientes a la tarifa vigente en la fecha señalada. A los efectos del cálculo de ingresos no deben computarse incrementos reales en la tarifa.

Quando a juicio de la Dirección Provincial de Transporte fuere necesario, se solicitará a los postulantes información adicional a la solicitada. A partir de los datos antes requeridos se efectuará la evaluación económica financiera de la empresa oferente, a partir del análisis de los siguientes indicadores:

a) Grado de endeudamiento:

$$GE = \frac{\text{PASIVO CORRIENTE} + \text{PASIVO NO CORRIENTE}}{\text{PATRIMONIO NETO}}$$

El puntaje a asignar, surge de la siguiente expresión:

Si $GE < 0,5$; luego: $P = P_{\text{máx.}}$

Si $0,5 \leq GE \leq 2$; luego: $P = \frac{2 - GE}{1,5} \cdot P_{\text{máx.}}$

Si $GE > 2$; luego: $P = 0$

donde:

P: Puntaje obtenido por la empresa oferente.

GE: Grado de endeudamiento.

P_{máx.}: Puntaje máximo posible para el ítem.

b) Rentabilidad del capital.

$$RC = \frac{\text{UTILIDADES NETAS DEL EJERCICIO}}{\text{PATRIMONIO NETO}}$$

La expresión que figura a continuación, asignará el puntaje correspondiente al rubro:

Si $RC \leq 0$; luego: $P = 0$

Si $0 < RC < 0,25$; luego $P = 4 \cdot RC \cdot P_{\text{máx}}$

Si $RC \geq 0,25$; luego: $P = P_{\text{máx}}$

donde:

P: puntaje obtenido por la empresa oferente.

RC: rentabilidad del capital.

P_{máx.}: puntaje máximo posible para el ítem.

c) Rentabilidad sobre ingresos.

$$RC = \frac{\text{UTILIDADES NETAS DEL EJERCICIO}}{\text{MONTO DE SERVICIOS VENDIDOS}}$$

El puntaje a asignar, surge de la siguiente expresión:

Si $RV \leq 0$; luego: $P = 0$

Si $0 < RV < 0,20$; luego: $P = 5 \cdot RV \cdot P_{\text{máx}}$

Si $RV \geq 0,20$; luego: $P = P_{\text{máx}}$

donde:

P: puntaje obtenido por la empresa oferente
RV: rentabilidad sobre ingresos.
Fmáx.: puntaje máximo posible para el ítem.

d) Rentabilidad sobre activos:

$$RA = \frac{\text{UTILIDADES NETAS DEL EJERCICIO}}{\text{ACTIVO TOTAL}}$$

La expresión que continúa, asigna el puntaje correspondiente al rubro:

Si $RA \leq 0$; luego: $P = 0$

Si $0 < RA < 0,15$; luego: $P = 20/3 \cdot Ra \cdot Fmáx$

Si $RA \geq 0,15$; luego: $P = Fmáx$

Para el cálculo de los rubros b, c y d se tomarán las utilidades correspondientes a cada uno de los ejercicios considerados, sin tener en cuenta acumulados de años anteriores.

e) Índice de liquidez:

$$IL = \frac{\text{ACTIVO CORRIENTE}}{\text{PASIVO CORRIENTE}}$$

El puntaje a asignar, surge de la siguiente expresión:

Si $IL \leq 0,75$; luego: $P = 0$

Si $0,75 < IL < 2$; luego: $P = \frac{4 \cdot IL - 3}{5} \cdot Fmáx$

Si $IL \geq 2$; luego: $P = Fmáx$

donde:

IL: Índice de liquidez

F: Puntaje obtenido por la empresa oferente.

Fmáx: Puntaje máximo posible.

4.1. Evaluación económica de las empresas con el servicio
licitado incluido

A los efectos de la asignación del puntaje se considerarán los valores resultantes de los indicadores antes citados, correspondientes al primer ejercicio de operación del servicio licitado, y al promedio ponderado de iguales valores vinculados a los cinco primeros años de funcionamiento del mismo.

5. Contribución de Fondo Provincial de Transporte por el
modo Automotor

Las empresas deberán explicitar el porcentaje anual de los ingresos brutos del servicio concursado que destinarán al Fondo Provincial del Transporte por el modo Automotor durante la vigencia del permiso.

Se otorgará el puntaje máximo a la empresa que ofrezca mayor porcentaje, correspondiendo a las restantes una puntuación proporcional a la primera.

6. Lugar de Radicación de la Empresa postulante

Se otorgará puntaje a los oferentes que tengan su lugar de radicación en la Provincia de Catamarca. Los que no acrediten tal condición no recibirán puntaje.

7. Experiencia como concesionaria de los servicios que se
licitan

Recibirán puntaje las postulantes que al momento del llamado sean concesionarios, con una antigüedad no menor de dos años, de algunos de los servicios de transporte de personas urbano o suburbano de la ciudad de Catamarca.

Toda empresa constituida a los efectos de la licitación entre cuyos socios se cuente una o más personas físicas o jurídicas que al momento del llamado sean

El puntaje correspondiente se asignará mediante el siguiente procedimiento:

Si $MI \leq MT/2$, luego: $P = 0$

Si $MI \geq 2.MT$, luego: $P = MAX$

Si $MT/2 \leq MI \leq 2.MT$ luego $P = \frac{M-50}{150} \cdot P.MAX$

donde $M = \frac{MI}{MT} \times 100$

donde:

P: Puntaje obtenido por la empresa oferente

F_{máx}: Puntaje máximo posible

MI: Multas impuestas por vehículo a la empresa oferente

MT: Multas impuestas por vehículo al total de empresas concesionarias.

8.3. Pólizas de Seguro

Las empresas oferentes que a la fecha del llamado no hayan cumplido con la presentación de las pólizas de seguro, serán penalizadas de acuerdo al siguiente criterio:

Aquellas cuyo porcentaje de pólizas no presentadas sea igual o mayor al VEINTICINCO POR CIENTO (25%) del parque habilitado sufrirán el descuento máximo. A las restantes se les deducirá un porcentaje proporcional al de las anteriores.

8.4. Boleto fiscal

A las empresas oferentes que al momento del llamado presenten incumplimientos a la mecánica de adquisición del boleto fiscal se les deducirá el puntaje máximo.

PUNTAJE ASIGNADO A CADA UNO DE LOS RUBROS

| | Parcial | Total |
|--|---------|-------|
| | <hr/> | <hr/> |
| 1. <u>Estructura Empresarial y</u> <u>Recursos Humanos</u> | | 6 |
| 1.1. Organigrama | 3 | |
| 1.2. Programación | 3 | |
| 2. <u>Material Rodante Ofrecido</u> <u>para el Servicio</u> | | 50 |
| 3. <u>Infraestructura y Equipamiento</u> | | 15 |
| 4. <u>Situación Económica Financiera</u> | | 10 |
| 5. <u>Contribución de Fondo Provincial</u> <u>de Transporte</u> | | 4 |
| 6. <u>Radicación de la Empresa Postulante</u> | | 5 |
| 7. <u>Experiencia como concesionaria de los</u> <u>servicios que se concursan</u> | | 10 |
| 8. Deducciones por cada ítem | | 2,5 |

Entre la DIRECCION PROVINCIAL DE TRANSPORTE DE CATAMARCA, en adelante "La Dirección" y, en adelante "el Concesionario", respectivamente representados por el Señor DIRECTOR PROVINCIAL DE TRANSPORTE..... y el Señor....., acuerdan celebrar el presente contrato de concesión del servicio público de transporte regular de personas por automotor, de acuerdo al contenido y alcances que se detallan en las cláusulas siguientes:

I.- DEL OBJETO.

CLAUSULA PRIMERA: Entre la Dirección y el concesionario celebran el presente contrato que regirá la explotación de la concesión del servicio público de transporte regular de personas por automotor de jurisdicción de la Provincia de Catamarca de conformidad a lo establecido en la Ley No. Formarán parte integrante del mismo, el pliego de bases y condiciones, especificaciones técnicas y demás documentos de la licitación realizada al efecto.

CLAUSULA SEGUNDA: El concesionario se obliga a realizar las tareas vinculadas con la prestación del servicio público de transporte regular de personas por automotor en la línea....

CLAUSULA TERCERA: El concesionario no podrá transferir el presente contrato ni cederlo en todo o en parte a otra persona o entidad, ni asociarse para su cumplimiento sin previa autorización de la Dirección.

II.- DEL PLAZO.

CLAUSULA CUARTA: El presente contrato se materializa por el

plazo de DIEZ (10) años contados a partir de la fecha de inicio del servicio, pudiendo prorrogarse de común acuerdo entre las partes por igual periodo, cuando a juicio fundado de la Dirección resultara procedente y los antecedentes en el desempeño de la prestación por parte del concesionario lo hicieran aconsejable.

III.- DEL PRECIO.

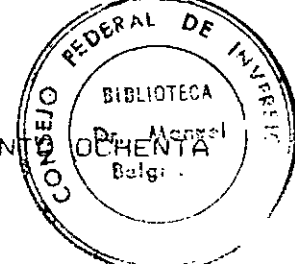
CLAUSULA QUINTA: La retribución del concesionario por la prestación del servicio estará a cargo exclusivo de los usuarios a través del pago de un precio o tarifa. Esta será percibida directamente de los mismos por el concesionario.

CLAUSULA SEXTA: La tarifa será establecida por la Autoridad de Aplicación conforme las pautas establecidas en la Ley No..... y en la Reglamentación aprobada por Decreto No....

IV.- DE LA HABILITACION E INICIACION DEL SERVICIO.

CLAUSULA SEPTIMA: El concesionario deberá solicitar a la Dirección, la habilitación del servicio en un plazo no mayor de contados a partir de la fecha de la firma del contrato.

CLAUSULA OCTAVA: La concesión del servicio público de transporte de pasajeros será otorgada por la Autoridad de Aplicación, por un periodo de tiempo de duración no inferior a DIEZ (10) años. Quedará a criterio de la Dirección, operado el vencimiento del mismo, acordarse prórrogas por periodos iguales, si dicha Autoridad lo entendiese conveniente, y el concesionario así lo



hubiese solicitado con una anticipación no menor a CLIENTE (180) días.

CLAUSULA NOVENA: El concesionario deberá iniciar la prestación de los servicios en un plazo no mayor de DIEZ (10) días contados a partir de la fecha de la habilitación, salvo que la Dirección fijare un plazo diferente.

CLAUSULA DECIMA: El concesionario deberá prestar el servicio bajo las pautas de continuidad, regularidad, generalidad, uniformidad, obligatoriedad y eficiencia, contratar los seguros que amparen los riesgos vinculados con la prestación del servicio, con los usuarios, y con terceros y cosas no transportadas.

CLAUSULA UNDECIMA: El concesionario se obliga a aceptar las modificaciones en la concesión que disponga La Dirección. Esta deberá tener en cuenta, entre otros aspectos, la ecuación económico financiera de la concesión.

CLAUSULA DECIMO SEGUNDA: El concesionario, asimismo, se obliga a aceptar la tarea de contralor que ejerza La Dirección.

CLAUSULA DECIMO TERCERA: El concesionario tendrá derecho a que le sea permitido obtener una rentabilidad promedio razonable, conforme lo establece el artículo 84 de la Ley No.....

CLAUSULA DECIMO CUARTA: La obligación de prestar el servicio con continuidad debe ser observada en el marco de las condiciones normales de realización del mismo. Si dicho cumplimiento se debe llevar a cabo en una situación de anormalidad que exija al concesionario soportar daños en bienes o personas a su cargo, se le reconocerá la reparación de los daños que se pudieran producir en virtud de dicha situación, en los términos del art. 85 de la Ley No.....

CLAUSULA DECIMO QUINTA: Si por una causa sobreviniente resultare imposible continuar con la explotación, el concesionario deberá comunicar en forma inmediata a La Dirección haciéndole saber tal circunstancia, y procurará mantener la prestación del servicio por un término no inferior a SESENTA (60) días, con el objeto de que el órgano competente pueda implementar el modo de cubrir la necesidad pública del servicio.

CLAUSULA DECIMO SEXTA: El concesionario quedará sujeto a las demás obligaciones que se desprenden de la Ley No..., del Reglamento aprobado por Decreto No, de lo establecido en el pliego de condiciones generales del respectivo llamado a licitación relativo a la presente concesión, de toda otra norma legal y reglamentaria que resulte de aplicación supletoria o complementaria a la prestación del servicio y a las demás directivas emanadas de la Dirección.

CLAUSULA DECIMO SEPTIMA: En caso de que el concesionario hubiera incurrido en incumplimiento de sus obligaciones, se hará pasible de las sanciones previstas en el Régimen consagrado por la Ley No, previa sustanciación del trámite sumarial pertinente.

V.- DE LA EXPLOTACION DEL SERVICIO.

CLAUSULA DECIMO OCTAVA: El concesionario ajustará la explotación del servicio: a) a las disposiciones de la Ley No....., b) al Reglamento aprobado por Decreto No, c) a las pautas establecidas, en su caso, en el pliego de condiciones generales del respectivo llamado a licitación; d) a la normativa legal y reglamentaria que resulte de aplicación supletoria o

complementaria a la prestación del servicio; e) al presente contrato; y, f) a las demás directivas emanadas de la Dirección.

CLAUSULA DECIMO NOVENA: El concesionario se obliga a tomar a su exclusivo cargo un seguro que cubra todos los riesgos de su personal y de sus bienes.

CLAUSULA VIGESIMA: El concesionario se responsabiliza ante el Estado Nacional por todos los daños y perjuicios que pudieran resultar al mismo o a los beneficiarios del servicio, que fueran ocasionados por los medios materiales de que se sirva, y por los actos y omisiones de sus dependientes.

CLAUSULA VIGESIMO PRIMERA: La actuación que le cabe a La Dirección como consecuencia de lo que resulte del presente contrato responsabiliza al Estado Provincial en los términos de los arts. 65, 66 y 67 de la Ley N^o

VI.- DEL CONTRALOR.

CLAUSULA VIGESIMO SEGUNDA: El contralor de la actividad del Concesionario en cuanto prestatario del servicio, estará a cargo de La Dirección, la que supervisará la explotación de la concesión por intermedio del personal que designe, el cual tendrá facultades amplias de inspección y control, y el Concesionario estará obligada a suministrar toda la información requerida por éstos, facilitar su acceso a instalaciones y archivos.

CLAUSULA VIGESIMO TERCERA: El Concesionario deberá remitir mensualmente a La Dirección información pormenorizada de la evolución de la explotación de la concesión, la que además de atender al objetivo de contralor, podrá ser utilizada con fines

estadísticos y a ese efecto deberá contener las especificaciones que durante la vigencia de la concesión solicite La Dirección.

VII.- DE LA CESION DE LA CONCESION

CLAUSULA VIGESIMO CUARTA: La concesión no podrá transferirse sin la previa y expresa autorización de La Dirección. La cesión no será autorizada cuando no haya transcurrido por lo menos la mitad del plazo original de la concesión o cuando faltare menos de UN (1) año para su terminación. Tampoco se autorizará cuando existan obligaciones incumplidas por parte del Concesionario. En todos los casos la responsabilidad del Concesionario subsistirá solidariamente con el nuevo titular de la concesión en los términos del art. 88 de la Ley No

VIII.- DE LA FINALIZACION DEL CONTRATO.

CLAUSULA VIGESIMO QUINTA: El vencimiento del término de la concesión producirá la finalización del contrato si este no ser prorrogara por igual periodo. El concesionario deberá con CIENTO OCHENTA (180) días de anticipación a dicho término, comunicar a La Dirección su voluntad de prorrogarlo.

IX.- DE LA RESCISION DEL CONTRATO.

CLAUSULA VIGESIMO SEXTA: El contrato podrá ser rescindido de mutuo acuerdo. El alcance de dicha rescisión será definido conforme a: a) causales determinantes; b) posibles perjuicios a los usuarios; c) tiempo de explotación de los servicios; d) antecedentes en la prestación del servicio; e) demás circunstancias del caso.

CLAUSULA VIGESIMO SEPTIMA: La concesión podrá ser objeto de revocación por oportunidad, mérito o conveniencia, o por rescate por parte de La Dirección, conforme al procedimiento que surge del Reglamento aprobado por Decreto No En tales casos , el Concesionario tendrá derecho a una indemnización conforme a lo que se determine en la norma precitada

CLAUSULA VIGESIMO OCTAVA: El contrato tributará el impuesto de sellos de la jurisdicción en la parte correspondiente al Concesionario y a cargo del mismo.

CLAUSULA VIGESIMO NOVENA: El concesionario constituirá domicilio especial a los efectos del contrato en la Ciudad de SAN FERNANDO DEL VALLE DE CATAMARCA y se someterá a la competencia de la Justicia Provincial pertinente.

La Dirección fija su domicilio en..... , SAN FERNANDO DEL VALLE DE CATAMARCA.

CLAUSULA TRIGESIMA: El presente contrato no constituye relación de dependencia respecto de La Dirección, del personal de conducción, administrativo y profesional, que se encuentre afectado o vinculado a la prestación del servicio por parte del Concesionario.

De común acuerdo se firman dos ejemplares de un mismo tenor en la Ciudad de SAN FERNANDO DEL VALLE DE CATAMARCA, a los.....días del mes dede mil novecientos.....

CAPITULO 10

UNA ESTRATEGIA ALTERNATIVA:
AJUSTE GRADUAL
DEL
SISTEMA

Aún cuando los requerimientos del Estudio se materializan principalmente en la red que sirve de base para un llamado a concurso integral del sistema, ha parecido conveniente delinear una estrategia alternativa la mismo. Ella consiste en introducir gradualmente diversas modificaciones sobre la situación actual, en lo que se refiere a la red, a las empresas operadoras, a la relación entre costos y tarifas y a la estructura y funcionamiento de la Dirección Provincial de Transportes.

Se exponen en primer término los fundamentos de esta estrategia, para luego desarrollar su contenido.

10.1 Fundamentos.

Tal como se ha señalado a lo largo los sucesivos capítulos del presente estudio, el transporte urbano de Catamarca se encuentra en una situación crítica.

A fin de enfrentarla, la opción del concurso integral del sistema representa una herramienta idónea, pero bajo determinadas condiciones; que se indican a continuación:

a) En primer término, debe existir un acabado conocimiento del mercado de transporte urbano, esto es, de las características de la demanda de viajes.

b) Seguidamente, debe contarse con la posibilidad cierta de incorporar un conjunto de operadores razonablemente estructurado y de desempeño eficiente.

c) Por ultimo, la autoridad de aplicación debe disponer de suficiente capacidad sea para administrar correctamente el llamado a concurso, sea para la posterior gestión del sistema concursado, a fin de garantizar la efectiva vigencia de las pautas de regulación, lo que implica conservar una efectiva iniciativa, en lo que hace al control del servicio, a las modificaciones a introducirse en el futuro; etc.

En lo que atañe al primer tópico, se entiende que se encuentra cubierto, dado que el presente estudio proporciona elementos suficientes (de hecho, éste es un objetivo prioritario); pero no puede afirmarse lo mismo de los dos restantes.

El sector empresario hoy existente presenta diversas falencias, en su capitalización y administración de las líneas, aún cuando, dispone de una importante experiencia, producto de una presencia en el Sector desde larga data; se trata en su mayoría de empresas formalizadas.

Con una única excepción, los emprendimientos actuales no podrán desempeñarse satisfactoriamente en un llamado a concurso, teniendo en cuenta su escasa capacidad financiera para la incorporación de unidades nuevas. En consecuencia, si se opta por favorecer en algún grado su permanencia, (que es el criterio del grupo consultor), parece conveniente incentivar una reestructuración y fortalecimiento empresario gradual.

Tanto o más importante que lo anterior, por otra parte, la

Dirección Provincial de Transporte requiere una reestructuración y el fortalecimiento de sus recursos humanos y materiales, a fin de garantizar en primer término que el llamado a concurso sea eficazmente administrado; si se mantiene la decisión de realizarlo próximamente, el plazo para lograr la transformación de la autoridad de aplicación será necesariamente muy breve.

Se considera no exenta de riesgos la implementación de un llamado a concurso si no se dispone de tales recursos para una correcta negociación técnica, e incluso jurídica (habida cuenta por ejemplo de que es frecuente la formulación de impugnaciones, cuya resolución debe estar bien fundada para no dejar lugar en lo posible a la instancia judicial).

Por estos motivos, parece interesante proponer una estrategia alternativa, que se oriente hacia la gradual mejoría del sistema, lo que permite contar con más tiempo para la resolución de las dificultades actuales, respecto de lo permitido por un perentorio llamado a concurso; ello, nótese bien, no implica renunciar al llamado a concurso, sino su diferimiento en el tiempo, a fin de contar con una oferta más afianzada.

10.2 Cursos de acción.

A partir de los elementos reunidos en el estudio, pueden establecerse los siguientes cursos de acción, a nivel de líneas, empresas, tarifas/costos y autoridad de aplicación.

i) Líneas.

Tal como se ha señalado en capítulos anteriores, parece evidente que existe sobre oferta de líneas urbanas, y que sus trazados resultan excesivamente tortuosos. Se trata sin embargo de una red compleja, en la que las actuales intervenciones que se propongan deberán ser evaluadas con cuidado, por las repercusiones que podran acarrear.

A partir de los criterios adoptados para el diseño de la red, y de su implementación, pueden formularse las recomendaciones siguientes, para las líneas urbanas:

a) No incorporar nuevas líneas a la red actual, procediendo a cubrir eventuales demandas nuevas a través de la modificación de líneas existentes. Eventualmente, deberá reducirse la oferta actual.

b) Como criterio complementario, deberá tenderse a favorecer recorridos que vinculen extremos opuestos (Norte-Sur, Este-Oeste), evitando recorridos "cuasi circulares" (como el caso de la actual línea 2), por cuanto ellos representan una distancia media elevada.

c) En el caso concreto de la línea 21, se recomienda mantener su trazo actual, pero tornando el recorrido totalmente circular, puesto que el análisis realizado indica que se trata de una traza adecuada (de hecho, ésta es la resolución adoptada en la red diseñada).

La problemática de las líneas suburbanas es en cambio diferente. Puede constatar, en efecto, cierto desequilibrio en la oferta, al encontrarse sobrecargados los dos principales ejes de salida al área suburbana (tramos Centro-Tres Puentes y Centro-Sumalao), y subutilizados en cambio diferentes tramos más alejados. Aún reconociendo la necesidad de mantener niveles de servicio razonables en áreas alejadas, es necesario efectuar algunas correcciones, a fin de suavizar los desequilibrios registrados. Por otra parte, es factible corregir algunas tortuosidades innecesarias.

Las recomendaciones que pueden extraerse son las siguientes, todas ellas factibles de aplicación inmediata:

a) Reducir el recorrido de las líneas 20 y 5A/B, a fin de eliminar tramos ociosos. La primera deberá tener su cabecera en B.Sr.De Los Milagros, mientras que la segunda debería concluir a 1,5 Km. de Tres Puentes. La oferta que así quedará disponible debería ser utilizada para reforzar frecuencias, para los tramos recargados de salida del área urbana (Centro-Tres Puentes, Centro-Sumalao).

b) La línea 26 a Huaycama deberá operar vía Santa Cruz, a

fin de beneficiarse del menor recorrido y de la traza pavimentada. Como emergencia, en caso de interrumpirse la circulación entre ambas localidades por crecida del río, el servicio operaría a través de su traza actual. No debe afectarse las frecuencias actuales, pero puede eventualmente limitarse la entrada a Santa Cruz de alguno de los 7 servicios actuales de la línea 15 al Portezuelo (tentativamente, tres de ellos podrán seguir directamente).

c) La línea 17 deberá dejar de realizar la derivación hacia el Sur en San Isidro, yendo directamente a Posta Sanitaria. La ganancia de tiempo deberá ser aprovechada para reforzar la frecuencia, habida cuenta de la actual sobrecarga en el tramo Centro-Tres Puentes. Esta recomendación se basa en los conteos realizados, que aconsejan mantener solamente a la línea 15A en dicha derivación.

d) Por último, debería estudiarse la conveniencia de reforzar el servicio de los tramos Centro-Tres Puentes y Centro-Sumalao, mediante un coche cada uno (un servicio cada 30 minutos). Esta recomendación queda supeditada al incremento de frecuencia que podrá alcanzarse mediante los refuerzos de las líneas 5A/B y 17.

ii) Empresas.

Más allá de los que se menciona en el capítulo correspondiente, el panorama de las empresas operadoras requiere intervenciones diversas, orientadas principalmente hacia aquellos

casos que presentan características manifiestamente críticas. En particular, cabe recomendar lo siguiente:

a) Debe propenderse a la constitución de emprendimientos que operen con un mínimo de 10/15 vehículos. Ello implica adoptar decisiones que incentiven la fusión o absorción de los operadores de menor tamaño (en particular, los "artesanales").

b) Debe adoptarse indefectiblemente y a la brevedad una resolución en lo que se refiere a la Cooperativa de Transporte de Catamarca (COTCA), superando la actual política que implica la entrada de competidores sin un objeto claro de reestructuración. Se presentan aquí diversas opciones: liquidación, absorción o racionalización. Las primeras dos alternativas son triviales y deberán ser adoptadas en caso de no existir condiciones para la recuperación empresarial. La tercera requerirá en cambio la intervención activa de la Dirección Provincial, con la eventual cooperación de algún operador, y deberá cumplir con las pautas siguientes: reforma del estatuto societario, para impedir el retiro de vehículos; racionalización de procedimientos; concentración de recursos en las líneas más rentables (principalmente, 1 y 24); eventual búsqueda de financiamiento externo para reequipamiento.

c) Debe resolverse la situación creada en la empresa La Paz, normalizando la gestión empresarial, mediante la constitución de una cooperativa de personal o por la traslación del emprendimiento a un tercero; el mantenimiento de esta línea es de gran interés para el sistema urbano. En caso de procederse a la

creación de una cooperativa, se adoptarán los recaudos del caso para impedir la repetición de la disgregación verificada en COTCA.

d) Se otorgarán permisos para las líneas que cada empresa se encuentre en condiciones de explotar, por un período de tres años, a juicio de la Dirección Provincial de Transportes; las líneas restantes serán consideradas precarias, y su autorización sujeta a revocación en cualquier circunstancia. La Dirección Provincial podrá recategorizar cada línea, en función de las condiciones de prestación del servicio. Se considera que en el plazo mencionado podrán introducirse las modificaciones adecuadas para un llamado a concurso en condiciones de mayor normalidad operativa, y con un panorama empresarial más depurado.

iii) Tarifas y Costos.

Es imperativo recuperar y mantener niveles tarifarios acordes con la evolución de los costos de operación; caso contrario, la descapitalización el abandono de los emprendimientos es inevitable, en el mediano plazo.

Se considera que un nivel tarifario básico de 1000 australes, a mayo de 1990, puede ser retributivo, máxime si se efectúan las correcciones recomendadas a la red actual; la estructura tarifaria vigente podría mantenerse sin alteraciones.

Es indispensable un seguimiento estricto de la evolución de costos; si no puede realizarse plenamente, como mínimo deberán

ajustarse los valores locales, a partir de lo obtenido por el presente estudio, mediante las metodologías elaboradas en otras áreas urbanas del país.

iv) Dirección Provincial de Transporte.

La Dirección Provincial de Transporte constituye el punto prioritario de intervención; de su transformación depende absolutamente el éxito de cualquier intento de introducir mejoras sustanciales en el sistema de transporte urbano, puesto que constituye una herramienta insustituible.

a) Desde un ángulo cuantitativo, se requiere incrementar los recursos destinados a ella, a fin de capacitar rápidamente a sus cuadros técnicos, y dotar de los incentivos necesarios al conjunto del personal.

b) Desde un punto de vista cualitativo, debe reestructurarse el organismo, sobre la base de las propuestas consideradas en este estudio. En particular, la creación del Departamento Técnico, y la integración de un activo "triángulo" entre el responsable máximo y los dos Jefes de Departamento podrá generar una dinámica nueva en la gestión, al permitir una adecuada división de funciones. Asimismo, la creación de nuevas Divisiones permitirá jerarquizar funciones, lo que constituye un incentivo adicional.

c) La reforma de la Dirección Provincial deberá ser orientada explícitamente a la recuperación de la perdida

capacidad de gestión del sistema de transporte. La presencia del organismo deberá ser incrementada, tanto frente al conjunto de operadores, como al público usuario y a otros organismos. Medidas sencillas como la adecuada identificación de paradas y la mejoría de las condiciones de circulación en el área céntrica (a acordar con los municipios, en particular el de la Capital) y la mejoría de la precaria señalización de los vehículos podrán ser efectivas a este fin. La adecuada reestructuración de la oferta, que se sugiere realizar bajo los principios ya mencionados, deberá producir mejoras progresivas en la hoy día deteriorada confiabilidad del servicio, en un lapso relativamente corto de tiempo. Igual efecto debe esperarse de la adopción de procedimientos administrativos ágiles y eficaces.

No es necesario enfatizar el positivo impacto que podrá alcanzarse, frente al usuario, mediante estas mejoras.

10.3 Conclusiones.

Tal como ya se señalo, la situación actual del transporte urbano de Catamarca es critica, tanto por el desempeño del sistema como por las dificultades de gestión por parte de la autoridad de aplicación.

La reversión del presente cuadro no se agota en el llamado a concurso de líneas; por el contrario, ello debe ser adecuadamente enmarcado en una más amplia estrategia de intervención.

Se ha propuesto aquí, como abordaje alternativo, proceder a un reajuste del sistema y a un drástico mejoramiento de la Dirección Provincial de Transporte, que permitirá recomponer su capacidad de gestión.

Se entiende que ambas acciones pueden ser adecuadamente cubiertas en un plazo de tres años, periodo en el cual las empresas actuales que cumplan condiciones básicas de operación podrán permanecer en operación de pleno derecho.

Una vez transcurrido el plazo, y afianzada la red, podrá procederse al llamado a concurso integral, el que será adecuadamente administrado por un renovado poder concedente.

ANEXO I

ZONIFICACION

En el presente capítulo se presenta la zonificación realizada, a los fines del relevamiento y procesamiento de información primaria sobre demanda de viajes.

Se vierten en primer término algunas consideraciones de orden general, para luego caracterizar las zonificaciones realizadas para las líneas urbanas y suburbanas, respectivamente.

1 Criterios generales

El objeto de la zonificación, en estudios de transporte, es posibilitar el agrupamiento de información referente a la demanda de viajes, a fin de simplificar su análisis y tratamiento, y, particularmente, reducir la demanda de recursos para los trabajos de campo, al permitir la aplicación de técnicas de muestreo. Resulta obvio que operar a nivel de cada parada de cada línea de transporte colectivo de pasajeros da lugar a un volumen muy grande de información, cuyo manejo y estudio son virtualmente imposibles; por otra parte, se requiere relevar la totalidad de los viajes, puesto que una muestra resultará poco confiable, desde el punto de vista estadístico.

Es en lo referente a los trabajos de campo donde surge el "problema clásico" de la zonificación, que es el de definir zonas que resulten adecuadas para la clasificación de información que será producida con posterioridad, no siendo posible una "segunda vuelta". Esto es, deben

definirse zonas cuya adecuación sólo podrá ser constatada con posterioridad, no siendo posible realizar correcciones a los relevamientos de campo. Son errores típicos, por ejemplo, la definición de zonas con pobre producción y atracción de viajes, zonas con usos de suelo heterogéneos, etc..

Las características y criterios a aplicar para la zonificación deberán entonces tener en cuenta todas las informaciones disponibles, a fin de prevenir posibles errores como los señalados; por otra parte, existen desde ya consideraciones que hacen a los costos de producir información. Podemos entonces identificar diversos factores a tener en cuenta, entre los que debemos mencionar los siguientes:

- Dimensión y distribución de actividades del área a estudiar. Por ejemplo, una ciudad que presenta una elevada densidad demográfica y de actividades requerirá la identificación de zonas de menor área que una que presente una mayor dispersión territorial; por otra parte, la zonificación deberá tomar muy en cuenta la distribución de actividades residenciales y no residenciales, intentando en particular reunir en zonas por separado las que muestren una elevada presencia de empleos (típicamente, las áreas centrales donde se concentra el grueso del empleo administrativo, bancario, etc.), por cuanto son puntos típicos de atracción de viajes.

- Objetivos del estudio. Si se requiere un acabado conocimiento de la operación de líneas de autotransporte, será necesario relevar con precisión los niveles de carga de las líneas en cada uno de sus tramos, por lo cual la zonificación deberá ser relativamente desagregada, además de tomar en cuenta características de la red tales como ejes troncales, eventuales tortuosidades y superposiciones. Para obtener en cambio un panorama general del tipo de usuario del sistema (nivel socio-económico, motivos de viajes, etc.), una zonificación más agregada será suficiente.

- Confiabilidad estadística. Por motivos fáciles de intuir, la confiabilidad de una muestra depende, entre otros aspectos, de su tamaño absoluto (y no de la relación entre su tamaño y el de la población a muestrear). Ello debe analizarse en términos de cantidad de viajes muestrales por par de zonas: en términos generales, puede aceptarse estadísticamente que un valor muestral de 25 unidades por par de zonas resulta confiable. Una zonificación más desagregada requerirá entonces incrementar los tamaños de muestra, toda vez que la cantidad de viajes relevados para cada par de zonas disminuirá considerablemente. Por ejemplo: suponiendo que la cantidad de viajes es aproximadamente igual para cada par, si existen 5 zonas, bastará con encuestar 625 viajes (25 viajes por par multiplicado por 25 pares de zona posibles); pero si en cambio se definen 10 zonas, deberán encuestarse nada menos que 2500 viajes, lo que implica cuadruplicar el

volumen de recursos destinados a trabajos de campo. Debe entonces dimensionarse adecuadamente el número de zonas, a fin de evitar el empleo equivocado de recursos, para lo cual, una vez más, es indispensable tener claros los objetivos del estudio.

Para el presente trabajo, se han previsto dos relevamientos sucesivos. El primero consiste de una encuesta de ascenso y descenso, que permitirá establecer los orígenes y destinos de los viajes por autotransporte durante un día hábil típico; este relevamiento deberá proporcionar una acabada "radiografía" de las características de la red, identificando superposiciones, tortuosidades, puntos de muy alta o muy baja ocupación, etc.. El segundo relevamiento es en cambio una encuesta a usuarios, cuyos objetivos serán relevar datos acerca de su perfil (nivel socio-económico, motivo del viaje, periodicidad del viaje, opinión sobre el servicio, etc.) y del viaje que realiza (cantidad de cuadras caminadas, transbordos, etc.). Ambos relevamientos se describen en ANEXO II.

Para el primer relevamiento se ha previsto una zonificación desagregada, que permita conocer en detalle lo que ocurre en diversos tramos de cada línea; para el segundo, en cambio, se ha considerado conveniente una menor desagregación, por lo que se adoptó como zonificación para el mismo la resultante de unir zonas correspondientes a la primera encuesta.

volumen de recursos destinados a trabajos de campo. Debe entonces dimensionarse adecuadamente el número de zonas, a fin de evitar el empleo equivocado de recursos, para lo cual, una vez más, es indispensable tener claros los objetivos del estudio.

Para el presente trabajo, se han previsto dos relevamientos sucesivos. El primero consiste de una encuesta de ascenso y descenso, que permitirá establecer los orígenes y destinos de los viajes por autotransporte durante un día hábil típico; este relevamiento deberá proporcionar una acabada "radiografía" de las características de la red, identificando superposiciones, tortuosidades, puntos de muy alta o muy baja ocupación, etc.. El segundo relevamiento es en cambio una encuesta a usuarios, cuyos objetivos serán relevar datos acerca de su perfil (nivel socio-económico, motivo del viaje, periodicidad del viaje, opinión sobre el servicio, etc.) y del viaje que realiza (cantidad de cuadras caminadas, transbordos, etc.). Ambos relevamientos se describen en ANEXO II.

Para el primer relevamiento se ha previsto una zonificación desagregada, que permita conocer en detalle lo que ocurre en diversos tramos de cada línea; para el segundo, en cambio, se ha considerado conveniente una menor desagregación, por lo que se adoptó como zonificación para el mismo la resultante de unir zonas correspondientes a la primera encuesta.

A continuación, se trata en primer lugar la zonificación para el conteo de ascenso y descenso y posteriormente la correspondiente a la encuesta a usuarios.

2 Zonificación para el conteo de ascenso y descenso.

2.1 Líneas Urbanas.

Para la zonificación del ámbito de operación de las líneas urbanas (incluyendo aquí, desde ya, los tramos pertenecientes a líneas suburbanas), se analizaron primeramente los usos del suelo, a fin de detectar las áreas donde predominan los usos no residenciales de carácter central. Tal como surge del análisis urbanístico incluido en el Capítulo 2 de este Estudio, puede fácilmente identificarse un área de características netamente centrales, contenida enteramente dentro del casco delimitado por las 4 avenidas principales de la ciudad. A partir de dicha área, se identificaron sucesivas zonas, considerando tanto sus características urbanas (puntos aislados de importante generación, como la Universidad; áreas de densificación residencial elevada; etc.) como así también las características de la actual red de autotransporte público de pasajeros. Respecto de esto último, se tuvo particularmente en cuenta lo siguiente:

- Definir un número de zonas que torne estadísticamente suficiente el relevamiento por parte de dos equipos de encuestadores, a fin de no prolongar indebidamente las tareas de campo. Se estima que se relevarán de esta manera unos 500 viajes.

- Definir zonas que permitan identificar tramos de líneas en forma inequívoca, evitando en lo posible la formación de zonas atendidas por tramos paralelos a distancia importante.
- Posibilitar el análisis de superposiciones y de tortuosidades.

Se llegó de esta manera a un conjunto de 15 zonas, que se ilustran en mapa 4.1; ellas fueron numeradas correlativamente de acuerdo al criterio siguiente:

- La zona 1 es el área central de la ciudad.
- Las zonas al este de un eje aproximadamente intermedio fueron numeradas con números impares, y las ubicadas al oeste con números pares.

Con esta delimitación, cada línea de autotransporte atiende en promedio unas 7 zonas. Ello produce un total de 49 pares de zonas, lo que significa un promedio de 10 viajes muestrales por par de zonas, de acuerdo a lo ya indicado; dado que es dable suponer la existencia de cierta concentración de viajes (por ejemplo, difícilmente se den viajes dentro de cada zona), se estima que esta zonificación es compatible con valores de viajes por casillero origen-destino estadísticamente significativos (25 viajes, según ya se mencionó).

2.2 Líneas suburbanas.

No pareció conveniente, en este caso, una zonificación del tipo de la empleada en el ámbito urbano, porque no existen propiamente áreas urbanizadas, sino ejes de ocupación de baja densidad en torno de la red vial. En consecuencia, pareció más adecuado trabajar directamente sobre los tramos de cada recorrido, individualizándolos a través de las localidades más importantes; de esta manera, por otra parte, puede tratarse con mayor facilidad el caso - frecuente en el área del Santa Rosa-Villa Dolores - de líneas que arriban a la misma localidad a través de diferentes recorridos.

En este contexto, resulta sin duda adecuado trabajar directamente mediante las secciones tarifarias de cada línea, puesto que se corresponden con localidades de importancia. Ello por otra parte facilita sensiblemente el trabajo de los encuestadores, toda vez que delimitaciones alternativas pueden ser particularmente difíciles de establecer sobre el terreno, por ser áreas de baja urbanización.

En consecuencia, la zonificación, que no es tal en este caso, fue realizada para las líneas suburbanas, a partir de las actuales secciones tarifarias. Una vez relevadas las líneas se procedió a determinar zonas de tráfico con el criterio de agrupar tramos comunes a varias líneas según sus respectivas secciones tarifarias.

Este agrupamiento de los tramos tarifarios de las líneas individuales dio origen a la división del área suburbana en estudio en 15 zonas, numeradas de 20 a 34 que se indican en el plano 4.1.

3 Zonificación para la encuesta a usuarios.

A los fines del diseño y codificación de la encuesta a usuarios se decidió mantener la zonificación del área urbana y agrupar posteriormente la información para el análisis de resultados.

Para el área suburbana, en cambio, las 15 zonas definidas luego del conteo de ascenso y descenso y su baja densidad de tráfico hubieran exigido un aumento notorio de los recursos para el relevamiento, con expectativa de resultados no significativos.

Por este motivo se agruparon las zonas del área suburbana en:

ZONAS ENCUESTA A USUARIOS

20
21
22
23
24
25
26

ZONAS CONTEO ASCENSO Y DESCENSO

20 - 21
22 - 25 - 28 - 34
29 - 30 - 31
32 - 33
23 - 24
26 - 27
Otras zonas fuera del área
en estudio.

Dichas macrozonas incluyen las siguientes localidades:

Zona 20 comprende a las localidades de La Chacarita; Parque Chacabuco y Sumalao.

Zona 21 Abarca las localidades de San Isidro; Tres Puentes; Pozo el Mistol; El Bañado; Villa Dolores; Bo.El Jardín; Banda Varela; Cura Figueroa; Punta Pavimento y Santa Rosa.

Zona 22 Comprende las localidades de San Antonio; Polcos; El Hueco; Falda San Antonio; El Hospicio; Bo.Juan XXIII; San José; Bo. Luppi; La Tercena; Sr.de los Milagros.

Zona 23 Incluye las localidades de La Carrera; Collagasta; Pomancillo y Las Pirquitas.

Zona 24 Comprende a la zona de Fábrica de Alpargatas y Huaycama.

Zona 25 Abarca al Bo. Municipal sobre ruta 38; Santa Cruz; Embalse La Isla y El Portezuelo.

ANEXO II

RELEVAMIENTOS
DE
INFORMACION PRIMARIA

1. Conteo de Ascenso y Descenso de pasajeros

1.1 Objetivos del conteo.

El conteo de ascenso y descenso de pasajeros en los subsistemas urbano y suburbano tiene como objetivo establecer los desplazamientos geograficos que la población realiza utilizando transporte colectivo de pasajeros, y el rendimiento efectivo de cada línea y tramo de la red.

El producto inmediato de esta tarea será la construcción de matrices de origen/destino para cada una de las líneas en estudio y el cálculo de los niveles de ocupación por tramo.

1.2 Diseño de la muestra

El principio orientador del diseño de una muestra, es conseguir ajustar en su punto óptimo, la correlación entre Error Muestral y Recursos.

Es sabido que se recurre a una muestra ante la imposibilidad de abarcar el universo. En consecuencia se buscan procedimientos sencillos y eficientes, que con los recursos y tiempo disponibles, permitan realizar estimaciones lo más precisas posibles sobre el universo estudiado.

Al encarar el diseño muestral se tuvo en cuenta la siguiente información:

- i) Características del itinerario de las líneas que

componen el sistema de transporte urbano de pasajeros para la ciudad de Catamarca y zonas aledañas.

ii) Curva horaria de pasajeros transportados por los subsistemas urbano y suburbano.

iii) Características horarias habituales de la población de Catamarca.

iv) Total de boletos vendidos por línea en un día hábil típico.

v) Cantidad de zonas cubiertas por el recorrido entre la cabecera 1 y la cabecera 2

Es común que los estudios de transportes, cuando tienen que relevar demanda de viajes, se planteen tareas de campo en un solo sentido, basándose en la hipótesis que todo viaje de ida supone otro de vuelta.

Este tipo de operación facilita la tarea en ciudades donde el sistema de transporte se dirige de las periferias al centro en forma radial.

No es esto lo que ocurre en la ciudad de Catamarca donde una de las característica de los itinerarios de las líneas urbanas es que ambas cabeceras se encuentran en zonas periféricas, pasando por el centro comercial y administrativo de la ciudad, hacia la mitad del recorrido.

Consecuentemente la demanda se origina o dirige del centro a ambas periferias, lo que motiva que en un mismo tramo horario el nivel de carga sea semejante en ambos sentidos de la línea.

Esta característica marcó la necesidad de encarar un diseño que en un mismo tramo horario tomara en consideración ambos sentidos del servicio.

Además el análisis de la distribución por tramo horario de la demanda de viajes en un día hábil típico, permite reconocer determinadas pautas locales.

Como se observa en Cuadros 1, 2 y 3, entre las 6 y 7 hrs. de la mañana se produce el primer pico de la demanda, coincidiendo con el inicio de las actividades del día.

El medio día establece un alto en las actividades de los pobladores de Catamarca, entre la 12.00 y las 13.00 horas cierran los bancos, termina la jornada laboral de la Administración Pública y el comercio baja las persianas hasta las cinco de la tarde en que reabre sus puertas.

Este ritmo se refleja en las curvas horarias de ambos subsistemas, donde se produce un valle entre las 14 y 16 hrs., enmarcados por dos tramos picos: 11 a 13 hrs. y de 17 a 20 hrs.

Teniendo en cuenta estas pautas se encaró un diseño que permitiera tomar una muestra representativa en los horarios picos del medio día y la tarde en todas las líneas que componen el sistema de transporte urbano.

La muestra se estratificó por línea y tramo horario. Este método permite una mayor precisión en las estimaciones al

permitir seleccionar una muestra del tamaño adecuado a cada estrato.

El diseño incluye al universo de las líneas pertenecientes al sistema (todas están representadas en la muestra). Sobre cada línea se extrae una sub-muestra en los tramos horarios de 10.00 hrs. a 14.00 hrs. y de 17.00 hrs. a 21.00 hrs. en un día hábil típico, manteniendo la diferenciación por tramo horario a los propósitos de la posterior expansión de los datos.

1.3 Tamaño de la muestra

El tamaño de una muestra debe alcanzar determinadas proporciones mínimas, fijadas estadísticamente según leyes experimentales de probabilidad.

El tamaño de la muestra y también su cálculo depende de cuatro factores a saber:

- i amplitud del universo: (finito o no ¹)
- ii nivel de confianza adoptado
- iii error de muestreo aceptado
- iv desviación típica o categorías de análisis de la población.

En este caso, el número de zonas (categorías de análisis) es relevante para la determinación del tamaño de la muestra.

¹ Se considera finito a todo universo inferior a las 100.000 unidades en análisis.

Es difícil dar razones en cuanto al promedio mínimo por celda. Se puede argumentar que el número de casos total de la muestra debe ser suficiente para sacar la variación o sea obtener alguna aproximación confiable a la forma que tiene la distribución en el universo.

Aceptando que un valor muestral de 25 unidades por par de zonas resulta confiable para los objetivos del trabajo, se procedió a establecer el número base para el tamaño de la muestra, que fue estimado² en 11550 casos.

Paralelamente se calculó por línea, el tamaño de cada estrato de la muestra, utilizando fórmulas estadísticas convencionales para estos casos.

Disponiendo de información complementaria sobre el volumen de la demanda y la cantidad de zonas atravesadas por el itinerario, se fijó como parámetro un nivel de confianza del 95% y el error muestral fue manejado como variable de ajuste para alcanzar la cifra propuesta de 11.550. Con este método se logró determinar el número de casos a relevar por línea con un error muestral del $\pm 2\%$.

La sumatoria de las estimaciones realizadas por estrato alcanza a 11.753 casos, y asegura el mínimo necesario para construir matrices de origen y destino por líneas, según la cantidad de zonas intervinientes en su recorrido.

²Calculado en base a la estructura de una matriz de 22 zonas con exclusión de viajes intrazonales: $(22^2 - 22) \cdot 25 = 11550$

El Cuadro No.4 sobre las estimación de la muestra, especifica la cantidad de casos necesarios por línea y las fórmulas estadísticas utilizadas para su estimación.

1.4 Trabajo de Campo.

El diseño de la muestra abarca el conteo sobre 38 vehículos, de los 52 que circulan correspondientes a líneas urbanas (73%) y prevé el conteo sobre 43 vehículos de los 56 en circulación (77%) de las suburbanas (Ver Cuadro N° 5).

Se previó relevar en un día hábil, en dos turnos, correspondientes a la demanda pico del medio día y la tarde, en los tramos de 10.00 hrs. a 14.00 hrs. y 17.00 hrs. a 21.00 hrs. El número de vueltas a completar por línea puede observarse en la Planilla de diagrama de turnos (Cuadro n° 6). En total se previó completar 182 vueltas, 92 en líneas urbanas y 90 en las suburbanas. Este número de vueltas, en horario pico, permitiría contar con una muestra apropiada al número de casos necesarios por línea.

En principio, para el trabajo de campo, cada ramal de una línea fue tratado como línea independiente. Esto permite tener la certeza de cubrir los recorridos en toda su extensión.

Posteriormente para el análisis pueden reunirse aquellos ramales que compartan un itinerario troncal, manteniendo la diferenciación para el resto de las otras zonas atendidas.

Se propuso la ocupación de 14 encuestadores, trabajando durante siete días hábiles. Las tareas a realizar por el jefe de campo y los encuestadores están detalladas en el instructivo correspondiente (ver Anexo I.1).

Dada la inestabilidad actual del sistema (líneas que prestan servicios algunos días, otras que lo están haciendo con un parque menor al autorizado y las bajas frecuencias de todas) se programa un día más de trabajo de campo alternativo, para recuperar turnos de líneas que no hubiesen podido ser encuestadas en la fecha prevista. Para poder concretar la operativa de campo fue necesario realizar una serie de trabajos previos que se detallan a continuación.

1.4.1 Obtención de información sobre el funcionamiento de las líneas y sus ramales correspondientes.

La diagramación del trabajo de campo se realizó en base a la siguiente información de cada línea.

- i Horarios de los servicios en los distintos días de la semana.
- ii Total de Boletos vendidos en un día hábil.
- iii Variaciones horarias de la demanda.
- iv Detalle analítico de los itinerarios realizados por las líneas con listado y traza localizada de los mismos.
- v Número de secciones que componen la boletera en las líneas suburbanas.
- vi Cantidad de ramales.

1.4.2 Mapeo de los recorridos de las líneas y ramales.

Utilizando una base cartográfica apropiada, se procedió al trazado independiente de cada uno de los recorridos de las líneas urbanas y suburbanas, desde la cabecera 1 a la cabecera 2 y viceversa.

Estos mapas incluyen la delimitación de los tramos, ennumerados en forma correlativa, e independiente del código de zona correspondiente, con especificación de la calle e intersecciones en donde se producen los cambios de zona.

1.4.3 Planilla del conteo de ascenso y descenso (CAD) del ANEXO I.2.

Esta planilla está destinada a reclutar la información correspondiente al ascenso de los pasajeros, mediante la identificación del número de la tarjeta entregada al primer pasajero que sube al ingresar el vehículo en cada zona o tramo identificado sobre el itinerario; contiene el listado de calles que conforman el recorrido de la línea con mención del cruce que marca los límites entre un tramo y otro.

La descripción del itinerario contenido en estas planillas se corresponde con los mapas mencionados en el punto anterior, y fue pensado para funcionar como guía permanente del encuestador encargado de marcar los cambios de zonas.

1.4.4 Sobres de descenso (ANEXO 1.3).

Estos sobres están destinados a guardar las tarjetas numeradas que los pasajeros entregan al descender. Para cada línea se preparó un juego de sobres por cada turno a encuestar.

El juego de sobres está compuesto por tantos sobres como zonas atraviere la línea en su recorrido. Cada sobre está identificado por el número de tramo correspondiente a la zona en cuestión.

1.4.5 Encuesta Piloto

También se previó la realización de una encuesta piloto con el mismo equipo a cargo de las tareas de campo; el fin es acercarlo a una experiencia previa con el material antes de realizar los conteos previstos en la muestra.

Esta encuesta piloto, a realizarse el día anterior al inicio de las tareas de campo, comprendió la ejecución de un conteo sobre una vuelta completa para las líneas que integran el cronograma del primer día de trabajo de campo.

1.4.6 Tarjetas para la encuesta.

Son las tarjetas numeradas que se entregan a cada pasajero al subir con la indicación de que la devuelva al bajar (ver Anexo 1.3).

En el margen superior de la planilla CAD se registrará el total de números entregados a los encuestadores. Estos llevarán tantas tarjetas como pasajeros se haya estimado contar, más un talonario suplementario con numeración superior al 15000 para entregar en situaciones en que el volumen de pasajeros supere lo previsto.

A la fecha de realizar la encuesta, no se tenían datos sobre el total de boletos vendidos en un día hábil de algunas de las líneas; las estimaciones se realizaron promediando el comportamiento del resto, por lo que puede suceder que la cantidad prevista no responda al movimiento real de la línea.

1.4.7 Cronograma general del relevamiento

La preparación del cronograma se realizó en base a la siguiente información:

- Localización de cabeceras (se trató de ubicar un mismo día aquellas líneas con cabeceras próximas entre sí).
- Tamaño de muestra considerado adecuado para cada línea.
- Volumen del parque afectado al servicio en horas pico.
- Demanda cubierta en horas pico por cada línea.
- Horarios.

Con los datos anteriores se estableció el número de vueltas a contar por línea o ramal.

1.4.8 Relevamiento de los Boletos

Como tarea adicional al trabajo de campo, se encaró el registro de los boletos vendidos por cada línea el día de la encuesta.

Este dato ajustado con el comportamiento conocido de las líneas a través del procesamiento de las planillas de conductor, fue utilizado para la expansión de los datos muestrales

1.5 Realización del trabajo de campo

Las tareas de campo se realizaron entre el 26 de marzo y el 6 de abril del presente año. El cronograma propuesto debió prolongarse un día, al haberse declarado feriado provincial el lunes 2 de abril.

El desarrollo del trabajo de campo no presentó dificultades desde el desempeño de los encuestadores ni de la programación de la tarea, pero hubo que superar más inconvenientes que los previstos debido a las deficiencias en la prestación de los servicios (rotura de coches, anulación de turnos, resistencia de algunos conductores a la realización de la encuesta etc.).

En estos casos se procedió con los siguientes criterios:

- i) Las líneas que tenían programado dos turnos por tramo horario y uno de ellos presentó inconvenientes por anulación del servicio o rotura del coche, no se recupera.

- ii) Solo se recuperan un turno por tramo horario aquellas líneas sobre las que se carece de información.
- iii) De todas las líneas se necesita información sobre por lo menos una vuelta a la mañana y otra a la tarde.

Estas medidas, tomadas sobre la marcha de la realización del trabajo de campo, están destinadas a mantener la estructura del diseño de la muestra, alterando lo menos posible el tamaño de los estratos y facilitar, al mismo tiempo, el uso de la información complementaria; que sobre el desempeño del sistema, permitió recavar la realización de las tareas de campo.

1.6 Resultados del trabajo de campo sobre el conteo de Ascenso y Descenso de pasajeros.

El conteo abarcó a todas las líneas del sistema urbano de autotransporte Público de la ciudad de Catamarca y zonas aledañas, realizándose sobre 324 servicios en horas pico de la mañana y la tarde en días hábiles.

Se relevaron 11.448 viajes según la siguiente distribución:

| | Hora Pico | Hora Pico | Total |
|-------------------|-----------|-----------|--------|
| | Mañana | Tarde | |
| Líneas Urbanas | 2.199 | 3.077 | 5.276 |
| Líneas Suburbanas | 2.889 | 3.283 | 6.172 |
| Totales | 5.088 | 6.360 | 11.448 |

Se considera que los 324 servicios encuestados (sobre los 364 programados) y los 11.448 viajes relevados sobre los 11.753

programados) ofrecen un buen material muestral para realizar las expansiones correspondientes por línea y obtener la matriz general de viajes para la ciudad de Catamarca y las zonas aledañas.

La disminución de la muestra en la cantidad de servicios programados (11 %) y la de viajes relevados (3%) es producto de los inconvenientes surgidos durante la realización del trabajo de campo por la anulación de servicios programados por las empresas debido a problemas mecánicos que afectaron al parque automotor en circulación: el 21% de los coches sobre los que se realizó el conteo presentaron algún tipo de problema que les impidió continuar con la prestación del servicio.

Los resultados muestrales obtenidos por línea pueden observarse en el Cuadro N°7.

1.7 Tratamiento de los datos muestrales

a) Procesamiento General.

Los datos muestrales fueron procesados por un programa computarizado para obtener los siguientes productos intermedios de interés para el estudio:

- Matrices con los datos muestrales por vehículo sobre el cual se realizó el conteo.
- Matrices expandidas, en un sentido, por turno y línea.
- Matriz diaria expandida, en un sentido, por línea.
- Suben-bajan-pasan diario por línea.
- Matriz general en un sentido del sistema de autotransporte público urbano.

b) Factores de expansión.

Los datos obtenidos através de la muestra se expandieron por línea y tramo horario, aplicando a cada tramo de la matriz el coeficiente obtenido según la siguiente fórmula:

$$CE = \frac{1}{2} \frac{N}{n}$$

n

donde:

CE: Coeficiente de expansión.

N: Cantidad de boletos vendidos por la línea en el turno que se trate.

n: Valor muestral correspondiente a las matrices en un sentido de la línea por el turno que se trate.

Se utilizaron al efecto los valores de boletos vendidos que se obtuvieron del procesamiento de las planillas de conductor (veáanse los anteriores informes de avance); fue necesario realizar algunos ajustes y correcciones, en función de disparidades observadas en los volúmenes de tráfico (producto de la inestabilidad propia de un sistema en mal funcionamiento y de la aparición reciente de una línea nueva y de modificación en los trazados de líneas existentes).

c) Matrices muestrales por vehículo.

Estas matrices contienen el material relevado organizado en matrices cuadradas por tramo del itinerario cubierto por la línea, en su recorrido en ambos sentidos.

Cada matriz responde al material recolectado sobre un vehículo en determinado turno y con un número variable de servicios cubiertos.

El 2,8% de los talones entregados a los pasajeros, no fueron devueltos al descender; estas matrices permiten ubicar el tramo de ascenso de estos pasajeros y agrupan en la columna No.99 (missing values) el dato desconocido del descenso.

d) Matrices expandidas por turno y línea.

A cada tramo de los itinerarios de las líneas se le asignó el código correspondiente de zona (ver cartografía) y se construyeron matrices triangulares que expandidas reflejan el movimiento de cada línea en un sentido para cada uno de los turnos.

Mañana: Se aceptó la hipótesis de que el pico horario durante el cual se realizó el conteo, registra los viajes de regreso iniciados en horas tempranas de la mañana.

Esta hipótesis permitió sumar los viajes registrados sobre un mismo tramo en sentido contrario dentro de un mismo horario ($i_j + j_i$) para obtener el valor muestral de viajes de un tramo (i_j) en un solo sentido para el turno de la mañana.

Tarde: Durante la tarde, la curva horaria no registra picos que permitan diferenciar los viajes de ida y regreso. La hipótesis que se planteó, supone que durante el horario del conteo se relevaron viajes de ida y sus regresos. Para corregir posibles desvios sobre el muestreo se

simetrizaron las matrices respetando el número mayor de viajes relevado para cada sentido de un mismo tramo ($i > j$: luego $j = i$) para obtener el valor muestral de viajes de un tramo en un sentido para el turno de la tarde.

2 Conteo Complementario de Ascenso y Descenso de Pasajeros.

Del análisis de los resultados obtenidos, surgió una dificultad derivada de la zonificación adoptada para las líneas suburbanas durante el conteo, para la que se adoptaron las secciones tarifarias. Al agrupar las distintas secciones de las líneas sobre una zonificación común para construir la Matriz General de Viajes, se observó que la zona 22 de Parque Chacabuco/Sumalao hasta Punta Pavimento o el Bañado correspondiente a la 2da. sección de algunas líneas no permitía establecer adecuadamente la asignación de tráfico correspondiente a los diferentes tramos que involucra la zona, impidiendo diferenciar tramos superpuestos de los no superpuestos; asimismo, se consideró necesario obtener un dato más detallado acerca de la producción de viajes de determinados tramos.

Se planteó a tal efecto la realización de un conteo complementario, específicamente sobre esa zona en las líneas afectadas, para contar con información más desagregada sobre los tramos involucrados, a realizarse paralelamente a la salida a campo para la encuesta a usuarios.

Este conteo implicó el recuento de los pasajeros subidos o bajados (según el sentido del servicio) sobre las zonas que ofrecían dificultad, diferenciando los siguientes tramos:

- 1 - Parque Chacabuco a Tres Puentes
- 2 - Tres Puentes a Bo. El Jardín
- 3 - Sumalao a San Isidro
- 4 - San Isidro a Tres Puentes
- 5 - Tres Puentes a Cura Figueroa
- 6 - Cura Figueroa a Punta Pavimento
- 7 - Tres Puentes a Plaza San Isidro
- 8 - Plaza San Isidro a Ocampo y Velazco
- 9 - Ocampo y Velazco a El Bañado
- 10 - El Bañado -Bo. Municipal -El Bañado
- 11 - El Bañado a Polideportivo
- 12 - Bo. El Jardín a Santa Rosa
- 13 - Cura Figueroa a Santa Rosa
- 14 - Punta Pavimento a Santa Rosa
- 15 - Plaza Santa Rosa

La realización de este conteo complementario se realizó sobre ocho líneas del sistema: 1; 5; 8; 15; 15B; 17; 20 y 23 según la programación que se adjunta en el Anexo I.4 (Instrucciones conteo de Pasajeros en 2da. y 3ra. Sección de Líneas Suburbanas). Los resultados obtenidos se incluyen en el Cuadro nº8.

3. Encuestas a usuarios de autotransporte Público de Pasajeros.

3.1 Objetivos.

La realización de una encuesta a los usuarios del transporte en colectivo, responde a la necesidad de conocer el origen y destino de los viajes realizados, la importancia de las transferencias en estos viajes (necesidad de completar un viaje con más de un colectivo), las cuadras caminadas para acceder al transporte e información sobre el perfil de los usuarios (motivo del viaje, nivel socio-económico, etc.), y opinión sobre la calidad del servicio.

3.2 Metodología

La encuesta fue diseñada para entrevistar a los pasajeros mientras esperan ascender a un colectivo.

En base a los datos extraídos de la matriz general de ascenso y descenso de pasajeros, obtenida por el procesamiento de los datos del conteo efectuado con anterioridad se preparó un diseño que contempló la producción de viajes en cada zona.

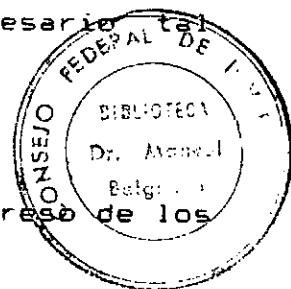
El cuestionario aplicado, de una duración aproximada de 6 a 8 minutos, comprendió 27 preguntas (ver Anexo 1.5: "Cuestionario de Encuesta a usuarios") sobre los siguientes ítems:

- Origen y Destino de los viajes
- Medios utilizados para llegar a la parada
- Cuadras caminadas
- Líneas de transferencia
- Tiempo de espera
- Motivo del viaje
- Sentido del viaje
- Sexo
- Edad
- Nivel de educación
- Posesión de vehículo
- Ocupación
- Ingresos
- Imagen de la línea
- Domicilio

El trabajo de campo se realizó entre el 21 y 24 de mayo. El plantel de 15 encuestadores fue instruido con anterioridad para realizar la entrevista a pasajeros que esperan a ascender en colectivo (ver Anexo 1.6: "Instructivo de Campo").

El procesamiento de los datos se realiza por un programa computarizado que permite obtener una estadística descriptiva de cada una de las preguntas del cuestionario y cuadros de doble

entrada para las variables en que se estime necesario tal procedimiento.



En Anexo I.7 se detalla la definición para el ingreso de los datos y los códigos correspondientes.

El cuestionario incluye en casi su totalidad preguntas cerradas. El código correspondiente a las mismas puede observarse en el formulario del mismo. Las preguntas abiertas afectan a códigos de zonas y líneas.

Las líneas serán codificadas con el número y la letra que las identifica.

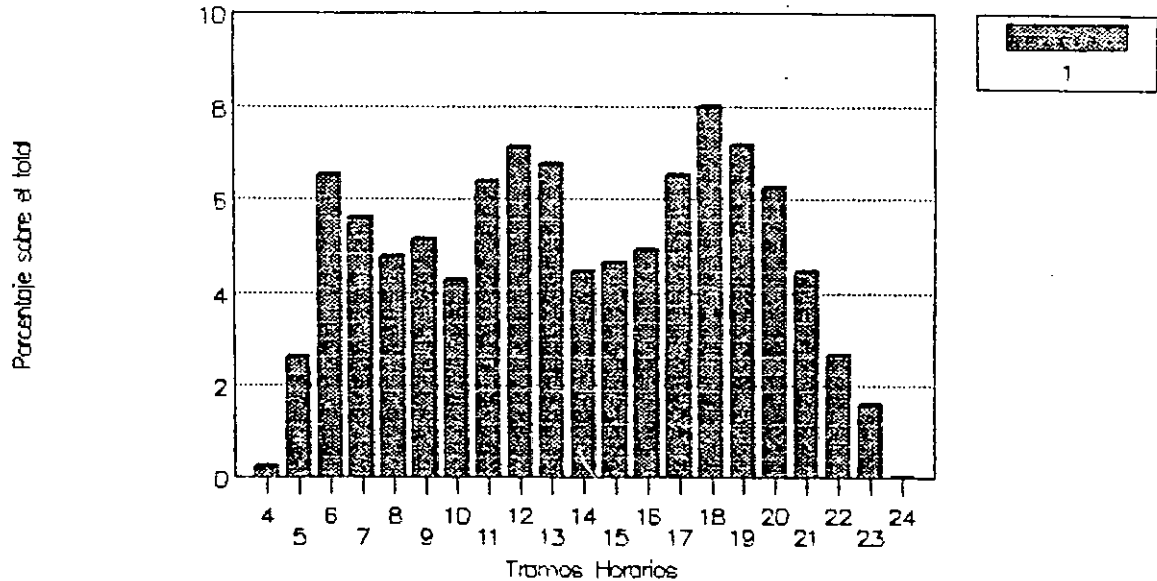
CUADRO N°1

| | TOTAL | (%) | Acum.1 | Acum.2 |
|----|-------|------|--------|--------|
| 4 | 34 | 0.22 | 0.22 | 100.00 |
| 5 | 413 | 2.63 | 2.85 | 99.78 |
| 6 | 1022 | 6.50 | 9.35 | 97.15 |
| 7 | 880 | 5.60 | 14.95 | 90.65 |
| 8 | 753 | 4.79 | 19.74 | 85.05 |
| 9 | 807 | 5.14 | 24.88 | 80.26 |
| 10 | 670 | 4.27 | 29.14 | 75.12 |
| 11 | 1004 | 6.39 | 35.53 | 70.86 |
| 12 | 1115 | 7.09 | 42.62 | 64.47 |
| 13 | 1058 | 6.73 | 49.35 | 57.38 |
| 14 | 698 | 4.44 | 53.80 | 50.65 |
| 15 | 728 | 4.63 | 58.43 | 46.20 |
| 16 | 774 | 4.93 | 63.35 | 41.57 |
| 17 | 1021 | 6.50 | 69.85 | 36.65 |
| 18 | 1256 | 7.99 | 77.84 | 30.15 |
| 19 | 1128 | 7.18 | 85.02 | 22.16 |
| 20 | 981 | 6.24 | 91.26 | 14.98 |
| 21 | 696 | 4.43 | 95.69 | 8.74 |
| 22 | 421 | 2.68 | 98.37 | 4.31 |
| 23 | 256 | 1.63 | 100.00 | 1.63 |
| 24 | 0 | 0.00 | 100.00 | 0.00 |

Total(*)= 15715 100.00

Distribucion por tramo horario

Lineas Urbanas y Suburbanas



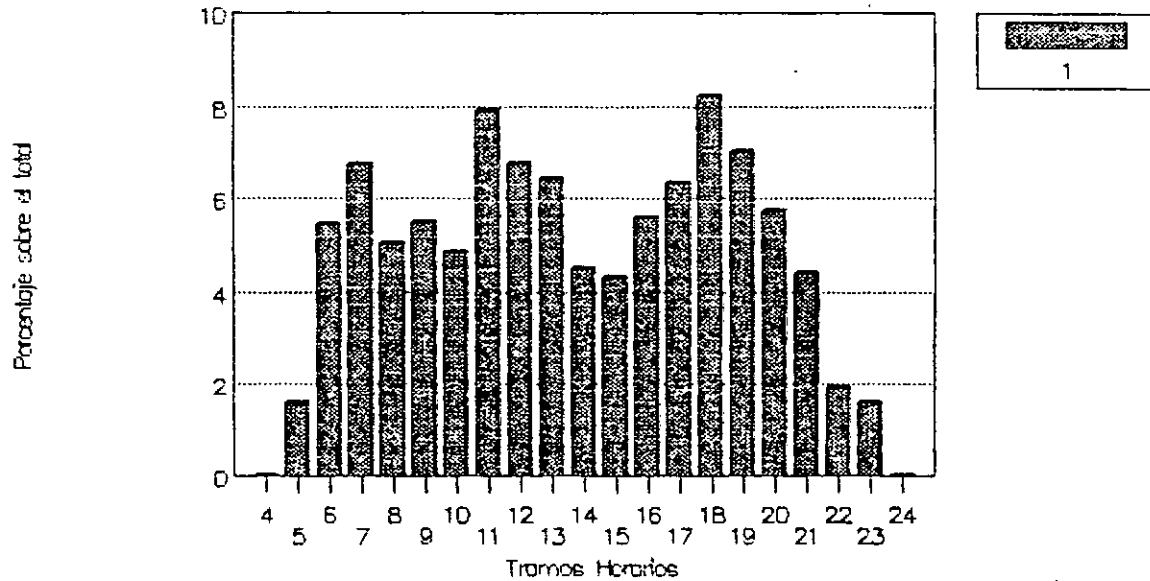
(*) Datos sobre 15 líneas

CUADRO N°2

| T.Horario | TOTAL | (%) | Acum.1 | Acum.2 |
|----------------|-------|--------|--------|--------|
| 4 | 0 | 0.00 | 0.00 | 100.00 |
| 5 | 149 | 1.59 | 1.59 | 100.00 |
| 6 | 512 | 5.46 | 7.06 | 98.41 |
| 7 | 630 | 6.73 | 13.79 | 92.94 |
| 8 | 472 | 5.04 | 18.82 | 86.21 |
| 9 | 518 | 5.53 | 24.35 | 81.18 |
| 10 | 455 | 4.86 | 29.21 | 75.65 |
| 11 | 741 | 7.91 | 37.12 | 70.79 |
| 12 | 634 | 6.77 | 43.89 | 62.88 |
| 13 | 602 | 6.43 | 50.32 | 56.11 |
| 14 | 421 | 4.49 | 54.81 | 49.68 |
| 15 | 405 | 4.33 | 59.14 | 45.19 |
| 16 | 525 | 5.61 | 64.75 | 40.86 |
| 17 | 592 | 6.32 | 71.07 | 35.25 |
| 18 | 769 | 8.22 | 79.29 | 28.93 |
| 19 | 658 | 7.03 | 86.31 | 20.71 |
| 20 | 539 | 5.75 | 92.07 | 13.69 |
| 21 | 412 | 4.40 | 96.46 | 7.93 |
| 22 | 183 | 1.95 | 98.41 | 3.54 |
| 23 | 149 | 1.59 | 100.00 | 1.59 |
| 24 | 0 | 0.00 | 100.00 | 0.00 |
| Total(*)= 9361 | | 100.00 | | |

Distribucion por tramo horario

Lineas Urbanas



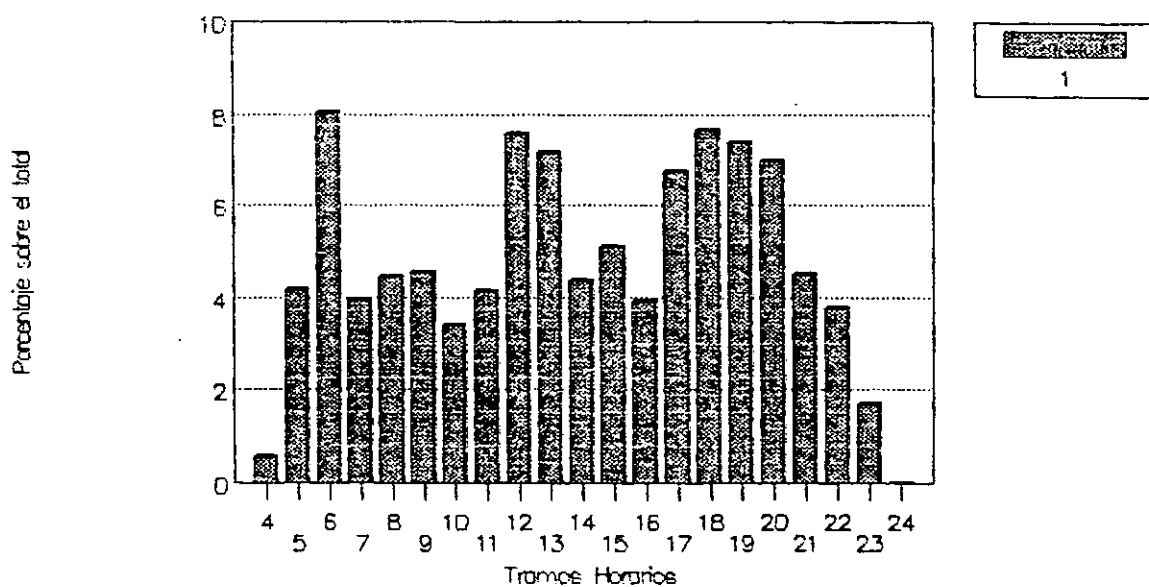
(*) Datos sobre 8 líneas

CUADRO N°3.

| T.Horario | TOTAL | (%) | Acum.1 | Acum.2 |
|-----------|-------|--------|--------|--------|
| 4 | 34 | 0.54 | 0.54 | 100.00 |
| 5 | 264 | 4.16 | 4.69 | 99.46 |
| 6 | 510 | 8.03 | 12.72 | 95.31 |
| 7 | 250 | 3.93 | 16.65 | 87.28 |
| 8 | 282 | 4.44 | 21.09 | 83.35 |
| 9 | 290 | 4.56 | 25.65 | 78.91 |
| 10 | 216 | 3.40 | 29.05 | 74.35 |
| 11 | 263 | 4.14 | 33.19 | 70.95 |
| 12 | 481 | 7.57 | 40.77 | 66.81 |
| 13 | 456 | 7.17 | 47.94 | 59.23 |
| 14 | 278 | 4.37 | 52.30 | 52.06 |
| 15 | 323 | 5.08 | 57.38 | 47.70 |
| 16 | 249 | 3.92 | 61.30 | 42.62 |
| 17 | 429 | 6.75 | 68.06 | 38.70 |
| 18 | 487 | 7.66 | 75.72 | 31.94 |
| 19 | 470 | 7.40 | 83.11 | 24.28 |
| 20 | 442 | 6.96 | 90.09 | 16.89 |
| 21 | 285 | 4.48 | 94.56 | 9.92 |
| 22 | 239 | 3.76 | 98.32 | 5.44 |
| 23 | 107 | 1.68 | 100.00 | 1.68 |
| 24 | 0 | 0.00 | 100.00 | 0.00 |
| Total(*)= | 6355 | 100.00 | | |

Distribucion por tramo horario

Lineas Suburbanas



(*) Datos sobre 7 líneas

Cuadro N.: 4

ESTIMACION DE LA MUESTRA
Lineas Urbanas

| Linea | Cantidad zonas cubiertas | Boletos vendidos x día habil | Cantidad necesaria de viajes a encuestar |
|-------|--------------------------------|------------------------------------|--|
| 2 | 8 | 769 | 378 |
| 3 | 10 | 399 | 280 |
| 10 | 7 | 1504 | 452 |
| 22 | 8 | 932 | 414 |
| 24 | 8 | 1530 | 501 |
| 24A | 9 | s/d | 517 |
| 21 | 8 | s/d | 476 |
| 25 | 9 | 2180 | 608 |
| 27 | 9 | s/d | 517 |
| 28 | 9 | 2014 | 594 |
| 11 | 13 | s/d | 641 |
| 34 | s/d | s/d | 513 |
| | 8.91 | 1332.57 | 5893 |

$$e^2 = 3.6416$$

$$e^2 = 4$$

$$e = 2$$

$$[100 - (100 / (\frac{1}{2} e^2))] \cdot 2$$

$$775.00$$

$$980.00$$

$$671.43$$

$$775.00$$

$$775.00$$

$$877.78$$

$$775.00$$

$$877.78$$

$$877.78$$

$$877.78$$

$$877.78$$

$$1284.62$$

$$868.46$$

Cuadro n°4 (cont.)

Lineas Suburbanas

| Linea | Cantidad zonas cubiertas | Boletos vendidos x día habil | Cantidad necesaria de viajes a encuestar |
|-------|--------------------------------|------------------------------------|--|
| 30 | 11 | 657 | 403 |
| 8Lc | 10 | 72 | 67 |
| 8h | 16 | 75 | 72 |
| 2f | 12 | 45 | 43 |
| 9sr | 13 | 246 | 205 |
| 5A | 8 | 444 | 278 |
| 5B | 7 | 499 | 282 |
| 1 | 13 | 1241 | 619 |
| 1B | 9 | 641 | 364 |
| 6 | 8 | s/d | 314 |
| 7 | 11 | s/d | 357 |
| 15p | 10 | s/d | 344 |
| 15sr | 7 | s/d | 295 |
| 17 | 10 | s/d | 344 |
| 23A | 10 | s/d | 344 |
| 23B | 10 | s/d | 344 |
| 20 | 10 | 1750 | 612 |
| 26sr | 10 | 636 | 380 |
| 26h | 16 | 127 | 117 |
| 26f | 12 | 79 | 74 |
| | 10.65 | 542.67 | 5860 |

$$n^2 \quad e1 \quad e$$

$$3.8416 \quad 4 \quad 2$$

$$[100 - (100 / (\% . z^2))] . z$$

1081.82
980.00
1587.50
1163.33
1284.62
775.00
671.43
1284.62
877.78
775.00
1081.82
980.00
671.43
980.00
980.00
980.00
980.00
980.00
1587.50
1163.33

s/d : Sin datos - se calcula con el promedio resultante
de la respectiva columna

$$n = \frac{n^2 . N . [100 - (100 / (\% . z^2))] . z}{e^2 . (N - 1) + n^2 . [100 - (100 / (\% . z^2))] . z}$$

donde :

n^2 : 1.96² = nivel de confianza del 95%.
N : total de boletos vendidos por la linea.
z : cantidad de zonas cubiertas
e : error muestral = ±2%

n : cantidad necesaria de viajes a encuestar

RELACION ENTRE PARQUE CIRCULANTE Y PARQUE AFECTADO AL CONTEO
CUADRO SUBSISTEMA URBANO

| LINEA | EMPRESA | Parque afectado en día habil | | Vehículos afect. al conteo | | % de Vehículos encuestados en horas pico | Cantidad de vuelitas cu biertas por el conteo |
|----------------------------|-----------|---------------------------------|--------|-------------------------------|-------|--|--|
| | | Manana | Tarde | Manana | Tarde | | |
| 2 | COTCA | 1 | 1 (*) | 1 | 1 | 100% | 6 |
| 3 | COTCA | 1 | 1 (*) | 1 | 1 | 100% | 6 |
| 10 | COTCA | 2 | 2 (*) | 2 | 2 | 100% | 10 |
| 11 | EDHENCA | 3 | 3 (**) | 2 | 2 | 66% | 10 |
| 21 | LA PAZ | 5 | 5 (**) | 2 | 2 | 40% | 10 |
| 22 | COTCA | 1 | 1 (*) | 1 | 1 | 100% | 5 |
| 24 | COTCA | 3 | 3 (*) | 2 | 2 | 66% | 10 |
| 24a | COTCA | 1 | 1 (**) | 1 | 1 | 100% | 5 |
| 25 | T.A.L. | 3 | 3 (*) | 2 | 2 | 66% | 10 |
| 27 | LA INDEP. | 2 | 2 (**) | 2 | 2 | 100% | 10 |
| 28 | L420 | 3 | 3 (*) | 2 | 2 | 66% | 10 |
| 34 | BRUNELLO | 1 | 1 | 1 | 1 | | |
| TOTAL Subsistema Urbano | | 26 | 26 | 19 | 19 | 73% | 92 |

(*) Segun informacion suministrada por las Empresas.

(**) Segun horarios autorizados.

(***) Funciona en forma discontinua.

CUADRO SUBSISTEMA SUBURBANO

| LINEA | EMPRESA | Parque Afectado en día habil | | Vehículos afect. al conteo | | % de Vehículos encuestados en horas pico | Cantidad de vuelitas cu biertas por el conteo |
|-------------------------------|-----------|---------------------------------|-------|-------------------------------|-------|--|--|
| | | Manana | Tarde | Manana | Tarde | | |
| 1 | COTCA | 2 | 2 (*) | 2 | 2 | 100% | 7 |
| 18 | COTCA | 1 | 1 (*) | 1 | 1 | 100% | 4 |
| 5A | EDHENCA | 1 | 1 (*) | 1 | 1 | 100% | 6 |
| 5B | EDHENCA | 1 | 1 (*) | 1 | 1 | 100% | 6 |
| 6 | BRUNELLO | 1 | 1 (*) | 1 | 1 | 100% | 5 |
| 7 | BRUNELLO | 2 | 2 (*) | 2 | 2 | 100% | 8 |
| 8 | ESQUIU | 1 | 1 (*) | 1 | 1 | 100% | 3 |
| 15 | BRUNELLO | 3 | 3 (*) | 2 | 2 | 66% | 9 |
| 17 | BRUNELLO | 4 | 4 (*) | 2 | 2 | 50% | 7 |
| 20 | ESQUIU | 3 | 3 (*) | 2 | 2 | 66% | 6 |
| 23A | BRUNELLO | 2 | 2 (*) | 1 | 1 | 50% | 5 |
| 23B | BRUNELLO | 3 | 3 (*) | 2 | 2 | 66% | 9 |
| 26 | ESQUIU | 2 | 2 (*) | 2 | 1 | 75% | 7 |
| 30 | DEL VALLE | 2 | 2 (*) | 2 | 2 | 100% | 9 |
| TOTAL Subsistema Suburbano | | 28 | 28 | 22 | 21 | 77% | 90 |

(*) Segun informacion suministrada por la Empresa.

CUADRO N°6
PLANILLA DE PROGRAMACION DE TRENES

| Linea | Empresa | Cabecera de Salida | Manana | | | | Tarde | | | | Nombre Encuestador |
|-----------|-----------|------------------------------|----------------|----------------|---------|----------------|----------------|----------------|---------|--------------|-----------------------|
| | | | Comienzo | Termina | Vueltas | Horas | Comienzo | Termina | Vueltas | Horas | |
| 2 | COTCA | CEMENTERIO | 10.00 | 14.00 | 3 | 4 | 16.40 | 20.40 | 3 | 4 | |
| 3 | EDICA | ADOLFO CASTELLANOS Y JUNIN | 10.30 | 14.30 | 3 | 4 | 17.10 | 21.10 | 3 | 4 | |
| 10 | COTCA | CEMENTERIO | 11.10 11.40 | 13.50 14.20 | 2 2 | 2 1/2 2 1/2 | 16.30 17.00 | 20.30 21.00 | 3 | 4 | |
| 22 | COTCA | BO.MIL VIVIENDAS | 11.30 | 14.20 | 2 | 3 | 17.30 | 21.30 | 3 | 4 | |
| 24 | COTCA | CEMENTERIO | 11.00 10.40 | 13.40 14.30 | 2 3 | 2 1/2 4 | 16.50 17.40 | 20.50 20.20 | 3 2 | 4 2 1/2 | |
| 25 | IAL | BO.DCAMPO | 11.10 10.45 | 13.50 13.20 | 2 2 | 2 1/2 2 1/2 | 17.00 16.30 | 21.00 20.30 | 3 3 | 4 4 | |
| 26 | LAZO | BO.COMUNITARIO | 10.35 11.25 | 13.55 14.05 | 2 2 | 2 1/2 2 1/2 | 16.45 17.15 | 21.15 20.45 | 3 3 | 4 4 | |
| 11 | EDHENCA | BO.MIL VIVIENDAS | 10.50 10.25 | 13.30 14.20 | 2 3 | 2 1/2 4 | 16.40 17.30 | 20.40 21.30 | 3 3 | 4 4 | |
| 27 | LA INDEF. | LAHUMADA BAFIOS Y CORRIENTES | 10.40 11.20 | 13.20 14.00 | 2 2 | 2 1/2 2 1/2 | 16.40 17.20 | 21.20 20.40 | 3 3 | 4 4 | |
| 21 | LA FAZ | RAMON CORREA Y CONESA | 10.50 11.15 | 13.30 13.56 | 2 2 | 2 1/2 2 1/2 | 17.05 17.29 | 21.05 21.26 | 3 3 | 4 4 | |
| 246 | COTCA | CEMENTERIO | 10.30 | 13.10 | 2 | 2 1/2 | 16.40 | 20.40 | 3 | 4 | |
| 1 de 2. | COTCA | TERMINAL | 11.00 | 13.40 | 1v | 2.40 | 17.10 | 21.30 | 2 | 4.40 | |
| 1 de 11. | COTCA | TERMINAL | 10.05 | 13.50 | 2 | 3.45 | 17.00 | 21.00 | 2 | 4 | |
| 18 | COTCA | TERMINAL | 10.30 | 14.30 | 2 | 4 | 16.30 | 20.30 | 2 | 4 | |
| 8 | ESQUIU | TERMINAL | 12.30 | 14.00 | 1 | 1 1/2 | 17.30 | 21.00 | 1 | 1 1/2 | |
| 24 v2 | ESQUIU | TERMINAL | 11.00 | 14.50 | 2 | 4 | - | - | - | - | |
| 24 v3 | ESQUIU | BO.MIL VIVIENDAS | 10.00 | 13.30 | 2 | 3 1/2 | 16.15 | 20.40 | 3 | 4 1/2 | |
| 20 | ESQUIU | TERMINAL | 11.10 12.00 | 13.10 14.00 | 1 1 | 2 2 | 15.20 16.20 | 20.20 21.10 | 2 2 | 4 4 | |
| 30 | DEL VALLE | BO.MIL VIVIENDAS | 10.55 10.10 | 14.00 13.20 | 2 2 | 3.10 3.10 | 17.40 16.55 | 20.40 21.25 | 2 3 | 4 5 | |
| 23A | BAJUNELLO | LDS MISTOLES | 11.00 | 14.10 | 2 | 3.10 | 18.15 | 21.25 | 2 | 3.10 | |
| 23B | BAJUNELLO | EL JUMAL | 10.40 11.20 | 14.00 14.30 | 2 2 | 3.20 3.20 | 16.25 17.40 | 21.10 20.50 | 3 2 | 4.30 3.10 | |
| 17 | BAJUNELLO | BO.MIL VIVIENDAS | 10.30 11.00 | 14.30 13.00 | 2 1 | 4 2 | 17.00 16.30 | 21.00 20.30 | 2 2 | 4 4 | |
| 15 port. | BAJUNELLO | TERMINAL | 10.25 | 12.40 | 1 | 3.20 | 15.15 | 21.15 | 2 | 6 | |
| 15 s.rosa | BAJUNELLO | TERMINAL | 10.35 | 13.30 | 2 | 3 | 16.30 | 21.00 | 3 | 4 1/2 | |
| 6 | BAJUNELLO | TERMINAL | 11.25 | 14.15 | 2 | 3 | 17.10 | 21.50 | 3 | 4 1/2 | |
| 7 | BAJUNELLO | BO.MIL VIVIENDAS | 10.50 11.40 | 14.15 13.10 | 2 1 | 3 1/2 1 1/2 | 16.40 16.15 | 20.15 21.15 | 2 3 | 3 1/2 5 | |
| 5A | EDHENCA | TERMINAL | 10.45 | 14.30 | 3 | 4 | 17.00 | 20.45 | 3 | 4 | |
| 5B | EDHENCA | TERMINAL | 10.05 | 13.50 | 3 | 4 | 16.25 | 20.05 | 3 | 4 | |
| N | BALNELO | BO.MIL VIVIENDAS | 10.00 | 14.00 | 3 | 4 | 17.00 | 21.00 | 3 | 4 | |

CUADRO 7 -

RESULTADOS MUESTRALES POR LINEA

| Línea | Turno Mañana | Turno Tarde | Total |
|----------|--------------|-------------|--------|
| 2 | 84 | 235 | 319 |
| 3 | 97 | 160 | 257 |
| 10 | 239 | 378 | 617 |
| 11 | 226 | 130 | 356 |
| 21 | 367 | 493 | 860 |
| 22 | 64 | 238 | 302 |
| 24 | 192 | 240 | 432 |
| 27 | 144 | 303 | 447 |
| 28 | 318 | 400 | 718 |
| 34 | 113 | 123 | 236 |
| 1 Pirq. | 58 | 197 | 255 |
| 1 Coll. | 96 | 99 | 195 |
| 1B | 89 | 73 | 162 |
| 5A | 112 | 175 | 287 |
| 5B | 133 | 181 | 314 |
| 6 | 119 | 89 | 208 |
| 7 | 256 | 353 | 609 |
| 8 (*) | 190 | 87 | 277 |
| 15 | 104 | 236 | 340 |
| 15 Port. | 56 | 97 | 153 |
| 17 | 396 | 396 | 792 |
| 20 | 169 | 412 | 581 |
| 23A | 203 | 96 | 299 |
| 23B | 441 | 513 | 945 |
| 25 | 355 | 377 | 732 |
| 26 (*) | 191 | 48 | 239 |
| 30 | 276 | 231 | 507 |
| TOTAL | | | 11.448 |

(*) Línea 8 corresponde al itinerario: Terminal-1000
Viviendas-Sta.Rosa

Línea 26 corresponde al itinerario: Terminal-Fábrica
Alpargatas-Huaycama.

Cuadro 8

Distribución de tráfico
en sectores de zonas seleccionadas
(en porcentajes)

| Zona | Tramo | Línea 17 | Línea 15 | Línea 15a | Línea 20 | Línea 1 | Línea 23 | Línea 5 | Línea 8 |
|------|------------------------------------|----------|----------|-----------|----------|---------|----------|---------|---------|
| 22 | 1 Parque Chacabuco-Tres Puentes | 38% | 52% | 55% | | 46% | 53% | 27% | |
| | 2 Tres Puentes-B. El Jardín | | | | 42% | | 47% | | 51% |
| | 3 Sumailao-Pza. San Isidro | | | | 28% | | | | 35% |
| | 4 San Isidro-Tres Puentes | | | | 19% | 27% | | 42% | 14% |
| | 5 Tres Puentes-Cura Figueiroa | | | | 11% | 27% | | 31% | |
| | 6 Cura Figueiroa-Punta Pavimento | 62% | 46% | 45% | | | | | |
| | 7 Tres Puentes-Pza. San Isidro | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% | 100% |
| 25 | 8 Pza. San Isidro-Ocampo y Velazco | 68% | 36% | 55% | | | | | |
| | 9 Ocampo y Velazco-El Ranado | 34% | 64% | 45% | | | | | |
| | | 100% | 100% | 100% | -- | -- | -- | -- | -- |
| 28 | 10 B. Jardín-Santa Rosa | | | | | | 48% | | 68% |
| | 11 Cura Figueiroa-Santa Rosa | | | | | | | 65% | |
| | 12 Punta Pavimento-Santa Rosa | | | | | | 52% | 15% | 32% |
| | 13 Plaza Santa Rosa | | | | | | 100% | 100% | 100% |

ESTUDIO DE TRANSPORTE URBANO DE LA CAPITAL Y LOCALIDADES
ALEDAÑAS

Instructivo para el trabajo de campo

Objetivos del trabajo

El conteo de pasajeros en líneas de autotransporte colectivo de los subsistemas urbano y suburbano tiene como objetivo conocer la distribución geográfica de los desplazamientos que la población de Catamarca realiza cotidianamente en el sistema de autotransporte colectivo.

La realización del conteo, permitirá conocer los lugares (tramos) en que cada pasajero asciende y desciende de cada micro encuestado.

Lineamientos Generales

Forman parte del conteo, todas las líneas urbanas y suburbanas que atienden la Ciudad de Catamarca y localidades aledañas.

Se registraron 12 líneas urbanas y 14 suburbanas (ver listado anexo) correspondientes a 8 empresas operadoras.

Se plantea la realización de los conteos en 7 días hábiles, trabajándose cuatro líneas por día durante los horarios pico de 10 a 14 hrs. y 17 a 21 hrs.

Cada uno de los servicios donde se realice el conteo, contará con dos encuestadores que tendrán como tarea entregar una tarjeta numerada a cada pasajero que ascienda al micro, con la indicación de que vuelva a entregarla al descender. El pertinente registro de los números entregados en cada tramo del recorrido y el depósito de las tarjetas recibidas en sobres identificados también por tramos, permitirá conocer en que tramos sube y baja cada pasajero del vehículo encuestado.

Será tarea del Jefe de Campo la Instrucción, coordinación y control del trabajo de los encuestadores; el contacto previo con las Empresas operadoras y el registro de los boletos vendidos por cada línea del día en que se realice el conteo según las planillas de conductor correspondientes a esa fecha.

Descripción de la Operativa

Cada línea será encuestada en dos turnos: de 10.00 a 14.00 hrs. y de 17.00 a 21.00 hrs.

Cada turno comprende de una a cuatro vueltas completas realizadas sobre el mismo vehículo.

Se denomina "vuelta completa" al itinerario realizado por un vehículo desde que sale de una cabecera hasta que regresa a la misma.

Tareas de los encuestadores

Los encuestadores trabajarán en grupos de dos por vehículo. A la pareja asignada a cada turno, se le mostrará, antes de comenzar su tarea, un plano con el recorrido que realiza la línea y la señalización del lugar donde se producen los cambios de tramo. Es importante que cada pareja reconozca el itinerario sobre el que realizará su trabajo antes de comenzar el mismo.

El material a entregar a cada pareja, que llevará para el relevamiento se compone de:

1) La planilla de Conteo de Ascenso y Descenso (CAD) correspondiente a la línea a encuestar (ver anexo). Esta planilla contiene el No. de línea, la empresa y el detalle de los horarios que cumplirá el vehículo sobre el que se realizará el conteo. En esta planilla deberá registrarse el primer número entregado al entrar en cada tramo. Los tramos se encuentran diferenciados por números correlativos con la indicación del itinerario recorrido y el cruce de calles donde se realiza el cambio de un tramo a otro.

2) Un número de sobres igual a la cantidad de tramos que atraviese la línea, numerados correlativamente con indicación del No. de línea y empresa.

3) Una cantidad estimada, según el comportamiento conocido de la línea, de tarjetas numeradas correlativamente y un talonario suplementario también numerado en forma correlativa.

Los encuestadores deberán controlar todo el material antes de iniciar sus tareas.

El trabajo de los encuestadores es diferente según el lugar del colectivo en que se instalen para realizar la tarea:

- Encuestador ubicado en la puerta delantera del vehículo

Será responsable de:

- a) entregar la tarjeta numerada a todos los pasajeros que suban al micro, con la indicación de que la entreguen al descender
- b) registrar en la planilla CAD el número de la primera tarjeta entregada al iniciarse un tramo.
- c) comunicarle al otro encuestador los cambios de tramo, para que utilice el sobre correspondiente.
- d) Completar la información de la planilla CAD: número de la última tarjeta entregada, total de tarjetas entregadas, nombre de los encuestadores y observaciones, si las hubiera.

El registro en la planilla CAD del número de la primera tarjeta entregada al iniciarse el recorrido en cada tramo, será de arriba para abajo en la "ida" y de abajo para arriba en la "vuelta", siguiendo el número correlativo de los tramos para cada vuelta en forma ascendente y descendente.

También será tarea de este encuestador registrar al dorso de la planilla CAD el nombre y altura de la calle donde suban al micro cinco o más pasajeros. Esta tarea se realizará en la medida en que no interfiera en la anteriormente descrita, que es la fundamental.

- Encuestador ubicado en la puerta trasera del vehículo

Será responsable de:

a) Recoger las tarjetas que le entreguen los pasajeros al descender y depositarlas en el sobre que lleve el número del tramo en que se encuentre detenido el colectivo.

b) Registrar al dorso de cada sobre el nombre y altura de la calle en que hayan descendido más de cinco pasajeros, en la medida de lo posible.

Cada vuelta se iniciará con el sobre No.1 correspondiente al tramo del mismo número. Al pasar de tramo cambiará por el No.2 y así sucesivamente hasta llegar a la otra cabecera donde se cumplirá la media vuelta. Al iniciarse el regreso, deberá recordar que se está sobre el último tramo descrito en la planilla CAD y que el sobre a utilizar será el mismo que utilizó en el último tramo de "ida", que pasa a ser el primero del itinerario de "vuelta".

Tanto la planilla CAD como los sobres registrarán la información del movimiento completo de **Un Turno** que puede componerse de una o más vueltas completas.

Terminado el turno, al bajar del micro ya encuestado, se procederá a cerrar los sobres y abrocharlos junto con su correspondiente CAD, haciendo entrega de este material al Jefe de Campo.

Es aconsejable que las mismas parejas que realizaron el turno de una línea por la mañana, trabajen en la misma durante el turno vespertino.

Para realizar su tarea por la tarde recibirán otro juego de sobres y planilla CAD, continuando con la entrega de las tarjetas que le quedaron del turno matutino.

Tareas del Jefe de Campo

a) Instrucción de encuestadores: El primer día hábil dedicado al trabajo de campo, se instruirá a los encuestadores sobre el trabajo a realizar. A tal fin se realizará un conteo piloto de una vuelta completa en líneas a designar. Este conteo piloto tiene como finalidad preparar a los encuestadores en el manejo de la mecánica con la que deberán desarrollar su tarea. El Jefe de campo revisará el trabajo efectuado por cada pareja de encuestadores y realizará las observaciones pertinentes.

b) Coordinación del equipo de encuestadores: Durante el tiempo que dure el trabajo de campo el Jefe de encuestas distribuirá las tareas y coordinará el trabajo a realizarse cada día siguiendo las instrucciones de la programación diaria (ver anexo).

conteo: El jefe de encuestas se pondrá en contacto con las empresas operadoras, comunicándoles la fecha en que se realizará el conteo en sus líneas.

Solicitará también las planillas de conductor de **todos** los turnos realizados por línea el día de la encuesta y acordará el día para enviar a copiar los números de boletos vendidos ese día.

Para realizar sus tareas el Jefe de campo será provisto de:

- Mapa de Ciudad de San Fernando del Valle de Catamarca y zonas aledañas.

Trazado sobre plano de cada itinerario de las líneas

Material para encuestadores

Listado de líneas

Planilla de diagramación de turnos

Planillas de diagramación diaria

Planilla para registro de Boletos vendidos por línea

Indicaciones Generales

1) Los turnos deben cumplirse totalmente el mismo día, sobre el mismo vehículo

2) De registrarse una modificación en el recorrido que no afecte los cortes de tramo indicados en la planilla CAD, se procederá normalmente al conteo, mencionando en Observaciones las modificaciones observadas.

3) Algunas líneas atienden distintas cabeceras con un mismo vehículo, en esos casos se prevé que los encuestadores lleven consigo tantos CAD como posibilidades realice la línea y en cada vuelta utilice el CAD correspondiente.

4) Si un itinerario difiere completamente del detallado en el CAD (consultar con chofer) suspender la tarea y comunicarse con el Jefe de campo. En estos casos el Jefe de campo consultará con la Dirección de Transporte, trazando el nuevo recorrido sobre un plano, confeccionará la Planilla CAD con el nuevo itinerario, realizando el conteo correspondiente al último día.

5) De tener que recuperarse un turno por cualquier motivo, se anulará lo realizado en el anterior y se procederá a realizar un nuevo conteo el último día dentro de los horarios previstos.

ANEXO I.2
CONTEO DE ASCENSO Y DESCENSO DE PASAJEROS

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|------------------------------|---------------------|-----------------|------------|--|---|-----------------|--|-----------------|--|--|-------------------------------|------------------------------|--|--|--|--|---------|----------|-----------|----------|-----------|--|----------------------|------------------|------------|------------|------------|--|---------------------|--------|--|--------|--|--|---|------------|------------|--------|--|--|--|------------------|------------------|--------|--|--|---------------------|-----------------------|--|--|--|--|---|------------------|---------------------|--|--|--|--|--------|--------|--|--|--|--|------|------|--|--|--|---------------------|--|--|--|--|--|---|------|----------|--|--|--|--|------------|---------|--|--|--|-----------------|--|--|--|--|--|---|------------|---------|--|--|--|--|-------|-------|--|--|--|--|---------|--|--|--|--|--|---------|--|--|--|--|--------------|--|--|--|--|--|---|-------|----------|--|--|--|--|----------|----------|--|--|--|--|-------|-------|--|--|--|--------------|--|--|--|--|--|---|-------|----------|--|--|--|--|------------|---------|--|--|--|--|--|---------|--|--|--|--------------|--|--|--|--|--|---|-------|-------------|--|--|--|--|----------|-----------|--|--|--|--|---------|-------------|--|--|--|--|-----------|----------------|--|--|--|--|-------------|--|--|--|--|--|----------------|--|--|--|--|---|--|--|--|--|--|---------------------------|--|--|--|--|--|-------------------------------|--|--|--|--|--|
| EMPRESA : D.O.T.C.A. | | LINEA : 10 | | COCHE : 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| CABECERA : Cementerio - Las sembrillas | | FECHA : 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <tr> <td>ASignados : del</td> <td colspan="2">Turno Propuesto</td> <td colspan="2">Turno Realizado</td> <td></td> </tr> <tr> <td>al</td> <td colspan="2">Cementerio-Cement.- Las Sem.</td> <td colspan="2"></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Turno :</td> <td colspan="2"></td> <td colspan="2"></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Montre Empleadores :</td> <td colspan="2">Comienzo:</td> <td colspan="2">... ..</td> <td></td> </tr> <tr> <td>-</td> <td colspan="2">... ..</td> <td colspan="2">... ..</td> <td></td> </tr> <tr> <td>-</td> <td colspan="2">... ..</td> <td colspan="2">... ..</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="2">Termino :</td> <td colspan="2">... ..</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="2">Cantidad de vueltas :</td> <td colspan="2"></td> <td></td> </tr> </table> | | | | | | ASignados : del | Turno Propuesto | | Turno Realizado | | | al | Cementerio-Cement.- Las Sem. | | | | | Turno : | | | | | | Montre Empleadores : | Comienzo: | | | | | - | | | | | | - | | | | | | | Termino : | | | | | | Cantidad de vueltas : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ASignados : del | Turno Propuesto | | Turno Realizado | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| al | Cementerio-Cement.- Las Sem. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Turno : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Montre Empleadores : | Comienzo: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| - | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Termino : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Cantidad de vueltas : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <tr> <td colspan="6">Primer numero entregado al ingresar en el trayecto en cada vuelta</td> </tr> <tr> <td colspan="6">Recorrido por calle</td> </tr> <tr> <td>Tramo</td> <td>1 Vuelta</td> <td>2 vueltas</td> <td>3 Vuelta</td> <td>4 vueltas</td> <td></td> </tr> <tr> <td>IDA</td> <td>VUELTA</td> <td>ida vuelta</td> <td>ida vuelta</td> <td>ida vuelta</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="6">Cruce ELENIS AIREB-</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>Cementerio</td> <td>Cementerio</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>VICARIO BELLARIN</td> <td>VICARIO BELLARIN</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="6">Cruce ELENIS AIREB-</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>VICARIO BELLARIN</td> <td>VICARIO BELLARIN(2)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>ELENIS</td> <td>ELENIS</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>ALBA</td> <td>ALBA</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="6">Cruce MOTA BOTELLO-</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>ALBA</td> <td>ALBA (1)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>SAN MARTIN</td> <td>CHADABU</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="6">Cruce VILLEGAS-</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>SAN MARTIN</td> <td>CHADABU</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>SANTA</td> <td>MAIPO</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>ESQUINA</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>CHADABU</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="6">Cruce FRASE-</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>JUNIN</td> <td>MAIPO(4)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>BELENADO</td> <td>BELENADO</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>MOTTE</td> <td>MOTTE</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="6">Cruce ROSAS-</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>MOTTE</td> <td>MOTTE(2)</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>CHADABU(2)</td> <td>CHADABU</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>CHADABU</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="6">Cruce MAIPO-</td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>MAIPO</td> <td>CHADABU ()</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>VILLEGAS</td> <td>LAS REBAS</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>CHADABU</td> <td>EL CALVARIO</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>LAS REBAS</td> <td>LAS SEMBRILLAS</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>EL CALVARIO</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>LAS SEMBRILLAS</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="6"> <table border="1"> <tr> <td>Ultimo numero entregado :</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Total pasajeros registrados :</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table> </td> </tr> </table> | | | | | | Primer numero entregado al ingresar en el trayecto en cada vuelta | | | | | | Recorrido por calle | | | | | | Tramo | 1 Vuelta | 2 vueltas | 3 Vuelta | 4 vueltas | | IDA | VUELTA | ida vuelta | ida vuelta | ida vuelta | | Cruce ELENIS AIREB- | | | | | | 1 | Cementerio | Cementerio | | | | | VICARIO BELLARIN | VICARIO BELLARIN | | | | Cruce ELENIS AIREB- | | | | | | 2 | VICARIO BELLARIN | VICARIO BELLARIN(2) | | | | | ELENIS | ELENIS | | | | | ALBA | ALBA | | | | Cruce MOTA BOTELLO- | | | | | | 3 | ALBA | ALBA (1) | | | | | SAN MARTIN | CHADABU | | | | Cruce VILLEGAS- | | | | | | 4 | SAN MARTIN | CHADABU | | | | | SANTA | MAIPO | | | | | ESQUINA | | | | | | CHADABU | | | | | Cruce FRASE- | | | | | | 5 | JUNIN | MAIPO(4) | | | | | BELENADO | BELENADO | | | | | MOTTE | MOTTE | | | | Cruce ROSAS- | | | | | | 6 | MOTTE | MOTTE(2) | | | | | CHADABU(2) | CHADABU | | | | | | CHADABU | | | | Cruce MAIPO- | | | | | | 7 | MAIPO | CHADABU () | | | | | VILLEGAS | LAS REBAS | | | | | CHADABU | EL CALVARIO | | | | | LAS REBAS | LAS SEMBRILLAS | | | | | EL CALVARIO | | | | | | LAS SEMBRILLAS | | | | | <table border="1"> <tr> <td>Ultimo numero entregado :</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Total pasajeros registrados :</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table> | | | | | | Ultimo numero entregado : | | | | | | Total pasajeros registrados : | | | | | |
| Primer numero entregado al ingresar en el trayecto en cada vuelta | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Recorrido por calle | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Tramo | 1 Vuelta | 2 vueltas | 3 Vuelta | 4 vueltas | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| IDA | VUELTA | ida vuelta | ida vuelta | ida vuelta | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Cruce ELENIS AIREB- | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | Cementerio | Cementerio | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | VICARIO BELLARIN | VICARIO BELLARIN | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Cruce ELENIS AIREB- | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | VICARIO BELLARIN | VICARIO BELLARIN(2) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | ELENIS | ELENIS | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | ALBA | ALBA | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Cruce MOTA BOTELLO- | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | ALBA | ALBA (1) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | SAN MARTIN | CHADABU | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Cruce VILLEGAS- | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4 | SAN MARTIN | CHADABU | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | SANTA | MAIPO | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | ESQUINA | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | CHADABU | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Cruce FRASE- | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | JUNIN | MAIPO(4) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | BELENADO | BELENADO | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | MOTTE | MOTTE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Cruce ROSAS- | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6 | MOTTE | MOTTE(2) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | CHADABU(2) | CHADABU | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | CHADABU | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Cruce MAIPO- | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 7 | MAIPO | CHADABU () | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | VILLEGAS | LAS REBAS | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | CHADABU | EL CALVARIO | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | LAS REBAS | LAS SEMBRILLAS | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | EL CALVARIO | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | LAS SEMBRILLAS | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <table border="1"> <tr> <td>Ultimo numero entregado :</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Total pasajeros registrados :</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table> | | | | | | Ultimo numero entregado : | | | | | | Total pasajeros registrados : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ultimo numero entregado : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Total pasajeros registrados : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

OBSERVACIONES

NOTA : Registrar al dorso el cruce de calles
 de paradas donde suben mas de 5 personas
 indicando el numero de personas que subieron

ANEXO I.3

TARJETA PARA LA ENCUESTA Y SOBRES DE DESCENSO

Dirección Provincial de Transporte de Catamarca
Consejo Federal de Inversiones

N°

E N C U E S T A

Se ruega devolver al descender

Se ruega descender por puerta trasera

MUCHAS GRACIAS

Línea 2
(5)

1

ANEXO 1.4
INSTRUCCIONES CONTEO DE PASAJEROS
EN SEGUNDA Y TERCERA SECCION DE LINEAS SUBURBANAS

Objetivos del conteo

Este conteo suplementario al ya realizado tiene como objetivo establecer el movimiento de pasajeros dentro de la segunda y a veces tercera sección de algunas líneas suburbanas. Para lograr este propósito se propone el conteo de los **pasajeros bajados** dentro de esa/s sección/es cuando el sentido de la vuelta es Ciudad de Catamarca - Zonas Aledañas y de **pasajeros subidos** cuando el sentido es Zona Aledaña - Ciudad de Catamarca.

Líneas

Este conteo se realizará en las siguientes líneas y dentro de los siguientes tramos;

| | | |
|-------------------------------------|-------|--|
| Línea 1 y 1B | entre | Parque Chacabuco y Punta Pavimento |
| Línea 5 a y b | entre | Parque Chacabuco y Punta Pavimento |
| Línea 8 | entre | Sumalao y Cura de Figueroa |
| Línea 23A y 23B | entre | Parque Chacabuco y Bo.El Jardín |
| Línea 20 | entre | Sumalao y Pta.Pavimento |
| Línea 17 | entre | Parque Chacabuco y El Polideportivo |
| Línea 15 a Posta Sani- taria. | entre | Parque Chacabuco y El Bañado |
| Línea 15A a El Porte- zuelo | | Parque Chacabuco a Bo. Municipal |

Planilla de Relevamiento de Información

Para cada línea se completará la planilla de relevamiento, con el simple registro de un palote por cada pasajero subido o bajado (según corresponda) dentro de los tramos que en cada planilla se detallan.

Operativo

Se realizará en cuatro días hábiles entre el 21 y 24 de mayo a razón de dos líneas por día.

Se registrarán ocho servicios (cuatro de ida y cuatro de vuelta) dentro de los horarios de 10 a 14 hrs. y de 17 a 21 hrs.

LUNES 21

| | | | | |
|-----------------|--------------|------------|-----------|------------|
| <u>Línea 23</u> | Los Mistoles | 11.00 hrs. | Sta. Rosa | 11.50 hrs. |
| | | 12.35 | | 13.25 |
| | | 17.25 | | 18.10 |
| | | 19.00 | | 19.45 |

| | | | | |
|----------------|----------|-------|--|--|
| <u>Línea 1</u> | Terminal | 10.05 | Bajar en Punta Médanos y tomar otro micro de la línea 1 o 1b que vuelva a la Terminal. | |
| | | 11.20 | | |
| | | 17.00 | | |
| | | 17.55 | | |

MARTES 22

| | | | | |
|-----------------|-----------|-------|---------------|-------|
| <u>Línea 17</u> | 1000 Viv. | 10.30 | Polideportivo | 11.30 |
| | " " | 12.30 | " | 13.30 |
| | " " | 18.30 | " | 17.30 |
| | " " | 20.30 | " | 21.30 |
| <u>Línea 8</u> | 1000 Viv. | 10.00 | Sta. Rosa | 11.00 |
| | " " | 12.05 | " | 12.50 |
| | " " | 18.10 | " | 18.50 |
| | " " | 19.35 | " | 20.10 |

MIÉRCOLES 23

| | | | | |
|--------------------------------------|----------|-------|--------------|-------|
| <u>Línea 15</u> al Fortezuelo | Terminal | 10.25 | Portezuelo | 11.45 |
| | | 12.40 | | 14.00 |
| | | 15.15 | | 16.45 |
| | | 17.45 | | ? |
| <u>Línea 15</u> a Posta Sanitaria | Terminal | 10.35 | Posta Sanit. | 11.15 |
| | | 12.00 | | 12.45 |
| | | 17.30 | | 18.15 |
| | | 19.00 | | 19.45 |

JUEVES 24

| | | | | |
|------------------|----------|-------|---|-------|
| <u>Línea 20</u> | Terminal | 10.45 | Bajar en Punta Médanos y esperar otro micro de la línea 20 que vuelva a la Terminal. | |
| | | 12.40 | | |
| | | 15.20 | | |
| | | 18.10 | | |
| Línea 5a y 5b | Terminal | 10.45 | Santa Rosa | 11.20 |
| | | 12.00 | | 12.35 |
| | | 18.15 | | 18.50 |
| | | 19.30 | | 20.05 |

DIRECCION PROVINCIAL DE TRANSPORTE DE CATAMARCA

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

Encuesta a Usuarios

Registro No. _____

Encuesta No. _____

Nombre encuestador _____

Fecha: _____

P1 Turno:

☐ Mañana

☐ Tarde

P2 Zona

Parada _____

BUENOS DIAS/BUENAS TARDES: Estamos realizando una encuesta. Como Ud. sabe, el transporte de Catamarca no presta hoy en día un buen servicio, es necesario mejorarlo. Por ese motivo estamos haciendo un estudio y necesitamos de su colaboración. ¿Sería tan amable de responderme las siguientes preguntas?

Lugar Para
Codificar.

P3 ¿A dónde se dirige? _____
cruce de calles o calle y altura
(preguntar por el Lugar a donde va: DESTINO del viaje)

P3

P4 ¿Dónde comenzó este viaje? _____
cruce de calles o calle y altura
(preguntar por el Lugar de donde salió para viajar:
ORIGEN)

P4

P5 ¿Cómo llegó a esta parada?
Pasar a P.6 ← A pie (caminando)
Pasar a P.7 ← en colectivo
Pasar a P.8 ← en auto
Pasar a P.8 ← otros
Pasar a P.8 ← Ns/Nc

P5

| | |
|---|--|
| 1 | |
| 2 | |
| 3 | |
| 4 | |
| 9 | |

P6 (sólo a los que llegaron a pie) ¿cuántas cuadras
caminó hasta esta parada?

P6

P7 (sólo a los que en P5 contestaron en colectivo)
¿En que línea viajó para llegar a esta
parada?

P7

¿qué línea? _____

¿donde subió? _____

¿donde bajó? _____

P8 (a Todos) ¿Qué línea/s está esperando?

P8

Observaciones: _____

P9 Además de la/s que me nombró, ¿conoce otras líneas que lo acerquen al lugar adonde va?

si
no

¿cuál/es líneas? _____
¿dónde lo deja? _____

P9

| | |
|---|--|
| 1 | |
| 2 | |

P10 Cuando descienda del colectivo que está esperando, ¿cómo llegará al lugar adonde va?

Pasa a P.11 ← a pie
Pasa a P.12 ← tomará otro colectivo
Pasa a P.13 ← en auto
Pasa a P.13 ← otros
Pasa a P.13 ← Ns/Nc.

P10

| | |
|---|--|
| 1 | |
| 2 | |
| 3 | |
| 4 | |
| 5 | |

P11 (Sólo para los que contestaron A Pie)

¿cuántas cuadras tendrá que caminar?

P11

| |
|--|
| |
|--|

P12 (Sólo a los que contestaron en P10 que tomará otro colectivo)

¿qué línea?
¿de dónde? _____
¿a dónde? _____

P12

| |
|--|
| |
|--|

P13 (A todos) ¿Cuánto tiempo acostumbra a esperar en esta parada? _____

P13

| |
|--|
| |
|--|

P14 ¿Cuál es el motivo de este viaje?

trabajo
estudio
trámites
compras
salud
familiares
otros

especificar
Ns/Nc

P14

| | |
|----|--|
| 01 | |
| 02 | |
| 03 | |
| 04 | |
| 05 | |
| 06 | |

| | |
|----|--|
| 99 | |
|----|--|

P15 ¿Ahora Ud. va o viene de su casa?

viene de su casa _____
va a su casa _____
motivo _____ motivo

P15

| | |
|----|--|
| 01 | |
| 02 | |
| 03 | |

P16 Para volver (o cuando vino) ¿cómo lo hará?
(o lo hizo)

tomará/tomó la misma línea
tomará/tomó otra línea
lo hará a pie
en auto
¿no sabe?
otros _____

especificar

P16

| | |
|----|--|
| 01 | |
| 02 | |
| 03 | |
| 04 | |
| 05 | |

Ud. contestó durante esta semana a una encuesta de este tipo? si

no

Seguir con los que contestaron NO a la pregunta anterior.

Ahora le voy a realizar unas preguntas generales que nos ayudan a caracterizar a los usuarios del transporte en colectivo.

P17 Sexo

Femenino 1
Masculino 2

P17

P18 Edad _____

P18

P19 ¿Qué estudios cursó?
Nunca fue a la escuela
Primaria
Secundaria
Terciarios
Universitarios

Completo
Incompleto
En curso

P19

P20 ¿Posee vehículo propio en la familia?

P20

No
Si, auto
Si, ciclomotor
Si, utilitario
Si, Otros _____

| | |
|---|--|
| 1 | |
| 2 | |
| 3 | |
| 4 | |
| 5 | |

_____ especificar

CODIFICACION INTERNA

Codificación P.19 ¿qué estudios cursó?

| | |
|------------------------|----|
| Primaria incompleta | 01 |
| Primaria completa | 02 |
| Primaria en curso | 03 |
| Secundaria incompleta | 04 |
| Secundaria completa | 05 |
| Secundaria en curso | 07 |
| Terc/Univ. incompleta | 08 |
| Terc/Univ. completa | 09 |
| Terc/Univ. en curso | 10 |
| Nunca fue a la escuela | 11 |
| No contesta | 99 |

P21 *¿Cuál es su ocupación? _____
(tipo de actividad)

P21

P22 *¿Dónde la desempeña? es asalariado? es patrón? etc.
(Sector y forma en que desarrolla su actividad).

P22

| P21 \ P22 Sector Tipo de y For- Actividad ma | | ACTIVIDAD PRIVADA | | | SECTOR PU- BLICO | TRABAJA DORES INEST. | DESO- CUPA- DOS | JUEI- LADOS |
|---|----|------------------------|--------------------------|------------------|------------------------|----------------------------|-----------------------|----------------|
| | | PATRON+ 5 Empleados | INDEPEND Y CTA PROPIA | ASALA- RIADOS | | | | |
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| Profesiona- les en func. específica. | 01 | | | | | X | | |
| Empresarios, Ejecutivos y Funcionarios Públicos. | 02 | | X | | | X | | |
| Pequeños Em- presarios y Comerciantes | 03 | | | X | X | X | | |
| Técnicos, Docentes y Supervisores. | 04 | | | | | X | | |
| Empleados Admi- nistrativos y Vendedores. | 05 | X | | | | X | | |
| Trabajadores especializados y Obreros Ca- lificados. | 06 | X | | | | X | | |
| Obreros no calificados. Personal de maestranza. | 07 | X | | | | X | | |
| Trabajadores Servicio Domés- tico. | 08 | X | | | X | | | |
| Trabajadores de baja calificación. | 09 | X | | X | | | | |
| Amas de Casa | 10 | | | | | | | |
| Estudiantes | 11 | | | | | | | |

*Marcar la celda correspondiente con una x teniendo en cuenta las respuestas a P21 y P22.

P23 ¿Dónde ubicaría su nivel de Ingresos Familiares del último mes. (entregar tarjeta)

P23

| | | | |
|------------------------|---|--------------------------|---|
| menos 200.000 | 1 | de 1.000.001 a 1.500.000 | 5 |
| de 200.001 a 500.000 | 2 | de 1.500.001 a 2.000.000 | 6 |
| de 500.001 a 800.000 | 3 | de 2.500.001 a 3.000.000 | 7 |
| de 800.001 a 1.000.000 | 4 | más de 3.000.000 | 8 |

P24 ¿Cuántos viajes en colectivo acostumbra hacer durante el día (día hábil).

P24

P25 ¿Hasta cuántas cuadras acostumbra a caminar, para no gastar un boleto de colectivo?

P25

P26 Si Ud. tuviera que calificar de 0 a 10 (como en el colegio) a la línea_____ que está esperando, ¿que puntaje le pondría?

P26

P27 Para finalizar, necesitaría ubicar la zona donde Ud. vive: podría decirme el cruce de calles y localidad?

P27

.....
CRUCE DE CALLES

.....
LOCALIDAD

MUCHAS GRACIAS.

INSTRUCCIONES PARA MANEJO DEL CUESTIONARIO DE LA ENCUESTA A
USUARIOS

Objetivos:

La encuesta a usuarios tiene como objetivo recavar datos sobre la modalidad de los viajes realizados en colectivo en cuanto origen y destino, motivo, cuadas caminadas hasta la parada, transferencias, tiempo de espera, etc. y otros datos sobre el perfil socioeconómico de los usuarios.

Donde se realizan las encuestas.

Se entrevistará a los pasajeros que esperan ascender a los colectivos en paradas determinadas con anterioridad.

A quienes se entrevista.

A toda persona que este esperando un micro del sistema de transporte urbano/suburbano de pasajeros para trasladarse en él a otro lugar de Catamarca o sus zonas aledañas.

Número de encuestas a realizar.

Cada encuestador cumplirá dos turnos diarios: Mañana y Tarde debiendo completar 20 encuestas por turno o 40 encuestas diarias.

Aplicación del cuestionario.

Todo encuestador deberá tener completo el cuestionario hasta la P2 antes de acceder a una entrevista con un usuario de la siguiente forma:

El número de Registro que figura en el margen derecho de la primera hoja del cuestionario quedará en blanco.

El número de encuesta será dado diariamente en forma correlativa para que fácilmente pueda llevar el control sobre las encuestas realizadas.

Colocará su nombre y fecha en los lugares previstos

P1 Turno: se refiere al horario en que se realiza la encuesta, deberá tildarse el casillero correspondiente.

P2 Zona: el Jefe de campo deberá informarle sobre el código de zona sobre el cual trabajará, también se registrará el cruce de calles sobre el cual se pueda individualizar la parada en que se realizan las encuestas.

La entrevista con los usuarios se iniciará haciendo mención

de la consigna, donde se le informa que se está realizando una encuesta con vistas al mejoramiento del sistema de transporte de Catamarca (leer consigna en el cuestionario).

P3 Destino del viaje.

Luego de explicarle el motivo de la encuesta, preguntarle a que lugar de la ciudad (o zonas aledañas) se dirige, no es el lugar en que desciende del colectivo sino el lugar a donde vá, debe mencionarse en la respuesta el cruce de calles o la calle y altura, para luego identificar la zona y colocar el código de la misma en el lugar reservado para tal fin.

P4 Origen del viaje.

Se trata de obtener información sobre el lugar donde el encuestado comenzó su viaje, es decir el domicilio (cruce de calles, o calle y altura) del lugar donde partió para llegar al lugar donde va.

P5 Medios utilizados para llegar hasta la parada.

El encuestado puede haber llegado al lugar donde se lo está encuestando utilizando distintos medios: a pie, pudo haber tomado otro colectivo, o también lo pueden haber alcanzado en auto u otro medio de transporte. Tildar en el lugar correspondiente la respuesta correcta.

Solo a los que respondan que llegaron caminando se les realizará la P6; si llegaron en colectivo pasarán a la P7 y los que respondieron en auto y otros pasan directamente a la P8.

P6 Cuadras caminadas hasta la parada.

Solo se realiza esta pregunta a los que contestaron que llegaron a la parada caminando, se intenta saber cuantas cuadras caminaron desde el lugar de origen a la parada del colectivo que están esperando. El número de cuadras se registrará directamente sobre el lugar reservado por el código.

P7 Líneas de transferencia.

Esta pregunta se realizará solo a aquellos que respondieron en P5 que utilizaron otro colectivo para llegar a la parada, es decir que para completar su viaje deben tomar más de un colectivo, realizando transferencias entre distintas líneas.

En este caso debe preguntarse por el número de la línea utilizada y registrar el mismo en el lugar reservado para la codificación. Preguntándole también en que lugar subió y donde bajó.

P8 Línea.

Se pregunta por la línea que está esperando, si la respuesta es más de una línea se registrarán todas las que mencionen pero se incluirá en el lugar reservado a la codificación sólo la mencionada en primer lugar. Si por ejemplo, responden: la que venga primero, se preguntará por el número de línea que cree que llegará primero y se registrarán en observaciones los comentarios que el usuario realice sobre las líneas.

P9 Conocimiento del sistema de transporte.

Se trata de averiguar si el encuestado sabe viajar con alguna otra línea al lugar donde va. La respuesta es positiva si nombró más de una línea en la pregunta anterior o lo hace en esta pregunta, en ese caso se tildará el código 1 y se le preguntará el número de la línea y en que lugar descendería de la misma. Si solo menciona la línea que está esperando y no sabe o conoce ninguna otra línea que lo acerque al lugar donde va, se tildará el código 2.

P10 Medios utilizados para llegar al lugar de destino, desde la parada del descenso.

Esta pregunta es similar a la P5 pero ahora se trata de saber que hará el pasajero cuando descienda del colectivo que está esperando.

Si camina hasta el lugar a donde se dirige, pasará a P11. Si la respuesta es que al descender debe tomar otro colectivo, pasa a P.12. Cuando la respuesta sea auto u otros medios pasar directamente a P.13.

P11 Cuadras caminadas al descender.

Se registrará el número de cuadras que el usuario deba de caminar desde la parada del descenso hasta el lugar de destino. El número se registrará directamente en el lugar reservado para el código.

P12 Líneas de transferencia.

Se indicará el número de la línea de transferencia y se preguntará donde la tomará y donde se bajará de la misma.

P13 Tiempo de espera.

Esta pregunta trata de averiguar cuanto tiempo acostumbra a esperar una línea de colectivo.

Se registrarán (fuera del lugar reservado para codificación), el tiempo que la persona acostumbra a esperar los colectivos para ascender en esa parada. Si el viaje que está realizando fuera ocasional y no sabe porque no acostumbra a tomar esa línea se colocará No Sabe.

P14 Motivo del viaje.

Esta pregunta apunta a conocer el motivo por el cual la persona viaja, obtenida la respuesta se tildará el código correspondiente.

P15 Dirección del viaje.

Se trata de saber si el encuestado va o viene de su hogar, las posibilidades de la dirección de los viajes son tres:

| | |
|-----------------|---|
| Hogar - Motivo | 1 |
| Motivo - Hogar | 2 |
| Motivo - Motivo | 3 |

Si el entrevistado viene de su casa para dirigirse al trabajo u otro motivo se tildará el código 01; si pasa lo contrario y salió del trabajo para dirigirse a su hogar, se tildará va a su casa código 02. Puede ocurrir que haya salido del trabajo y vaya a la Universidad, ese caso corresponde al código 03 Motivo - Motivo.

P16 Viaje complementario.

Llamamos viaje complementario al que se realiza en la mayoría de los casos para cubrir el trayecto inverso al que se está realizando. Esta pregunta trata de averiguar si el entrevistado viaja en la misma forma para cubrir ambos trayectos. Las distintas opciones forman parte de la pregunta, tildar la que corresponda.

A partir de la pregunta siguiente el cuestionario ingresa en la parte correspondiente a datos personales del encuestado e importa saber si fue encuestado en otra ocasión para no repetir información. Para ello se le preguntará si durante la semana respondió a una encuesta similar, de ser positiva la pregunta, agradecer y suspender las preguntas siguientes.

Cuando la respuesta sea negativa se le informará que se seguirá con preguntas generales que ayudan a caracterizar a los usuarios de transporte.

P17 Sexo.

Se tildará por simple observación y en el lugar reservado para el código se transcribirá F o M.

P18 Edad.

Se preguntará por la edad transcribiendo los datos directamente en el lugar reservado a la codificación.

P19 Educación.

Se preguntará que nivel de enseñanza cursó y si lo completó, tildando las respuestas correspondientes. Luego de terminada la encuesta, se relacionarán los tildes con la codificación que figura al pie de página y se asentará el código correspondiente en el lugar reservado para el mismo.

P20 Posesión de vehículos.

Se trata de averiguar si el encuestado o su grupo familiar poseen vehículo propio, tildar el código correspondiente.

P21 y 22 Ocupación.

Estas dos preguntas se refieren a la ocupación del encuestado. Se trata de averiguar que tipo de actividad realiza y en que lugar la desempeña.

En la P21 se trata de dar cuenta del tipo de actividad que desempeña el encuestado. Las distintas actividades se agruparon en 11 categorías, para solucionar cualquier duda consultar el anexo con las definiciones correspondientes que forman parte de este instructivo.

Es aconsejable que el encuestador escriba el tipo de actividad en la P21, luego realice la P22 es decir en que (forma) desempeña esa actividad guiándose por las 7 categorías que figuran en la grilla y coloque el código correspondiente a la P22.

Después, una la información de la P21 y P22 tratando de ubicar el casillero correspondiente en la grilla a fin de asegurarse que la pregunta fue entendida, si así fue marcar con un tilde el casillero correspondiente de la grilla.

El código a colocar en P21 y P22 es el número de las categorías correspondientes a la grilla.

P23 Nivel de Ingresos.

Para esta pregunta se le entregará al encuestado la tarjeta No.1 y se le pedirá que indique el nivel de ingreso mensual de su grupo familiar (del último mes). Se tildará el código correspondiente y se colocará el número respectivo en el lugar reservado a codificación en caso de no obtener respuesta se mencionará con N/C.

P24 Viajes Diarios.

Se trata de averiguar cuantos viajes en colectivo realiza la persona en un día hábil, por ejemplo, el día anterior en cuantos colectivos subió, registrar el número en el código correspondiente.

P25 Cuadras caminadas sin colectivo.

Se trata de estimar hasta cuantas cuadras está dispuesto a caminar sin recurrir al sistema de transporte. Registrar el número de cuadras en el lugar reservado para el código.

P26 Calificación.

Esta pregunta se orienta a obtener del usuario una calificación para la línea que está esperando, que va de 0 (muy mala) a 10 (muy buena). Preguntándole que puntaje le adjudicaría. Registrar el puntaje directamente en el lugar reservado para el código.

P27 Domicilio.

Finalizando la entrevista se solicitará el domicilio para ubicar la zona de residencia, se anotará el cruce de calles y la localidad. Agradecer.

Instrucciones Para Campo: Encuestas Usuarios

- + Cada zona se releva en un solo día en dos turnos
Manana hasta las 14 hrs. y Tarde despues de las 14 hrs.
- * Las líneas suburbanas se encuestan en el sentido
Ciudad de Catamarca a Zonas Aledanas

| Zona | Cant. de Enc. | Horarios | | Paradas | Lineas | |
|------|---------------|----------|---------|---------|----------------------|---|
| | | Manana | Tarde | | | |
| 1/5 | 5 | 30 | 9 a 13 | 14 a 18 | Cementerio | 2-10-24-15 |
| 1/5 | 7 | 410 | 10 a 14 | 17 a 21 | Terminal | 2-10-21-22-24-1*-1B*- 5A*-5b*-6*-7*-8*-15*- 17*-20*-26* |
| 1/5 | 20 | 30 | 9 a 13 | 14 a 19 | La Chacarita | |
| | 22 | 40 | 9 a 13 | 14 a 19 | Tres Puentes | |
| | 25 | 10 | 9 a 13 | 14 a 19 | Plaza San Isidro u | 15-17 |
| | | | | | Ocampo y Velazco | |
| | 29 | 15 | 9 a 13 | 14 a 19 | Subir al colectivo | 1-20 |
| | | | | | en Pta. Medanos y en | |
| | | | | | cuestar a los pasaj | |
| | | | | | que vayan subiendo | |
| | 31 | 25 | 9 a 13 | 14 a 19 | idem anterior | 1-20 |
| | | --- | | | | |
| | | 560 | | | | |
| 2/5 | 2 | 72 | 8 a 12 | 15 a 19 | Bo. Los Regionales | 3-11-21-22-28-15-30 |
| | 3 | 24 | 8 a 12 | 15 a 19 | Santa Fe y Sarmient | 3-11-21-22 |
| | 4 | 208 | 8 a 12 | 15 a 19 | 1000 Viviendas | 11-21-22-27-8-15-17 |
| | 6 | 96 | 8 a 12 | 15 a 19 | Guemes y Caseros | 3-11-27-25-28-7-8-17 |
| | | | | | | 23a-23b-26 |
| | 8 | 144 | 8 a 12 | 15 a 19 | Ahumada y Corriente | 2-10-21-24-25-34 |
| | | | | | Ahumada y S. Oviedo | |
| | 10 | 96 | 8 a 12 | 15 a 19 | C. Mellet y M. Moren | 3-2-10-11-21-27-25- |
| | | --- | | | | 28-34 |
| | | 640 | | | | |
| 3/5 | 11 | 72 | 8 a 12 | 15 a 19 | sobre Av. Belgrano | 3-27-25-28-34-5A-5B |
| | | | | | | 23A-23B |
| | 9 | 194 | 8 a 12 | 15 a 19 | sobre las Avdas. Sa | 2-3-10-11-27-24-25- |
| | | | | | Martin y Chacabuco | 28-34-30-1*-1B*- |
| | | | | | | 5B*-6*-7*-8*-15*- |
| | | | | | | 15A*-17*-20*-26* |
| | 15 | 48 | 8 a 12 | 15 a 19 | | 27 |
| | 17 | 24 | 8 a 12 | 15 a 19 | | 11-8*-20*-26*-30* |
| | 19 | 72 | 8 a 12 | 15 a 19 | | 11-1*-1B*-5A*-5B*-6*- |
| | | | | | | 7*-15*-15A*-17*-23A*- |
| | | | | | | 23B* |
| | 12 | 24 | 8 a 12 | 15 a 19 | | 24-25-28 |
| | 13 | 96 | 10 a 14 | 17 a 21 | Universidad | 2-3-10-11-22-27-24- |
| | | | | | | 25-28-34-23A-23B |
| | 14 | 48 | 8 a 12 | 15 a 19 | | 3-11-22-25-28-23A-23B |
| | 16 | 24 | 8 a 12 | 15 a 19 | | 3-22 |
| | | --- | | | | |
| | | 602 | | | | |
| 4-5 | 1 | 580 | 10 a 14 | 17 a 21 | Paradas del centro | Todas las lineas |
| | | --- | | | | |
| | TOT | 2.392 | | | | |

ANEXO I.7
Características para el Ingreso de Datos y Bases

| | | | | | |
|---|---------------|--------|-----------|------|------------------|
| P | 1 \- \ | limite | 1 a 2 | base | Total Encuestas |
| P | 2 \- \- \ | limite | 01 a 26 | base | Total Encuestas |
| P | 3 \- \- \ | limite | 01 a 26 | base | Total Encuestas |
| P | 4 \- \- \ | limite | 01 a 26 | base | Total Encuestas |
| P | 5 \- \ | limite | 1 a 9 | base | Total Encuestas |
| P | 6 \- \- \ | limite | 01 a 30 | base | Codigo 1 P5 |
| P | 7 \- \- \ | limite | 01 a 34 | base | Codigo 2 P5 |
| P | 8 \- \- \ | limite | 01 a 34 | base | Total Encuestas |
| P | 9 \- \ | limite | 1 a 2 | base | Total Encuestas |
| P | 10 \- \ | limite | 1 a 9 | base | Total Encuestas |
| P | 11 \- \- \ | limite | 01 a 30 | base | Codigo 1 P10 |
| P | 12 \- \- \ | limite | 01 a 34 | base | Codigo2 P10 |
| P | 13 \- \- \- \ | limite | 001 a 200 | base | Total Encuestas |
| P | 14 \- \- \ | limite | 01 a 99 | base | Total Encuestas |
| P | 15 \- \- \ | limite | 01 a 03 | base | Total Encuestas |
| P | 16 \- \- \ | limite | 01 a 09 | base | Total Encuestas |
| P | 17 \- \ | limite | 0 a 2 | base | Total Encuestas |
| P | 18 \- \- \ | limite | 06 a 99 | base | Codigo 1 y 2 P17 |
| P | 19 \- \- \ | limite | 01 a 99 | base | Total P18 |
| P | 20 \- \- \ | limite | 01 a 05 | base | Total P18 |
| P | 21 \- \- \ | limite | 01 a 11 | base | Total P18 |
| P | 22 \- \ | limite | 1 a 7 | base | Total P18 |
| P | 23 \- \ | limite | 1 a 9 | base | Total P18 |
| P | 24 \- \ | limite | 1 a 6 | base | Total P18 |
| P | 25 \- \- \ | limite | 1 a 99 | base | Total P18 |
| P | 26 \- \- \ | limite | 00 a 10 | base | Total P18 |
| P | 27 \- \- \ | limite | 01 a 26 | base | Total P18 |

ANEXO III

MATRICES DE VIAJES POR LINEA
ENTRE ZONAS
DE
ASCENSO Y DESCENSO

MATRICES DE ORIGEN Y DESTINO

Línea : 2 Cabeceras : Cementerio-Mil viviendas

MAGANA

| Zona | 5 | 7 | 9 | 1 | 13 | 10 | 8 | 4 | Tot |
|------|---|---|---|----|----|----|----|----|-----|
| 5 | 0 | 0 | 4 | 13 | 4 | 4 | 7 | 0 | 32 |
| 7 | 0 | 0 | 0 | 13 | 11 | 6 | 6 | 2 | 37 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 2 | 7 | 2 | 0 | 2 | 13 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 6 | 19 | 2 | 6 | 7 | 39 |
| 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 6 | 0 | 7 |
| 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 17 | 24 |
| 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 |
| 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| Tot | 0 | 0 | 4 | 34 | 41 | 15 | 34 | 30 | 157 |

TARDE

| Zona | 5 | 7 | 9 | 1 | 13 | 10 | 8 | 4 | Tot |
|------|---|---|----|----|----|----|----|----|-----|
| 5 | 0 | 4 | 8 | 8 | 5 | 6 | 0 | 4 | 34 |
| 7 | 0 | 0 | 6 | 12 | 20 | 6 | 4 | 6 | 53 |
| 9 | 0 | 0 | 2 | 1 | 7 | 1 | 1 | 4 | 16 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 | 4 | 18 | 15 | 46 |
| 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 2 | 14 | 11 | 30 |
| 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 8 | 9 | 19 |
| 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 5 | 8 |
| 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| Tot | 0 | 4 | 16 | 21 | 45 | 20 | 48 | 54 | 208 |

DIARIA

| Zona | 5 | 7 | 9 | 1 | 13 | 10 | 8 | 4 | Tot |
|------|---|---|----|----|----|----|----|----|-----|
| 5 | 0 | 4 | 12 | 21 | 8 | 10 | 7 | 4 | 66 |
| 7 | 0 | 0 | 6 | 25 | 31 | 11 | 9 | 8 | 90 |
| 9 | 0 | 0 | 2 | 3 | 15 | 3 | 1 | 5 | 29 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 6 | 28 | 5 | 23 | 23 | 85 |
| 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 4 | 20 | 11 | 38 |
| 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 16 | 26 | 43 |
| 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 5 | 10 |
| 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 |
| Tot | 0 | 4 | 20 | 55 | 86 | 35 | 82 | 84 | 365 |

| Zona | suben | bajan | pasan |
|------|-------|-------|-------|
| 5 | 66 | 0 | 66 |
| 7 | 90 | 4 | 152 |
| 9 | 29 | 20 | 162 |
| 1 | 85 | 55 | 192 |
| 13 | 38 | 86 | 144 |
| 10 | 43 | 35 | 152 |
| 8 | 10 | 82 | 81 |
| 4 | 3 | 84 | 0 |

MATRICES DE ORIGEN Y DESTINO

Línea : 3 Cabeceras : Adolfo Castellanos y Junin-B.El Milagro

MARANA

| Zona | 2 | 3 | 6 | 10 | 1 | 9 | 11 | 13 | 14 | 16 | Tot |
|------|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|
| 2 | 3 | 0 | 25 | 3 | 10 | 6 | 0 | 7 | 0 | 0 | 54 |
| 3 | 0 | 0 | 3 | 6 | 4 | 0 | 1 | 0 | 3 | 0 | 18 |
| 6 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 9 |
| 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 0 | 0 | 0 | 3 | 7 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 3 | 1 | 15 | 12 | 32 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 4 |
| 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 3 | 6 |
| 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 10 |
| 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| 16 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tot | 3 | 0 | 28 | 10 | 20 | 10 | 6 | 13 | 22 | 29 | 142 |

TARDE

| Zona | 2 | 3 | 6 | 10 | 1 | 9 | 11 | 13 | 14 | 16 | Tot |
|------|---|---|---|----|----|---|----|----|----|----|-----|
| 2 | 0 | 2 | 2 | 9 | 8 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 28 |
| 3 | 0 | 0 | 1 | 1 | 7 | 3 | 0 | 1 | 0 | 1 | 13 |
| 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 2 |
| 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 2 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 1 | 1 | 12 | 15 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 |
| 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 3 | 4 |
| 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| 16 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| Tot | 0 | 2 | 3 | 10 | 15 | 8 | 2 | 6 | 2 | 23 | 72 |

DIAS 16

| Zona | 2 | 3 | 6 | 10 | 1 | 9 | 11 | 13 | 14 | 16 | Tot |
|------|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|
| 2 | 3 | 2 | 27 | 12 | 18 | 8 | 1 | 8 | 1 | 1 | 83 |
| 3 | 0 | 0 | 4 | 7 | 11 | 3 | 1 | 1 | 3 | 1 | 31 |
| 6 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 11 |
| 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 1 | 1 | 0 | 4 | 9 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 3 | 3 | 15 | 23 | 47 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 2 | 3 | 8 |
| 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 4 | 6 |
| 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 14 | 14 |
| 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 3 |
| 16 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| Tot | 3 | 2 | 31 | 21 | 36 | 18 | 8 | 19 | 24 | 53 | 214 |

| Zona | suben | bajan | pasan |
|------|-------|-------|-------|
| 2 | 83 | 3 | 80 |
| 3 | 31 | 2 | 108 |
| 6 | 11 | 31 | 88 |
| 10 | 9 | 21 | 76 |
| 1 | 47 | 36 | 88 |
| 9 | 8 | 18 | 78 |
| 11 | 6 | 8 | 77 |
| 13 | 14 | 19 | 72 |
| 14 | 3 | 24 | 51 |
| 16 | 2 | 53 | 0 |

MATRICES DE ORIGEN Y DESTINO

Línea : 10 Cabeceras : Cementerio-Las Rejas

MAYANA

| Zona | 5 | 7 | 9 | 1 | 13 | 10 | 8 | Tot |
|------|---|---|---|----|----|----|-----|-----|
| 5 | 1 | 4 | 3 | 20 | 7 | 1 | 18 | 54 |
| 7 | 0 | 0 | 3 | 35 | 22 | 1 | 45 | 106 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 3 | 16 | 22 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 17 | 4 | 65 | 88 |
| 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 16 | 20 |
| 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 12 | 12 |
| 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 12 | 12 |
| Tot | 1 | 4 | 5 | 56 | 50 | 13 | 183 | 313 |

TARDE

| Zona | 5 | 7 | 9 | 1 | 13 | 10 | 8 | Tot |
|------|---|---|----|----|----|----|-----|-----|
| 5 | 1 | 6 | 7 | 16 | 6 | 5 | 9 | 50 |
| 7 | 0 | 1 | 4 | 17 | 39 | 12 | 21 | 94 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 10 | 9 | 5 | 5 | 28 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 7 | 18 | 18 | 28 | 72 |
| 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 4 | 21 | 26 |
| 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 12 | 17 |
| 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 25 | 25 |
| Tot | 1 | 7 | 11 | 50 | 74 | 49 | 120 | 313 |

DIARIA

| Zona | 5 | 7 | 9 | 1 | 13 | 10 | 8 | Tot |
|------|---|----|----|-----|-----|----|-----|-----|
| 5 | 3 | 10 | 10 | 36 | 13 | 6 | 27 | 104 |
| 7 | 0 | 1 | 6 | 53 | 61 | 14 | 65 | 200 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 10 | 13 | 8 | 21 | 50 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 9 | 35 | 22 | 94 | 160 |
| 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 8 | 37 | 45 |
| 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 24 | 29 |
| 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 36 | 36 |
| Tot | 3 | 11 | 16 | 107 | 123 | 62 | 303 | 626 |

| Zona | suben | bajan | pasan |
|------|-------|-------|-------|
| 5 | 104 | 3 | 101 |
| 7 | 200 | 11 | 291 |
| 9 | 50 | 16 | 325 |
| 1 | 160 | 107 | 378 |
| 13 | 45 | 123 | 300 |
| 10 | 29 | 62 | 267 |
| 8 | 36 | 303 | 0 |

MATRICES DE ORIGEN Y DESTINO

Línea : 11 Cabeceras : Mil Viviendas-Esc.Choya

MAÑANA

| Zona | 4 | 2 | 3 | 6 | 10 | 1 | 9 | 17 | 19 | 9 | 1 | 13 | 14 | Tot |
|------|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|
| 4 | 2 | 4 | 2 | 6 | 2 | 8 | 3 | 2 | 1 | 0 | 2 | 2 | 1 | 37 |
| 2 | 0 | 0 | 0 | 2 | 4 | 14 | 5 | 1 | 0 | 3 | 1 | 1 | 0 | 31 |
| 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 1 | 0 | 2 | 1 | 0 | 3 | 1 | 12 |
| 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 3 | 5 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 15 |
| 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 3 | 0 | 2 | 0 | 5 | 18 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 15 | 13 | 0 | 2 | 2 | 4 | 38 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 0 | 3 | 0 | 4 | 10 |
| 17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 3 | 4 | 9 |
| 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 6 | 7 | 6 | 26 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 16 | 19 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 18 | 19 |
| 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 3 |
| 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tot | 2 | 4 | 2 | 8 | 6 | 29 | 16 | 31 | 22 | 10 | 19 | 24 | 62 | 237 |

TARDE

| Zona | 4 | 2 | 3 | 6 | 10 | 1 | 9 | 17 | 19 | 9 | 1 | 13 | 14 | Tot |
|------|---|---|---|---|----|---|---|----|----|---|---|----|----|-----|
| 4 | 0 | 1 | 2 | 0 | 1 | 1 | 4 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 11 |
| 2 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 9 |
| 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 4 |
| 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 6 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 4 | 0 | 0 | 0 | 3 | 10 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 1 | 0 | 1 | 5 | 11 |
| 17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 3 |
| 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 4 | 1 | 1 | 1 | 8 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 3 | 4 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 8 | 9 |
| 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tot | 0 | 1 | 3 | 1 | 6 | 8 | 7 | 6 | 8 | 8 | 3 | 5 | 23 | 79 |

DIAFIA

| Zona | 4 | 2 | 3 | 6 | 10 | 1 | 9 | 17 | 19 | 9 | 1 | 13 | 14 | Tot |
|------|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|
| 4 | 2 | 5 | 4 | 6 | 4 | 9 | 7 | 3 | 2 | 0 | 3 | 3 | 1 | 48 |
| 2 | 0 | 0 | 1 | 4 | 6 | 16 | 6 | 2 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 41 |
| 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 2 | 1 | 3 | 2 | 0 | 3 | 1 | 16 |
| 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 6 | 3 | 5 | 2 | 0 | 0 | 1 | 1 | 18 |
| 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 1 | 7 | 3 | 0 | 2 | 0 | 7 | 23 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 16 | 16 | 0 | 2 | 2 | 7 | 48 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 3 | 1 | 3 | 1 | 9 | 21 |
| 17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 5 | 4 | 12 |
| 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 11 | 8 | 8 | 7 | 34 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 3 | 19 | 23 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 26 | 28 |
| 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 3 |
| 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tot | 2 | 5 | 5 | 10 | 12 | 38 | 23 | 37 | 30 | 19 | 22 | 29 | 85 | 316 |

| Zona | suben | bajan | pasan |
|------|-------|-------|-------|
| 4 | 48 | 2 | 46 |
| 2 | 41 | 5 | 81 |
| 3 | 16 | 5 | 93 |
| 6 | 18 | 10 | 101 |
| 10 | 23 | 12 | 113 |
| 1 | 48 | 38 | 123 |
| 9 | 21 | 23 | 121 |
| 17 | 12 | 37 | 96 |
| 19 | 34 | 30 | 100 |
| 9 | 23 | 19 | 105 |
| 1 | 28 | 22 | 111 |
| 13 | 3 | 29 | 85 |
| 14 | 0 | 85 | 0 |

MATRICES DE ORIGEN Y DESTINO

Línea : 21

Cabeceras : Ramon Correa y Conesa-Mil Viviendas

MARANA

| Zona | 4 | 2 | 3 | 7 | 1 | 10 | 8 | 4 | Tot |
|------|----|----|----|-----|-----|----|-----|-----|-----|
| 4 | 18 | 16 | 16 | 60 | 49 | 5 | 2 | 0 | 165 |
| 2 | 0 | 2 | 2 | 30 | 70 | 12 | 28 | 5 | 149 |
| 3 | 0 | 0 | 0 | 14 | 35 | 2 | 2 | 0 | 53 |
| 7 | 0 | 0 | 0 | 2 | 4 | 2 | 39 | 18 | 63 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 0 | 86 | 69 | 162 |
| 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 16 | 14 | 32 |
| 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 12 | 9 | 21 |
| 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tot | 18 | 18 | 18 | 105 | 165 | 23 | 185 | 114 | 645 |

TARDE

| Zona | 4 | 2 | 3 | 7 | 1 | 10 | 8 | 4 | Tot |
|------|---|---|----|-----|-----|----|-----|-----|-----|
| 4 | 6 | 5 | 11 | 62 | 31 | 3 | 2 | 2 | 120 |
| 2 | 0 | 5 | 12 | 37 | 54 | 5 | 2 | 5 | 119 |
| 3 | 0 | 0 | 0 | 5 | 22 | 3 | 5 | 0 | 34 |
| 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 18 | 12 | 46 | 17 | 91 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 11 | 35 | 76 | 130 |
| 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 11 | 17 | 34 |
| 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 6 | 14 |
| 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tot | 6 | 9 | 23 | 103 | 130 | 40 | 108 | 122 | 542 |

DIARIA

| Zona | 4 | 2 | 3 | 7 | 1 | 10 | 8 | 4 | Tot |
|------|----|----|----|-----|-----|----|-----|-----|------|
| 4 | 24 | 20 | 27 | 121 | 80 | 8 | 3 | 2 | 286 |
| 2 | 0 | 6 | 14 | 67 | 124 | 17 | 30 | 10 | 268 |
| 3 | 0 | 0 | 0 | 19 | 57 | 5 | 6 | 0 | 87 |
| 7 | 0 | 0 | 0 | 2 | 19 | 14 | 85 | 35 | 154 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 15 | 11 | 122 | 144 | 291 |
| 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 27 | 31 | 66 |
| 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 20 | 15 | 35 |
| 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tot | 24 | 27 | 41 | 209 | 295 | 63 | 293 | 236 | 1187 |

| Zona | suben | bajan | pasan |
|------|-------|-------|-------|
| 4 | 286 | 24 | 262 |
| 2 | 268 | 27 | 503 |
| 3 | 87 | 41 | 549 |
| 7 | 154 | 209 | 495 |
| 1 | 291 | 295 | 491 |
| 10 | 66 | 63 | 494 |
| 8 | 35 | 293 | 236 |
| 4 | 0 | 236 | -0 |

MATRICES DE ORIGEN Y DESTINO

Línea : 22 Cabeceras : Mil Viviendas-La Gruta

MASANA

| Zona | 4 | 2 | 3 | 7 | 1 | 13 | 14 | 16 | Tot |
|------|----|---|---|---|----|----|----|----|-----|
| 4 | 14 | 0 | 0 | 0 | 8 | 14 | 3 | 0 | 39 |
| 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 | 6 |
| 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 6 | 6 | 0 | 17 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 8 | 42 | 45 | 98 |
| 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 11 | 14 |
| 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 |
| 16 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 |
| Tot | 14 | 0 | 0 | 0 | 17 | 31 | 53 | 64 | 179 |

TARDE

| Zona | 4 | 2 | 3 | 7 | 1 | 13 | 14 | 16 | Tot |
|------|---|---|---|----|----|----|----|----|-----|
| 4 | 6 | 0 | 3 | 10 | 37 | 8 | 3 | 11 | 79 |
| 2 | 0 | 2 | 0 | 11 | 16 | 6 | 2 | 3 | 40 |
| 3 | 0 | 0 | 2 | 3 | 16 | 3 | 3 | 2 | 29 |
| 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 6 | 10 | 19 | 45 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 18 | 13 | 34 |
| 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 13 | 18 |
| 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 16 | 2 | 18 |
| 16 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tot | 6 | 2 | 5 | 24 | 81 | 26 | 57 | 63 | 264 |

DIARIA

| Zona | 4 | 2 | 3 | 7 | 1 | 13 | 14 | 16 | Tot |
|------|----|---|---|----|----|----|-----|-----|-----|
| 4 | 20 | 0 | 3 | 10 | 46 | 22 | 6 | 11 | 118 |
| 2 | 0 | 2 | 0 | 11 | 16 | 6 | 2 | 3 | 40 |
| 3 | 0 | 0 | 2 | 3 | 16 | 3 | 6 | 4 | 35 |
| 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 15 | 12 | 15 | 19 | 62 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 10 | 60 | 68 | 132 |
| 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 5 | 24 | 32 |
| 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 16 | 4 | 21 |
| 16 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 |
| Tot | 20 | 2 | 5 | 24 | 98 | 57 | 110 | 127 | 443 |

| Zona | suben | bajan | pasan |
|------|-------|-------|-------|
| 4 | 118 | 20 | 98 |
| 2 | 40 | 2 | 137 |
| 3 | 35 | 5 | 167 |
| 7 | 62 | 24 | 204 |
| 1 | 132 | 98 | 239 |
| 13 | 32 | 57 | 214 |
| 14 | 21 | 110 | 125 |
| 16 | 3 | 127 | -0 |

MATRICES DE ORIGEN Y DESTINO

Línea : 24 Cabeceras : Cementerio-Mil Viviendas

MAYANA

| Zona | 5 | 7 | 9 | 1 | 13 | 12 | 8 | 4 | Tot |
|------|---|---|---|----|----|----|----|----|-----|
| 5 | 1 | 1 | 3 | 2 | 4 | 3 | 1 | 1 | 17 |
| 7 | 0 | 0 | 1 | 11 | 5 | 4 | 26 | 5 | 53 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 6 | 3 | 14 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 8 | 15 | 25 | 12 | 60 |
| 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 9 | 31 | 44 |
| 12 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 8 | 9 |
| 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 10 |
| 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tot | 1 | 1 | 4 | 14 | 18 | 30 | 68 | 70 | 207 |

TARDE

| Zona | 5 | 7 | 9 | 1 | 13 | 12 | 8 | 4 | Tot |
|------|---|----|---|----|----|----|----|-----|-----|
| 5 | 6 | 15 | 6 | 39 | 9 | 3 | 6 | 0 | 85 |
| 7 | 0 | 6 | 0 | 21 | 24 | 6 | 12 | 12 | 82 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 6 | 6 | 3 | 9 | 3 | 27 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 42 | 15 | 42 | 30 | 130 |
| 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 | 9 | 82 | 97 |
| 12 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 9 | 21 | 33 |
| 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 9 | 12 |
| 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tot | 6 | 21 | 6 | 67 | 85 | 33 | 91 | 158 | 467 |

DIARIA

| Zona | 5 | 7 | 9 | 1 | 13 | 12 | 8 | 4 | Tot |
|------|---|----|----|----|-----|----|-----|-----|-----|
| 5 | 7 | 16 | 9 | 42 | 13 | 6 | 7 | 1 | 102 |
| 7 | 0 | 6 | 1 | 32 | 30 | 10 | 38 | 18 | 135 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 6 | 7 | 6 | 16 | 6 | 41 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 50 | 30 | 67 | 42 | 191 |
| 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 7 | 18 | 113 | 141 |
| 12 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 10 | 29 | 42 |
| 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 19 | 22 |
| 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tot | 7 | 22 | 10 | 81 | 103 | 64 | 159 | 228 | 674 |

| Zona | suben | bajan | pasan |
|------|-------|-------|-------|
| 5 | 102 | 7 | 95 |
| 7 | 135 | 22 | 207 |
| 9 | 41 | 10 | 238 |
| 1 | 191 | 81 | 248 |
| 13 | 141 | 103 | 386 |
| 12 | 42 | 64 | 365 |
| 8 | 22 | 159 | 228 |
| 4 | 0 | 228 | 0 |

MATRICES DE ORIGEN Y DESTINO

Línea : 25 Cabeceras : Barrio Ocampo-Barrio Los Pinos

MAYANA

| Zona | 8 | 6 | 10 | 1 | 9 | 11 | 13 | 14 | 12 | Tot |
|------|----|----|----|-----|----|----|----|----|----|-----|
| 8 | 31 | 12 | 28 | 137 | 40 | 37 | 17 | 11 | 2 | 314 |
| 6 | 0 | 0 | 9 | 22 | 2 | 11 | 0 | 0 | 0 | 43 |
| 10 | 0 | 0 | 0 | 11 | 0 | 5 | 0 | 2 | 2 | 18 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 9 | 6 | 9 | 22 | 35 | 29 | 111 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 5 | 3 | 18 | 29 |
| 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 5 | 18 | 25 |
| 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 |
| 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| 12 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| Tot | 31 | 12 | 37 | 179 | 48 | 65 | 45 | 55 | 75 | 547 |

TARDE

| Zona | 8 | 6 | 10 | 1 | 9 | 11 | 13 | 14 | 12 | Tot |
|------|----|----|----|-----|----|----|----|----|----|-----|
| 8 | 24 | 9 | 35 | 68 | 22 | 33 | 11 | 13 | 4 | 220 |
| 6 | 0 | 2 | 4 | 40 | 9 | 20 | 9 | 7 | 4 | 95 |
| 10 | 0 | 0 | 0 | 9 | 4 | 11 | 13 | 9 | 7 | 53 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 4 | 13 | 11 | 13 | 22 | 29 | 92 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 11 | 4 | 7 | 29 |
| 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 9 | 7 | 22 |
| 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 0 | 7 | 18 |
| 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 12 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 4 |
| Tot | 24 | 11 | 40 | 121 | 48 | 81 | 75 | 64 | 68 | 533 |

DIARIA

| Zona | 8 | 6 | 10 | 1 | 9 | 11 | 13 | 14 | 12 | Tot |
|------|----|----|----|-----|----|-----|-----|-----|-----|------|
| 8 | 55 | 21 | 63 | 203 | 62 | 70 | 28 | 24 | 6 | 534 |
| 6 | 0 | 2 | 14 | 61 | 10 | 31 | 9 | 7 | 4 | 138 |
| 10 | 0 | 0 | 0 | 20 | 4 | 16 | 13 | 10 | 8 | 71 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 14 | 19 | 20 | 35 | 57 | 58 | 203 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 16 | 7 | 25 | 58 |
| 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 13 | 25 | 47 |
| 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 0 | 10 | 21 |
| 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| 12 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 6 |
| Tot | 55 | 23 | 77 | 300 | 96 | 146 | 119 | 119 | 144 | 1079 |

| Zona | suben | bajan | pasan |
|------|-------|-------|-------|
| 8 | 534 | 55 | 479 |
| 6 | 138 | 23 | 593 |
| 10 | 71 | 77 | 588 |
| 1 | 203 | 300 | 492 |
| 9 | 58 | 96 | 454 |
| 11 | 47 | 146 | 354 |
| 13 | 21 | 119 | 255 |
| 14 | 2 | 119 | 138 |
| 12 | 6 | 144 | 0 |

MATRICES DE ORIGEN Y DESTINO

Línea : 27

Cabeceras : A.Barros y Corrientes-Universidad

MAÑANA

| Zona | 4 | 4 | 6 | 10 | 1 | 9 | 11 | 15 | 13 | Tot |
|------|---|---|---|----|----|----|----|----|----|-----|
| 4 | 0 | 3 | 5 | 34 | 34 | 0 | 28 | 0 | 3 | 109 |
| 4 | 0 | 0 | 0 | 10 | 5 | 3 | 0 | 3 | 0 | 21 |
| 6 | 0 | 0 | 3 | 23 | 18 | 5 | 3 | 3 | 0 | 54 |
| 10 | 0 | 0 | 0 | 5 | 8 | 5 | 3 | 3 | 0 | 23 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 26 | 44 | 23 | 96 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 13 | 26 | 10 | 49 |
| 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 3 | 5 | 18 |
| 15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 |
| 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tot | 0 | 3 | 8 | 73 | 67 | 16 | 83 | 80 | 44 | 373 |

TARDE

| Zona | 4 | 4 | 6 | 10 | 1 | 9 | 11 | 15 | 13 | Tot |
|------|---|---|----|----|-----|----|----|----|----|-----|
| 4 | 4 | 0 | 6 | 15 | 87 | 25 | 9 | 9 | 9 | 164 |
| 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 4 | 0 | 0 | 9 |
| 6 | 0 | 0 | 6 | 8 | 19 | 9 | 6 | 6 | 4 | 57 |
| 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 2 | 2 | 4 | 6 | 17 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 8 | 15 | 28 | 11 | 66 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 6 | 13 | 2 | 23 |
| 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 2 | 6 |
| 15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 8 | 9 |
| 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tot | 4 | 0 | 11 | 23 | 119 | 45 | 43 | 64 | 42 | 351 |

DIARIA

| Zona | 4 | 4 | 6 | 10 | 1 | 9 | 11 | 15 | 13 | Tot |
|------|---|---|----|----|-----|----|-----|-----|----|-----|
| 4 | 4 | 3 | 11 | 49 | 123 | 25 | 38 | 9 | 12 | 273 |
| 4 | 0 | 0 | 0 | 10 | 11 | 3 | 4 | 3 | 0 | 30 |
| 6 | 0 | 0 | 8 | 31 | 37 | 15 | 8 | 8 | 4 | 111 |
| 10 | 0 | 0 | 0 | 5 | 12 | 7 | 4 | 6 | 6 | 40 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 10 | 41 | 72 | 35 | 162 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 19 | 39 | 12 | 72 |
| 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 12 | 4 | 7 | 24 |
| 15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 10 | 12 |
| 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tot | 4 | 3 | 19 | 95 | 186 | 61 | 126 | 144 | 86 | 724 |

| Zona | suben | bajan | pasan |
|------|-------|-------|-------|
| 4 | 273 | 4 | 269 |
| 4 | 30 | 3 | 297 |
| 6 | 111 | 19 | 309 |
| 10 | 40 | 95 | 334 |
| 1 | 162 | 186 | 309 |
| 9 | 72 | 61 | 320 |
| 11 | 24 | 126 | 218 |
| 15 | 12 | 144 | 86 |
| 13 | 0 | 86 | 0 |

MATRICES DE ORIGEN Y DESTINO

Línea : 28

Cabeceras : Barrio Comunitario-Barrio Juan XXIII

MAGANA

| Zona | 2 | 6 | 10 | 1 | 9 | 11 | 13 | 14 | 12 | Tot |
|------|---|----|----|-----|----|----|----|----|----|-----|
| 2 | 1 | 10 | 24 | 51 | 24 | 12 | 1 | 4 | 4 | 132 |
| 6 | 0 | 0 | 6 | 26 | 6 | 7 | 1 | 9 | 9 | 65 |
| 10 | 0 | 0 | 1 | 22 | 12 | 18 | 6 | 9 | 4 | 72 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 3 | 13 | 25 | 19 | 34 | 26 | 121 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 15 | 10 | 3 | 21 | 50 |
| 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 4 | 4 | 3 | 18 |
| 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 | 4 |
| 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 12 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 4 |
| Tot | 1 | 10 | 31 | 103 | 56 | 82 | 47 | 63 | 74 | 468 |

TARDE

| Zona | 2 | 6 | 10 | 1 | 9 | 11 | 13 | 14 | 12 | Tot |
|------|---|----|----|-----|----|----|----|----|----|-----|
| 2 | 5 | 11 | 23 | 77 | 14 | 13 | 16 | 5 | 4 | 168 |
| 6 | 0 | 4 | 5 | 43 | 14 | 14 | 11 | 7 | 13 | 111 |
| 10 | 0 | 0 | 4 | 4 | 7 | 7 | 7 | 14 | 29 | 72 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 16 | 11 | 18 | 7 | 14 | 66 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 7 | 7 | 9 | 9 | 36 |
| 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 9 | 4 | 14 | 29 |
| 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 5 | 5 | 13 |
| 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 4 |
| 12 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 7 |
| Tot | 5 | 14 | 32 | 124 | 56 | 54 | 70 | 54 | 97 | 505 |

DIARIA

| Zona | 2 | 6 | 10 | 1 | 9 | 11 | 13 | 14 | 12 | Tot |
|------|---|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 2 | 7 | 21 | 47 | 128 | 38 | 24 | 18 | 10 | 8 | 301 |
| 6 | 0 | 4 | 11 | 69 | 20 | 22 | 12 | 16 | 21 | 176 |
| 10 | 0 | 0 | 5 | 26 | 19 | 25 | 13 | 23 | 33 | 144 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 3 | 29 | 36 | 37 | 41 | 41 | 187 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 22 | 17 | 12 | 30 | 86 |
| 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 13 | 8 | 17 | 46 |
| 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 5 | 5 | 17 |
| 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 3 | 5 |
| 12 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 12 | 12 |
| Tot | 7 | 25 | 63 | 226 | 111 | 136 | 117 | 117 | 170 | 973 |

| Zona | suben | bajan | pasan |
|------|-------|-------|-------|
| 2 | 301 | 7 | 294 |
| 6 | 176 | 25 | 445 |
| 10 | 144 | 63 | 525 |
| 1 | 187 | 226 | 486 |
| 9 | 86 | 111 | 460 |
| 11 | 46 | 136 | 370 |
| 13 | 17 | 117 | 271 |
| 14 | 5 | 117 | 159 |
| 12 | 12 | 170 | 0 |

MATRICES DE ORIGEN Y DESTINO

Línea : 34 Cabeceras : Barrio Ocampo-Barrio 448 Viviendas

MAYANA

| Zona | 8 | 10 | 10 | 1 | 9 | 11 | 11 | 13 | 15 | Tot |
|------|---|----|----|----|-----|----|----|----|-----|-----|
| 8 | 4 | 4 | 11 | 46 | 88 | 0 | 0 | 7 | 7 | 165 |
| 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 0 | 0 | 4 | 0 | 14 |
| 10 | 0 | 0 | 0 | 11 | 21 | 0 | 0 | 0 | 7 | 39 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 42 | 46 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 28 | 32 |
| 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 14 | 14 |
| 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 67 | 67 |
| 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 11 |
| 15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 11 |
| Tot | 4 | 4 | 11 | 56 | 119 | 0 | 4 | 14 | 186 | 396 |

TARDE

| Zona | 8 | 10 | 10 | 1 | 9 | 11 | 11 | 13 | 15 | Tot |
|------|---|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|
| 8 | 4 | 16 | 4 | 72 | 36 | 0 | 8 | 24 | 28 | 193 |
| 10 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 4 | 4 | 12 |
| 10 | 0 | 0 | 0 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 12 | 20 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 24 | 24 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 28 | 28 |
| 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 20 | 20 |
| 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 44 | 48 |
| 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 24 | 24 |
| 15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 28 | 28 |
| Tot | 4 | 16 | 4 | 85 | 36 | 0 | 8 | 32 | 213 | 398 |

DIARIA

| Zona | 8 | 10 | 10 | 1 | 9 | 11 | 11 | 13 | 15 | Tot |
|------|---|----|----|-----|-----|----|----|----|-----|-----|
| 8 | 8 | 20 | 15 | 118 | 124 | 0 | 8 | 31 | 35 | 358 |
| 10 | 0 | 0 | 0 | 4 | 11 | 0 | 0 | 8 | 4 | 26 |
| 10 | 0 | 0 | 0 | 19 | 21 | 0 | 0 | 0 | 19 | 59 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 66 | 70 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 56 | 60 |
| 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 34 | 34 |
| 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 111 | 115 |
| 13 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 35 | 35 |
| 15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 39 | 39 |
| Tot | 8 | 20 | 15 | 141 | 155 | 0 | 12 | 46 | 399 | 795 |

| Zona | suben | bajan | pasan |
|------|-------|-------|-------|
| 8 | 358 | 8 | 350 |
| 10 | 26 | 20 | 357 |
| 10 | 59 | 15 | 401 |
| 1 | 70 | 141 | 330 |
| 9 | 60 | 155 | 234 |
| 11 | 34 | 0 | 269 |
| 11 | 115 | 12 | 372 |
| 13 | 35 | 46 | 360 |
| 15 | 39 | 399 | -0 |

MATRICES DE ORIGEN Y DESTINO
 Línea : 1 Cabeceras : Terminal-Firquitas

MAYANA

| Zona | 7 | 1 | 9 | 19 | 20 | 22 | 29 | 31 | 31 | 32 | 33 | 33 | 33 | Tot |
|------|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|
| 7 | 0 | 5 | 5 | 0 | 11 | 0 | 5 | 38 | 16 | 0 | 0 | 54 | 0 | 134 |
| 1 | 0 | 0 | 5 | 5 | 22 | 5 | 5 | 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 65 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 16 | 0 | 0 | 0 | 5 | 11 | 38 |
| 19 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 22 | 0 | 27 |
| 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 29 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| 31 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 11 | 16 |
| 31 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 32 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 5 | 11 |
| 33 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 33 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 11 |
| 33 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tot | 0 | 5 | 11 | 16 | 32 | 5 | 11 | 81 | 16 | 5 | 0 | 91 | 38 | 312 |

TARDE

| Zona | 7 | 1 | 9 | 19 | 20 | 22 | 29 | 31 | 31 | 32 | 33 | 33 | 33 | Tot |
|------|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|
| 7 | 2 | 0 | 2 | 7 | 6 | 4 | 2 | 6 | 7 | 7 | 0 | 2 | 7 | 52 |
| 1 | 0 | 4 | 0 | 0 | 2 | 13 | 15 | 13 | 4 | 6 | 4 | 2 | 9 | 70 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 0 | 2 | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 9 |
| 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 7 |
| 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 2 | 2 | 4 | 0 | 0 | 0 | 11 |
| 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 4 | 6 | 6 | 2 | 2 | 2 | 4 | 26 |
| 29 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 26 | 17 | 7 | 0 | 0 | 2 | 57 |
| 31 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 11 | 0 | 0 | 0 | 15 |
| 31 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 15 | 13 | 0 | 13 | 6 | 46 |
| 32 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 2 | 9 | 17 |
| 33 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| 33 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 33 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tot | 2 | 4 | 2 | 9 | 9 | 22 | 29 | 55 | 55 | 57 | 7 | 20 | 39 | 312 |

DIARIA

| Zona | 7 | 1 | 9 | 19 | 20 | 22 | 29 | 31 | 31 | 32 | 33 | 33 | 33 | Tot |
|------|---|---|----|----|----|----|----|-----|----|----|----|-----|----|-----|
| 7 | 2 | 5 | 7 | 7 | 16 | 4 | 7 | 43 | 24 | 7 | 0 | 56 | 7 | 186 |
| 1 | 0 | 4 | 5 | 5 | 23 | 18 | 20 | 34 | 4 | 6 | 4 | 2 | 9 | 135 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 7 | 2 | 0 | 2 | 18 | 0 | 2 | 0 | 5 | 11 | 47 |
| 19 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 2 | 0 | 2 | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 13 |
| 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 2 | 2 | 9 | 0 | 22 | 0 | 38 |
| 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 4 | 6 | 6 | 2 | 2 | 2 | 4 | 26 |
| 29 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 31 | 17 | 7 | 0 | 0 | 2 | 63 |
| 31 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 11 | 0 | 5 | 11 | 31 |
| 31 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 15 | 13 | 0 | 13 | 6 | 46 |
| 32 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 7 | 15 | 27 |
| 33 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| 33 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 11 |
| 33 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tot | 2 | 9 | 13 | 25 | 41 | 27 | 40 | 136 | 71 | 63 | 7 | 112 | 76 | 624 |

| Zona | suben | bajan | pasan |
|------|-------|-------|-------|
| 7 | 186 | 2 | 184 |
| 1 | 135 | 9 | 310 |
| 9 | 47 | 13 | 344 |
| 19 | 13 | 25 | 331 |
| 20 | 38 | 41 | 328 |
| 22 | 26 | 27 | 326 |
| 29 | 63 | 40 | 348 |
| 31 | 31 | 136 | 293 |
| 31 | 46 | 71 | 218 |
| 32 | 27 | 63 | 183 |
| 33 | 2 | 7 | 177 |
| 33 | 11 | 112 | 76 |
| 33 | 0 | 76 | -0 |

MATRICES DE ORIGEN Y DESTINO
 Línea : 1 Cabeceras : Terminal-Collagasta

MAÑANA

| Zona | 7 | 1 | 9 | 19 | 20 | 22 | 29 | 31 | 31 | 32 | 33 | Tot |
|------|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|
| 7 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 | 2 | 9 | 5 | 10 | 38 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 5 | 1 | 6 | 2 | 0 | 9 | 1 | 6 | 30 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 5 | 2 | 0 | 2 | 1 | 1 | 13 |
| 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 1 | 1 | 6 |
| 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 4 | 1 | 7 |
| 29 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 31 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 31 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 6 | 17 |
| 32 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 33 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tot | 1 | 0 | 1 | 6 | 4 | 13 | 10 | 7 | 23 | 23 | 28 | 117 |

TARDE

| Zona | 7 | 1 | 9 | 19 | 20 | 22 | 29 | 31 | 31 | 32 | 33 | Tot |
|------|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|
| 7 | 0 | 2 | 0 | 3 | 5 | 2 | 3 | 12 | 15 | 11 | 6 | 58 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 3 | 2 | 3 | 8 | 5 | 9 | 18 | 3 | 51 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 2 | 5 | 2 | 0 | 15 |
| 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 0 | 0 | 3 |
| 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 2 | 0 | 2 | 2 | 8 |
| 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 2 | 3 | 9 |
| 29 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 3 | 2 | 0 | 6 |
| 31 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 11 | 15 | 2 | 34 |
| 31 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 3 |
| 32 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 3 |
| 33 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| Tot | 0 | 2 | 0 | 6 | 6 | 5 | 23 | 28 | 49 | 54 | 20 | 192 |

DIARIA

| Zona | 7 | 1 | 9 | 19 | 20 | 22 | 29 | 31 | 31 | 32 | 33 | Tot |
|------|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|
| 7 | 1 | 2 | 1 | 4 | 6 | 4 | 8 | 15 | 24 | 16 | 16 | 96 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 8 | 3 | 9 | 10 | 5 | 18 | 20 | 9 | 81 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 5 | 10 | 2 | 7 | 3 | 1 | 29 |
| 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 3 | 1 | 1 | 9 |
| 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 4 | 0 | 2 | 2 | 10 |
| 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 5 | 4 | 17 |
| 29 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 3 | 2 | 1 | 7 |
| 31 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 11 | 15 | 2 | 34 |
| 31 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 13 | 8 | 20 |
| 32 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 3 | 4 |
| 33 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| Tot | 1 | 2 | 1 | 12 | 10 | 18 | 33 | 35 | 72 | 77 | 48 | 309 |

| Zona | suben | bajan | pasan |
|------|-------|-------|-------|
| 7 | 96 | 1 | 95 |
| 1 | 81 | 2 | 175 |
| 9 | 29 | 1 | 202 |
| 19 | 9 | 12 | 199 |
| 20 | 10 | 10 | 199 |
| 22 | 17 | 18 | 198 |
| 29 | 7 | 33 | 172 |
| 31 | 34 | 35 | 171 |
| 31 | 20 | 72 | 119 |
| 32 | 4 | 77 | 46 |
| 33 | 2 | 48 | -0 |

MATRICES DE ORIGEN Y DESTINO

Línea : 1 b Cabeceras : Terminal-Falda Los Maza

NAGANA

| Zona | 7 | 1 | 9 | 19 | 20 | 22 | 29 | 31 | 31 | Tot |
|------|---|---|---|----|----|----|----|----|----|-----|
| 7 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 6 | 2 | 10 | 22 |
| 1 | 0 | 1 | 2 | 1 | 7 | 2 | 2 | 2 | 3 | 21 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 3 | 1 | 2 | 2 | 13 |
| 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 6 | 0 | 4 | 0 | 17 |
| 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 2 |
| 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 4 | 8 |
| 29 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 31 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 31 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 14 | 14 |
| Tot | 1 | 2 | 2 | 2 | 18 | 13 | 12 | 12 | 35 | 99 |

TARDE

| Zona | 7 | 1 | 9 | 19 | 20 | 22 | 29 | 31 | 31 | Tot |
|------|---|---|---|----|----|----|----|----|----|-----|
| 7 | 0 | 3 | 4 | 1 | 4 | 3 | 4 | 1 | 3 | 24 |
| 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 10 | 4 | 6 | 6 | 6 | 34 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 0 | 3 | 7 |
| 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 1 | 1 | 6 |
| 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 3 | 4 |
| 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| 29 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 31 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 31 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 |
| Tot | 0 | 3 | 6 | 3 | 14 | 13 | 14 | 8 | 21 | 81 |

DIARIA

| Zona | 7 | 1 | 9 | 19 | 20 | 22 | 29 | 31 | 31 | Tot |
|------|---|---|---|----|----|----|----|----|----|-----|
| 7 | 1 | 4 | 4 | 3 | 4 | 4 | 10 | 4 | 13 | 46 |
| 1 | 0 | 1 | 4 | 3 | 16 | 6 | 8 | 8 | 9 | 55 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 5 | 4 | 2 | 5 | 20 |
| 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 8 | 0 | 6 | 1 | 22 |
| 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 1 | 3 | 6 |
| 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 4 | 9 |
| 29 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 |
| 31 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 31 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 17 | 17 |
| Tot | 1 | 5 | 8 | 5 | 32 | 26 | 26 | 21 | 56 | 180 |

| Zona | suben | bajan | pasan |
|------|-------|-------|-------|
| 7 | 46 | 1 | 45 |
| 1 | 55 | 5 | 94 |
| 9 | 20 | 8 | 107 |
| 19 | 22 | 5 | 124 |
| 20 | 6 | 32 | 99 |
| 22 | 9 | 26 | 82 |
| 29 | 3 | 26 | 58 |
| 31 | 1 | 21 | 39 |
| 31 | 17 | 56 | -0 |

MATRICES DE ORIGEN Y DESTINO

Línea : 5 a Cabeceras : Terminal-Santa Rosa

MAÑANA

| Zona | 7 | 1 | 11 | 11 | 19 | 20 | 22 | 28 | Tot |
|------|---|---|----|----|----|----|----|----|-----|
| 7 | 0 | 4 | 1 | 6 | 1 | 11 | 24 | 11 | 60 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 20 | 24 | 13 | 64 |
| 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 3 |
| 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 6 | 14 |
| 28 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| Tot | 0 | 4 | 1 | 6 | 8 | 33 | 57 | 33 | 143 |

TARDE

| Zona | 7 | 1 | 11 | 11 | 19 | 20 | 22 | 28 | Tot |
|------|---|---|----|----|----|----|----|----|-----|
| 7 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 10 | 13 | 7 | 31 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 3 | 2 | 10 | 7 | 5 | 26 |
| 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 4 | 1 | 8 |
| 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 2 |
| 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 3 |
| 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 3 | 5 |
| 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 4 |
| 28 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tot | 0 | 0 | 0 | 4 | 3 | 25 | 29 | 18 | 80 |

DIARIA

| Zona | 7 | 1 | 11 | 11 | 19 | 20 | 22 | 28 | Tot |
|------|---|---|----|----|----|----|----|----|-----|
| 7 | 0 | 4 | 1 | 8 | 2 | 21 | 37 | 18 | 91 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 3 | 8 | 30 | 31 | 17 | 90 |
| 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 4 | 1 | 8 |
| 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 3 |
| 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 1 | 6 |
| 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 3 | 5 |
| 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 10 | 18 |
| 28 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| Tot | 0 | 4 | 1 | 10 | 11 | 58 | 87 | 51 | 222 |

| Zona | suben | bajan | pasan |
|------|-------|-------|-------|
| 7 | 91 | 0 | 91 |
| 1 | 90 | 4 | 177 |
| 11 | 8 | 1 | 184 |
| 11 | 3 | 10 | 177 |
| 19 | 6 | 11 | 172 |
| 20 | 5 | 58 | 118 |
| 22 | 18 | 87 | 50 |
| 28 | 1 | 51 | 0 |

MATRICES DE ORIGEN Y DESTINO

Línea : 5 b Cabeceras : Terminal-Santa Rosa

MAGANA

| Zona | 7 | 1 | 9 | 19 | 20 | 22 | 28 | Tot |
|------|---|---|---|----|----|----|----|-----|
| 7 | 0 | 2 | 1 | 7 | 16 | 28 | 19 | 73 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 4 | 10 | 18 | 11 | 43 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 7 | 0 | 16 |
| 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 | 7 |
| 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 2 |
| 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 |
| 28 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| Tot | 0 | 2 | 1 | 11 | 36 | 57 | 38 | 146 |

TARDE

| Zona | 7 | 1 | 9 | 19 | 20 | 22 | 28 | Tot |
|------|---|---|---|----|----|----|----|-----|
| 7 | 0 | 1 | 1 | 3 | 7 | 9 | 4 | 24 |
| 1 | 0 | 0 | 2 | 6 | 16 | 17 | 9 | 49 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 3 | 2 | 11 |
| 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 3 | 8 |
| 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 4 | 1 | 6 |
| 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 4 |
| 28 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| Tot | 0 | 1 | 3 | 8 | 29 | 39 | 23 | 104 |

DIARIA

| Zona | 7 | 1 | 9 | 19 | 20 | 22 | 28 | Tot |
|------|---|---|---|----|----|----|----|-----|
| 7 | 0 | 3 | 2 | 9 | 23 | 38 | 23 | 98 |
| 1 | 0 | 0 | 2 | 10 | 26 | 34 | 20 | 92 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 16 | 10 | 2 | 27 |
| 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 6 | 14 |
| 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 5 | 2 | 8 |
| 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 7 | 7 |
| 28 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 |
| Tot | 0 | 3 | 4 | 19 | 65 | 96 | 62 | 250 |

| Zona | suben | bajan | pasan |
|------|-------|-------|-------|
| 7 | 98 | 0 | 98 |
| 1 | 92 | 3 | 187 |
| 9 | 27 | 4 | 210 |
| 19 | 14 | 19 | 205 |
| 20 | 8 | 65 | 148 |
| 22 | 7 | 96 | 59 |
| 28 | 3 | 62 | -0 |

MATRICES DE ORIGEN Y DESTINO

Línea : 6 Cabeceras : Terminal-Barrio Juan XXIII

MAÑANA

| Zona | 7 | 1 | 9 | 19 | 20 | 22 | 29 | 30 | Tot |
|------|---|---|---|----|----|----|----|----|-----|
| 7 | 2 | 0 | 5 | 3 | 7 | 8 | 7 | 10 | 41 |
| 1 | 0 | 0 | 2 | 16 | 10 | 24 | 20 | 7 | 78 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 2 | 7 | 15 | 16 | 7 | 46 |
| 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 7 | 3 | 13 |
| 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 3 | 8 |
| 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 3 | 0 | 5 |
| 29 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 |
| 30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tot | 2 | 0 | 7 | 21 | 24 | 55 | 52 | 33 | 194 |

TARDE

| Zona | 7 | 1 | 9 | 19 | 20 | 22 | 29 | 30 | Tot |
|------|---|---|---|----|----|----|----|----|-----|
| 7 | 0 | 7 | 5 | 5 | 10 | 10 | 0 | 2 | 39 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 24 | 46 | 7 | 12 | 92 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 | 7 | 12 |
| 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 7 | 2 | 10 | 22 |
| 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 |
| 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 2 | 2 | 12 |
| 29 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tot | 0 | 7 | 5 | 10 | 36 | 72 | 14 | 34 | 179 |

DIARIA

| Zona | 7 | 1 | 9 | 19 | 20 | 22 | 29 | 30 | Tot |
|------|---|---|----|----|----|-----|----|----|-----|
| 7 | 2 | 7 | 10 | 8 | 16 | 16 | 7 | 12 | 79 |
| 1 | 0 | 0 | 2 | 19 | 34 | 70 | 27 | 19 | 170 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 4 | 7 | 15 | 19 | 14 | 58 |
| 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 9 | 9 | 13 | 35 |
| 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 0 | 3 | 11 |
| 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 | 6 | 2 | 17 |
| 29 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 |
| 30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tot | 2 | 7 | 11 | 31 | 61 | 128 | 67 | 66 | 372 |

| Zona | suben | bajan | pasan |
|------|-------|-------|-------|
| 7 | 79 | 2 | 78 |
| 1 | 170 | 7 | 240 |
| 9 | 58 | 11 | 286 |
| 19 | 35 | 31 | 290 |
| 20 | 11 | 61 | 240 |
| 22 | 17 | 128 | 130 |
| 29 | 3 | 67 | 66 |
| 30 | 0 | 66 | 0 |

MATRICES DE ORIGEN Y DESTINO

Línea : 7 Cabeceras : Mil Viviendas-Falda de San Antonio

MAÑANA

| Zona | 4 | 6 | 7 | 1 | 9 | 19 | 20 | 22 | 29 | 30 | 30 | Tot |
|------|---|---|----|----|----|----|----|-----|----|----|----|-----|
| 4 | 6 | 9 | 42 | 7 | 16 | 6 | 2 | 18 | 9 | 9 | 0 | 127 |
| 6 | 0 | 0 | 18 | 4 | 7 | 0 | 4 | 24 | 13 | 6 | 4 | 79 |
| 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 17 | 20 | 15 | 6 | 11 | 68 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 30 | 28 | 22 | 13 | 6 | 102 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 9 | 7 | 6 | 2 | 4 | 31 |
| 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 13 | 9 | 2 | 9 | 37 |
| 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 4 | 9 | 0 | 20 |
| 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 6 | 7 |
| 29 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tot | 6 | 9 | 61 | 11 | 26 | 13 | 65 | 120 | 78 | 46 | 39 | 473 |

TARDE

| Zona | 4 | 6 | 7 | 1 | 9 | 19 | 20 | 22 | 29 | 30 | 30 | Tot |
|------|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|
| 4 | 0 | 8 | 39 | 30 | 3 | 6 | 8 | 8 | 14 | 0 | 3 | 118 |
| 6 | 0 | 2 | 9 | 6 | 2 | 2 | 2 | 9 | 8 | 3 | 2 | 42 |
| 7 | 0 | 0 | 0 | 6 | 3 | 5 | 9 | 11 | 8 | 3 | 9 | 53 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 3 | 11 | 18 | 23 | 14 | 5 | 12 | 86 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 2 | 12 | 9 | 5 | 2 | 2 | 33 |
| 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 5 |
| 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 5 | 2 | 3 | 14 |
| 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 12 | 8 | 5 | 6 | 30 |
| 29 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| 30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| 30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tot | 0 | 9 | 48 | 44 | 14 | 26 | 48 | 79 | 59 | 18 | 39 | 384 |

DIARIA

| Zona | 4 | 6 | 7 | 1 | 9 | 19 | 20 | 22 | 29 | 30 | 30 | Tot |
|------|---|----|-----|----|----|----|-----|-----|-----|----|----|-----|
| 4 | 6 | 17 | 82 | 38 | 21 | 12 | 9 | 26 | 23 | 9 | 3 | 245 |
| 6 | 0 | 2 | 28 | 10 | 9 | 2 | 5 | 33 | 20 | 9 | 5 | 122 |
| 7 | 0 | 0 | 0 | 6 | 3 | 5 | 26 | 31 | 22 | 9 | 20 | 121 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 3 | 14 | 48 | 50 | 36 | 17 | 18 | 188 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 5 | 21 | 16 | 10 | 3 | 5 | 65 |
| 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 4 | 16 | 9 | 2 | 9 | 41 |
| 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 12 | 8 | 11 | 3 | 34 |
| 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 14 | 8 | 5 | 12 | 38 |
| 29 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| 30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| 30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tot | 6 | 18 | 109 | 55 | 39 | 39 | 113 | 199 | 136 | 64 | 78 | 857 |

| Zona | suben | bajan | pasan |
|------|-------|-------|-------|
| 4 | 245 | 6 | 240 |
| 6 | 122 | 18 | 343 |
| 7 | 121 | 109 | 355 |
| 1 | 188 | 55 | 488 |
| 9 | 65 | 39 | 513 |
| 19 | 41 | 39 | 516 |
| 20 | 34 | 113 | 437 |
| 22 | 38 | 199 | 276 |
| 29 | 2 | 136 | 141 |
| 30 | 2 | 64 | 78 |
| 30 | 0 | 78 | 0 |

MATRICES DE ORIGEN Y DESTINO
 Linea : 8 Cabeceras : Terminal-Santa Rosa

MAÑANA

| Zona | 7 | 6 | 8 | 4 | 8 | 6 | 10 | 1 | 9 | 17 | 21 | 22 | 28 | Tot |
|------|---|---|---|---|---|---|----|----|---|----|----|-----|----|-----|
| 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 2 | 6 | 11 | 23 | 3 | 56 |
| 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 25 | 0 | 0 | 0 | 19 | 9 | 55 |
| 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 17 | 0 | 0 | 23 |
| 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 0 | 3 |
| 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 6 | 9 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 33 | 34 | 13 | 83 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 16 | 6 | 5 | 27 |
| 17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 6 | 0 | 8 |
| 21 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 3 | 2 | 6 |
| 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 13 | 13 | 25 |
| 28 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| Tot | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 42 | 2 | 9 | 83 | 108 | 52 | 297 |

TARDE

| Zona | 7 | 6 | 8 | 4 | 8 | 6 | 10 | 1 | 9 | 17 | 21 | 22 | 28 | Tot |
|------|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|-----|
| 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 0 | 0 | 31 | 4 | 4 | 4 | 8 | 4 | 62 |
| 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 4 | 4 | 4 | 16 | 31 |
| 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 8 | 12 | 8 | 0 | 4 | 35 |
| 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 8 | 12 | 23 | 39 | 85 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 4 | 4 | 4 | 19 |
| 17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 4 | 0 | 12 |
| 21 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 0 | 8 |
| 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 28 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tot | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 0 | 0 | 39 | 19 | 35 | 39 | 50 | 66 | 256 |

DIARIA

| Zona | 7 | 6 | 8 | 4 | 8 | 6 | 10 | 1 | 9 | 17 | 21 | 22 | 28 | Tot |
|------|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|-----|-----|-----|-----|
| 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 2 | 6 | 11 | 23 | 3 | 56 |
| 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 2 | 0 | 56 | 4 | 4 | 4 | 27 | 13 | 117 |
| 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 0 | 4 | 21 | 4 | 16 | 54 |
| 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 8 | 12 | 9 | 2 | 4 | 38 |
| 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 2 | 2 | 6 | 13 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 11 | 44 | 58 | 51 | 168 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 20 | 10 | 9 | 46 |
| 17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 | 10 | 0 | 19 |
| 21 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 11 | 2 | 14 |
| 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 13 | 13 | 25 |
| 28 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| Tot | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 2 | 0 | 81 | 21 | 44 | 122 | 158 | 118 | 553 |

Zona suben bajan pasan

| | | | |
|----|-----|-----|-----|
| 7 | 56 | 0 | 56 |
| 6 | 0 | 0 | 56 |
| 8 | 0 | 0 | 56 |
| 4 | 117 | 0 | 173 |
| 8 | 54 | 8 | 220 |
| 6 | 38 | 2 | 256 |
| 10 | 13 | 0 | 269 |
| 1 | 168 | 81 | 357 |
| 9 | 46 | 21 | 382 |
| 17 | 19 | 44 | 357 |
| 21 | 14 | 122 | 249 |
| 22 | 25 | 158 | 116 |
| 28 | 2 | 118 | 0 |

MATRICES DE ORIGEN Y DESTINO

Línea : 15 a Cabeceras : Mil Viviendas-Posta Sanitaria

MAÑANA

| Zona | 4 | 2 | 5 | 7 | 1 | 9 | 19 | 20 | 22 | 25 | Tot |
|------|---|---|---|----|----|---|----|----|----|----|-----|
| 4 | 4 | 4 | 0 | 32 | 60 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 | 103 |
| 2 | 0 | 0 | 0 | 14 | 25 | 4 | 4 | 4 | 4 | 0 | 53 |
| 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 7 | 0 | 11 |
| 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 11 | 4 | 25 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 11 | 39 | 39 | 99 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 7 | 21 | 35 |
| 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 4 | 0 | 7 |
| 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 4 |
| 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 21 | 32 |
| 25 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tot | 4 | 4 | 0 | 46 | 89 | 4 | 18 | 35 | 85 | 85 | 369 |

TARDE

| Zona | 4 | 2 | 5 | 7 | 1 | 9 | 19 | 20 | 22 | 25 | Tot |
|------|---|---|---|----|----|---|----|----|-----|-----|-----|
| 4 | 0 | 5 | 0 | 21 | 26 | 0 | 0 | 3 | 3 | 8 | 66 |
| 2 | 0 | 3 | 0 | 8 | 13 | 3 | 5 | 11 | 0 | 5 | 48 |
| 5 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 5 | 11 |
| 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 5 | 3 | 8 | 18 | 13 | 58 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 13 | 29 | 50 | 82 | 177 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 13 | 8 | 29 |
| 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 3 | 5 |
| 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 8 | 13 |
| 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 16 | 24 |
| 25 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 37 | 37 |
| Tot | 0 | 8 | 0 | 32 | 53 | 8 | 21 | 61 | 100 | 185 | 468 |

DIARIA

| Zona | 4 | 2 | 5 | 7 | 1 | 9 | 19 | 20 | 22 | 25 | Tot |
|------|---|----|---|----|-----|----|----|----|-----|-----|-----|
| 4 | 4 | 9 | 0 | 53 | 87 | 0 | 0 | 6 | 3 | 8 | 169 |
| 2 | 0 | 3 | 0 | 22 | 38 | 6 | 9 | 14 | 4 | 5 | 101 |
| 5 | 0 | 0 | 0 | 3 | 4 | 0 | 0 | 0 | 10 | 5 | 21 |
| 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 5 | 3 | 19 | 29 | 17 | 83 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 24 | 40 | 89 | 121 | 276 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 15 | 20 | 29 | 65 |
| 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 3 | 4 | 3 | 12 |
| 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 | 8 | 17 |
| 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 19 | 37 | 56 |
| 25 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 37 | 37 |
| Tot | 4 | 11 | 0 | 78 | 142 | 11 | 39 | 96 | 186 | 270 | 837 |

| Zona | suben | bajan | pasan |
|------|-------|-------|-------|
| 4 | 169 | 4 | 165 |
| 2 | 101 | 11 | 255 |
| 5 | 21 | 0 | 276 |
| 7 | 83 | 78 | 281 |
| 1 | 276 | 142 | 416 |
| 9 | 65 | 11 | 469 |
| 19 | 12 | 39 | 442 |
| 20 | 17 | 96 | 363 |
| 22 | 56 | 186 | 233 |
| 25 | 37 | 270 | -0 |

MATRICES DE ORIGEN Y DESTINO

Línea : 15 Cabeceras : Terminal-El Portezuelo

MARANA

| Zona | 7 | 1 | 9 | 19 | 20 | 22 | 25 | 26 | 27 | 27 | Tot |
|------|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|-----|
| 7 | 0 | 0 | 2 | 0 | 4 | 2 | 11 | 0 | 2 | 22 | 43 |
| 1 | 0 | 0 | 2 | 4 | 2 | 4 | 13 | 0 | 2 | 6 | 35 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 4 | 0 | 0 | 2 | 11 |
| 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 | 0 | 6 | 11 |
| 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 6 | 9 |
| 25 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 2 | 0 | 2 | 9 |
| 26 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 27 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| 27 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tot | 0 | 0 | 4 | 4 | 9 | 11 | 32 | 4 | 6 | 50 | 121 |

TARDE

| Zona | 7 | 1 | 9 | 19 | 20 | 22 | 25 | 26 | 27 | 27 | Tot |
|------|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|-----|
| 7 | 0 | 4 | 0 | 4 | 9 | 11 | 0 | 4 | 8 | 23 | 62 |
| 1 | 0 | 0 | 8 | 2 | 9 | 0 | 4 | 4 | 2 | 4 | 32 |
| 9 | 0 | 0 | 2 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 11 |
| 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 | 4 |
| 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 8 | 0 | 0 | 0 | 2 | 11 |
| 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 21 | 21 |
| 25 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 4 | 6 |
| 26 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 27 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 6 |
| 27 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tot | 0 | 4 | 9 | 6 | 26 | 19 | 6 | 9 | 9 | 64 | 152 |

DIARIA

| Zona | 7 | 1 | 9 | 19 | 20 | 22 | 25 | 26 | 27 | 27 | Tot |
|------|---|---|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|
| 7 | 0 | 4 | 2 | 4 | 14 | 13 | 11 | 4 | 10 | 44 | 105 |
| 1 | 0 | 0 | 10 | 6 | 12 | 4 | 17 | 4 | 4 | 10 | 66 |
| 9 | 0 | 0 | 2 | 0 | 8 | 2 | 4 | 0 | 0 | 6 | 22 |
| 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 4 | 6 |
| 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 10 | 0 | 2 | 0 | 8 | 22 |
| 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 27 | 29 |
| 25 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 4 | 0 | 6 | 14 |
| 26 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 27 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 8 |
| 27 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tot | 0 | 4 | 14 | 10 | 35 | 30 | 38 | 14 | 16 | 113 | 273 |

| Zona | suben | bajan | pasan |
|------|-------|-------|-------|
| 7 | 105 | 0 | 105 |
| 1 | 66 | 4 | 169 |
| 9 | 22 | 14 | 176 |
| 19 | 6 | 10 | 172 |
| 20 | 22 | 35 | 159 |
| 22 | 29 | 30 | 159 |
| 25 | 14 | 38 | 135 |
| 26 | 0 | 14 | 122 |
| 27 | 8 | 16 | 113 |
| 27 | 0 | 113 | -0 |

MATRICES DE ORIGEN Y DESTINO ^{1000 Viviendas}
 Línea : 17 Cabeceras : ~~Terminal~~ - Polideportivo Municipal

MARANA

| Zona | 4 | 6 | 7 | 1 | 9 | 19 | 20 | 22 | 25 | 26 | Tot |
|------|----|----|----|-----|---|----|----|----|----|----|-----|
| 4 | 22 | 24 | 57 | 127 | 7 | 5 | 2 | 0 | 14 | 0 | 258 |
| 6 | 0 | 0 | 14 | 33 | 0 | 0 | 10 | 7 | 19 | 2 | 86 |
| 7 | 0 | 0 | 0 | 5 | 7 | 12 | 38 | 31 | 65 | 26 | 184 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 36 | 33 | 55 | 60 | 38 | 227 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 17 | 22 | 24 | 17 | 7 | 86 |
| 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 12 | 14 | 5 | 36 |
| 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 10 | 2 | 5 | 19 |
| 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 10 | 7 | 22 |
| 25 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 26 | 29 |
| 26 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Tot 22 24 72 167 17 72 110 143 203 117 947

TARDE

| Zona | 4 | 6 | 7 | 1 | 9 | 19 | 20 | 22 | 25 | 26 | Tot |
|------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|
| 4 | 15 | 30 | 89 | 85 | 15 | 15 | 7 | 26 | 4 | 4 | 289 |
| 6 | 0 | 0 | 26 | 82 | 4 | 7 | 0 | 4 | 4 | 0 | 126 |
| 7 | 0 | 0 | 0 | 11 | 4 | 7 | 22 | 41 | 56 | 26 | 167 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 30 | 41 | 52 | 41 | 22 | 189 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 19 | 33 | 93 | 41 | 186 |
| 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 15 | 26 | 4 | 48 |
| 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 15 | 0 | 0 | 15 |
| 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 11 | 7 | 22 |
| 25 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 22 | 22 |
| 26 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 4 |

Tot 15 30 115 178 26 59 93 189 234 130 1069

DIARIA

| Zona | 4 | 6 | 7 | 1 | 9 | 19 | 20 | 22 | 25 | 26 | Tot |
|------|----|----|-----|-----|----|----|----|-----|-----|----|-----|
| 4 | 36 | 54 | 146 | 212 | 22 | 20 | 10 | 26 | 18 | 4 | 548 |
| 6 | 0 | 0 | 40 | 115 | 4 | 7 | 10 | 11 | 23 | 2 | 212 |
| 7 | 0 | 0 | 0 | 16 | 11 | 19 | 61 | 72 | 120 | 52 | 351 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 6 | 66 | 74 | 107 | 101 | 61 | 416 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 17 | 40 | 57 | 109 | 48 | 272 |
| 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 6 | 27 | 40 | 8 | 84 |
| 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 24 | 2 | 5 | 34 |
| 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 21 | 15 | 44 |
| 25 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 49 | 51 |
| 26 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 4 |

Tot 36 54 187 345 43 131 203 333 437 247 2015

| Zona | suben | bajan | pasan |
|------|-------|-------|-------|
| 4 | 548 | 36 | 511 |
| 6 | 212 | 54 | 670 |
| 7 | 351 | 187 | 834 |
| 1 | 416 | 345 | 905 |
| 9 | 272 | 43 | 1134 |
| 19 | 84 | 131 | 1087 |
| 20 | 34 | 203 | 918 |
| 22 | 44 | 333 | 629 |
| 25 | 51 | 437 | 243 |
| 26 | 4 | 247 | 0 |

MATRICES DE ORIGEN Y DESTINO

Línea : 20 Cabeceras : Terminal-La Carrera

MAÑANA

| Zona | 7 | 1 | 9 | 17 | 21 | 22 | 29 | 31 | 31 | 32 | Tot |
|------|---|---|---|----|----|-----|----|----|----|----|-----|
| 7 | 0 | 2 | 7 | 5 | 7 | 75 | 7 | 16 | 21 | 14 | 155 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 7 | 9 | 59 | 9 | 2 | 5 | 5 | 96 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 21 | 5 | 0 | 0 | 0 | 30 |
| 17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 14 | 2 | 7 | 0 | 0 | 23 |
| 21 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 5 | 0 | 0 | 9 |
| 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 5 | 14 | 12 | 0 | 35 |
| 29 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 7 | 9 | 12 | 30 |
| 31 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 | 5 |
| 31 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 7 | 9 |
| 32 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| Tot | 0 | 2 | 7 | 12 | 21 | 176 | 33 | 54 | 49 | 42 | 396 |

TARDE

| Zona | 7 | 1 | 9 | 17 | 21 | 22 | 29 | 31 | 31 | 32 | Tot |
|------|---|---|----|----|----|-----|----|----|----|----|-----|
| 7 | 2 | 3 | 10 | 13 | 10 | 43 | 26 | 8 | 18 | 14 | 146 |
| 1 | 0 | 0 | 5 | 3 | 19 | 38 | 14 | 21 | 18 | 18 | 136 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 13 | 14 | 5 | 2 | 5 | 0 | 38 |
| 17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 10 | 8 | 3 | 5 | 2 | 32 |
| 21 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 3 | 2 | 0 | 2 | 13 |
| 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 11 | 8 | 8 | 6 | 38 |
| 29 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 8 | 6 | 0 | 16 |
| 31 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 5 | 2 | 11 |
| 31 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 18 | 26 | 43 |
| 32 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tot | 2 | 3 | 14 | 16 | 46 | 117 | 69 | 56 | 82 | 69 | 474 |

DIARIA

| Zona | 7 | 1 | 9 | 17 | 21 | 22 | 29 | 31 | 31 | 32 | Tot |
|------|---|---|----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 7 | 2 | 6 | 17 | 17 | 17 | 118 | 33 | 24 | 39 | 28 | 300 |
| 1 | 0 | 0 | 5 | 10 | 29 | 97 | 24 | 23 | 22 | 22 | 232 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 17 | 35 | 9 | 2 | 5 | 0 | 69 |
| 17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 24 | 10 | 10 | 5 | 2 | 55 |
| 21 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 | 6 | 6 | 0 | 2 | 22 |
| 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 | 16 | 22 | 20 | 6 | 74 |
| 29 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 15 | 16 | 12 | 46 |
| 31 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 5 | 4 | 16 |
| 31 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 20 | 33 | 53 |
| 32 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| Tot | 2 | 6 | 21 | 28 | 67 | 293 | 102 | 110 | 131 | 111 | 870 |

| Zona | suben | bajan | pasan |
|------|-------|-------|-------|
| 7 | 300 | 2 | 299 |
| 1 | 232 | 6 | 525 |
| 9 | 69 | 21 | 573 |
| 17 | 55 | 28 | 600 |
| 21 | 22 | 67 | 555 |
| 22 | 74 | 293 | 336 |
| 29 | 46 | 102 | 281 |
| 31 | 16 | 110 | 187 |
| 31 | 53 | 131 | 109 |
| 32 | 2 | 111 | -0 |

MATRICES DE ORIGEN Y DESTINO

Línea : 23 a Cabeceras : Los Mistoles-Santa Rosa

MAÑANA

| Zona | 14 | 13 | 10 | 6 | 1 | 11 | 19 | 20 | 22 | 28 | Tot |
|------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|
| 14 | 0 | 2 | 8 | 19 | 17 | 10 | 0 | 2 | 4 | 6 | 68 |
| 13 | 0 | 0 | 0 | 15 | 10 | 0 | 0 | 4 | 12 | 12 | 54 |
| 10 | 0 | 0 | 0 | 4 | 2 | 2 | 2 | 2 | 8 | 17 | 37 |
| 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 4 | 12 | 23 | 12 | 27 | 87 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 17 | 10 | 19 | 27 | 48 | 120 |
| 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 6 | 2 | 15 | 25 |
| 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 25 | 27 |
| 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 |
| 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 28 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tot | 0 | 2 | 8 | 37 | 37 | 33 | 27 | 58 | 68 | 149 | 421 |

TARDE

| Zona | 14 | 13 | 10 | 6 | 1 | 11 | 19 | 20 | 22 | 28 | Tot |
|------|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|----|-----|
| 14 | 0 | 0 | 12 | 18 | 30 | 0 | 6 | 0 | 6 | 0 | 71 |
| 13 | 0 | 0 | 0 | 6 | 6 | 6 | 6 | 6 | 12 | 6 | 47 |
| 10 | 0 | 0 | 0 | 12 | 12 | 12 | 6 | 12 | 6 | 12 | 71 |
| 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 12 | 24 | 30 | 36 | 18 | 118 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 12 | 18 | 18 | 36 | 6 | 89 |
| 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 18 | 18 | 6 | 41 |
| 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 12 | 0 | 18 |
| 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 12 | 0 | 12 |
| 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 28 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tot | 0 | 0 | 12 | 36 | 47 | 41 | 59 | 87 | 136 | 47 | 468 |

DIARIA

| Zona | 14 | 13 | 10 | 6 | 1 | 11 | 19 | 20 | 22 | 28 | Tot |
|------|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|-----|
| 14 | 0 | 2 | 20 | 36 | 46 | 10 | 6 | 2 | 10 | 6 | 139 |
| 13 | 0 | 0 | 0 | 20 | 16 | 6 | 6 | 10 | 24 | 18 | 101 |
| 10 | 0 | 0 | 0 | 16 | 14 | 14 | 8 | 14 | 14 | 28 | 108 |
| 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 16 | 36 | 52 | 48 | 45 | 205 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 28 | 28 | 36 | 62 | 54 | 209 |
| 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 24 | 20 | 20 | 66 |
| 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 12 | 25 | 45 |
| 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 14 | 0 | 14 |
| 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 28 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tot | 0 | 2 | 20 | 73 | 85 | 75 | 86 | 147 | 205 | 197 | 899 |

| Zona | suben | bajan | pasan |
|------|-------|-------|-------|
| 14 | 139 | 0 | 139 |
| 13 | 101 | 2 | 239 |
| 10 | 108 | 20 | 327 |
| 6 | 205 | 73 | 460 |
| 1 | 209 | 85 | 584 |
| 11 | 66 | 75 | 576 |
| 19 | 45 | 86 | 534 |
| 20 | 14 | 147 | 401 |
| 22 | 0 | 205 | 197 |
| 28 | 0 | 197 | -0 |

MATRICES DE ORIGEN Y DESTINO

Línea : 23 b Cabeceras : El Jumeal-Santa Rosa

MAÑANA

| Zona | 14 | 13 | 10 | 6 | 1 | 11 | 19 | 20 | 22 | 28 | Tot |
|------|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|-----|
| 14 | 6 | 9 | 12 | 13 | 15 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 62 |
| 13 | 0 | 0 | 19 | 25 | 31 | 6 | 3 | 13 | 12 | 4 | 113 |
| 10 | 0 | 0 | 1 | 1 | 16 | 1 | 6 | 15 | 12 | 13 | 66 |
| 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 6 | 7 | 4 | 6 | 6 | 34 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 7 | 23 | 67 | 54 | 72 | 231 |
| 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 4 | 6 | 12 | 28 |
| 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 | 32 | 29 | 18 | 88 |
| 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 7 | 12 |
| 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 12 | 13 |
| 28 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tot | 6 | 9 | 32 | 40 | 73 | 22 | 56 | 139 | 125 | 145 | 646 |

TARDE

| Zona | 14 | 13 | 10 | 6 | 1 | 11 | 19 | 20 | 22 | 28 | Tot |
|------|----|----|----|----|-----|----|----|-----|-----|-----|-----|
| 14 | 0 | 0 | 30 | 24 | 46 | 7 | 2 | 7 | 2 | 9 | 126 |
| 13 | 0 | 0 | 11 | 17 | 43 | 17 | 4 | 20 | 22 | 4 | 139 |
| 10 | 0 | 0 | 2 | 7 | 15 | 4 | 13 | 24 | 13 | 20 | 98 |
| 6 | 0 | 0 | 0 | 2 | 9 | 9 | 4 | 11 | 22 | 9 | 65 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 9 | 17 | 37 | 50 | 52 | 167 |
| 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 7 | 17 | 22 | 17 | 67 |
| 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 13 | 17 | 24 | 54 |
| 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 13 | 7 | 22 |
| 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 7 |
| 28 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tot | 0 | 0 | 43 | 50 | 115 | 50 | 48 | 130 | 161 | 148 | 745 |

DIARIA

| Zona | 14 | 13 | 10 | 6 | 1 | 11 | 19 | 20 | 22 | 28 | Tot |
|------|----|----|----|----|-----|----|-----|-----|-----|-----|------|
| 14 | 6 | 9 | 42 | 37 | 60 | 8 | 4 | 8 | 4 | 10 | 187 |
| 13 | 0 | 0 | 30 | 42 | 74 | 23 | 7 | 33 | 33 | 9 | 252 |
| 10 | 0 | 0 | 4 | 8 | 31 | 6 | 19 | 39 | 25 | 33 | 164 |
| 6 | 0 | 0 | 0 | 2 | 13 | 15 | 12 | 15 | 28 | 15 | 99 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 | 16 | 41 | 104 | 104 | 124 | 399 |
| 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 12 | 22 | 28 | 29 | 95 |
| 19 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 9 | 45 | 47 | 41 | 142 |
| 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 16 | 14 | 33 |
| 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 18 | 20 |
| 28 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tot | 6 | 9 | 76 | 89 | 188 | 72 | 103 | 269 | 285 | 293 | 1391 |

| Zona | suben | bajan | pasan |
|------|-------|-------|-------|
| 14 | 187 | 6 | 182 |
| 13 | 252 | 9 | 424 |
| 10 | 164 | 76 | 512 |
| 6 | 99 | 89 | 522 |
| 1 | 399 | 188 | 732 |
| 11 | 95 | 72 | 755 |
| 19 | 142 | 103 | 794 |
| 20 | 33 | 269 | 558 |
| 22 | 20 | 285 | 293 |
| 28 | 0 | 293 | -0 |

MATRICES DE ORIGEN Y DESTINO

Línea : 30 Cabeceras : Mil Viviendas-El Huevo

MARANA

| Zona | 2 | 4 | 3 | 6 | 1 | 1 | 9 | 17 | 20 | 34 | Tot |
|------|---|---|----|----|---|----|----|----|----|-----|-----|
| 2 | 7 | 5 | 9 | 23 | 5 | 47 | 4 | 7 | 4 | 4 | 116 |
| 4 | 0 | 0 | 1 | 19 | 0 | 9 | 1 | 1 | 3 | 0 | 35 |
| 3 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 7 | 1 | 0 | 3 | 0 | 12 |
| 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 1 | 1 | 3 | 3 | 12 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 8 | 5 | 16 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 5 | 8 | 30 | 61 | 112 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 4 | 9 | 18 |
| 17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 15 | 20 | 35 |
| 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 8 | 11 |
| 34 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 5 |
| Tot | 7 | 5 | 11 | 43 | 5 | 76 | 16 | 22 | 72 | 116 | 373 |

TARDE

| Zona | 2 | 4 | 3 | 6 | 1 | 1 | 9 | 17 | 20 | 34 | Tot |
|------|---|---|---|----|---|----|----|----|----|-----|-----|
| 2 | 5 | 5 | 2 | 19 | 0 | 33 | 5 | 2 | 9 | 9 | 89 |
| 4 | 0 | 0 | 2 | 5 | 0 | 7 | 2 | 0 | 5 | 0 | 21 |
| 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 12 | 2 | 2 | 2 | 12 | 31 |
| 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 5 | 5 | 12 | 5 | 28 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 19 | 14 | 24 | 94 | 153 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 14 | 19 | 35 |
| 17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 5 | 7 | 14 |
| 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 5 |
| 34 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tot | 5 | 5 | 5 | 24 | 0 | 56 | 33 | 28 | 73 | 151 | 379 |

DIARIA

| Zona | 2 | 4 | 3 | 6 | 1 | 1 | 9 | 17 | 20 | 34 | Tot |
|------|----|----|----|----|---|-----|----|----|-----|-----|-----|
| 2 | 11 | 10 | 12 | 42 | 5 | 80 | 9 | 9 | 13 | 13 | 206 |
| 4 | 0 | 0 | 4 | 24 | 0 | 17 | 4 | 1 | 7 | 0 | 56 |
| 3 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 19 | 4 | 2 | 5 | 12 | 43 |
| 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 6 | 6 | 14 | 7 | 40 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 8 | 8 | 19 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 24 | 22 | 53 | 155 | 265 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 18 | 28 | 53 |
| 17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 20 | 27 | 49 |
| 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 10 | 16 |
| 34 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 5 |
| Tot | 11 | 10 | 16 | 67 | 5 | 132 | 49 | 50 | 145 | 267 | 752 |

| Zona | suben | bajan | pasan |
|------|-------|-------|-------|
| 2 | 206 | 11 | 194 |
| 4 | 56 | 10 | 240 |
| 3 | 43 | 16 | 268 |
| 6 | 40 | 67 | 241 |
| 1 | 19 | 5 | 254 |
| 1 | 265 | 132 | 387 |
| 9 | 53 | 49 | 391 |
| 17 | 49 | 50 | 391 |
| 20 | 16 | 145 | 261 |
| 34 | 5 | 267 | -0 |

MATRICES DE ORIGEN Y DESTINO
 Linea : 26 Cabeceras : Terminal-Huaycama

MAÑANA

| Zona | 7 | 6 | 8 | 4 | 8 | 6 | 10 | 1 | 9 | 17 | 21 | 23 | 24 | 24 | 24 | 24 | Tot |
|------|---|---|---|----|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|
| 7 | 0 | 0 | 3 | 9 | 3 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 3 | 3 | 0 | 0 | 0 | 5 | 28 |
| 6 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 5 | 4 | 0 | 1 | 2 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 21 |
| 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 20 | 2 | 2 | 5 | 10 | 0 | 0 | 0 | 1 | 44 |
| 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 14 | 1 | 1 | 2 | 10 | 0 | 0 | 0 | 29 |
| 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 7 | 2 | 10 | 0 | 0 | 1 | 0 | 22 |
| 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 8 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 11 | 1 | 0 | 0 | 0 | 3 | 20 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 4 | 0 | 0 | 2 | 0 | 13 |
| 17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 21 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | 3 |
| 23 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 24 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 24 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 24 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tot | 0 | 0 | 3 | 10 | 5 | 1 | 9 | 41 | 3 | 20 | 34 | 50 | 0 | 0 | 3 | 12 | 191 |

TARDE

| Zona | 7 | 6 | 8 | 4 | 8 | 6 | 10 | 1 | 9 | 17 | 21 | 23 | 24 | 24 | 24 | 24 | Tot |
|------|---|---|---|---|---|---|----|----|---|----|----|----|----|----|----|----|-----|
| 7 | 1 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 4 | 4 | 4 | 0 | 0 | 0 | 14 | 35 |
| 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 |
| 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 6 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| 21 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 |
| 23 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 24 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 24 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 24 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 24 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tot | 1 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 10 | 6 | 6 | 8 | 6 | 0 | 0 | 0 | 19 | 59 |

DIARIA

| Zona | 7 | 6 | 8 | 4 | 8 | 6 | 10 | 1 | 9 | 17 | 21 | 23 | 24 | 24 | 24 | 24 | Tot |
|------|---|---|---|----|---|---|----|----|---|----|----|----|----|----|----|----|-----|
| 7 | 1 | 0 | 3 | 13 | 3 | 0 | 0 | 2 | 1 | 5 | 7 | 7 | 0 | 0 | 0 | 19 | 63 |
| 6 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 5 | 4 | 0 | 1 | 2 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 21 |
| 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 27 | 5 | 2 | 5 | 10 | 0 | 0 | 0 | 1 | 54 |
| 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 15 | 1 | 1 | 2 | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 30 |
| 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 7 | 2 | 10 | 0 | 0 | 1 | 0 | 22 |
| 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 2 | 11 |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 15 | 1 | 0 | 0 | 0 | 4 | 26 |
| 9 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 7 | 4 | 0 | 0 | 2 | 0 | 14 |
| 17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 |
| 21 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 3 | 6 |
| 23 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 24 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 24 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 24 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 24 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Tot | 1 | 0 | 3 | 14 | 5 | 1 | 9 | 51 | 9 | 26 | 42 | 56 | 0 | 0 | 3 | 31 | 231 |

Zona suben bajan pasan

| | | | |
|----|----|----|-----|
| 7 | 63 | 1 | 61 |
| 6 | 2 | 0 | 62 |
| 8 | 21 | 3 | 61 |
| 4 | 54 | 14 | 121 |
| 8 | 30 | 5 | 146 |
| 6 | 22 | 1 | 167 |
| 10 | 11 | 9 | 169 |
| 1 | 26 | 51 | 144 |
| 9 | 14 | 9 | 150 |
| 17 | 2 | 26 | 126 |
| 21 | 6 | 42 | 90 |
| 23 | 0 | 56 | 34 |
| 24 | 0 | 0 | 34 |
| 24 | 0 | 0 | 34 |
| 24 | 0 | 3 | 31 |
| 24 | 0 | 31 | -0 |

ANEXO IV

ENCUESTA A USUARIOS

1. Estructura de la muestra.

Se relevaron 2.152 encuestas en 22 puntos muestra. El detalle del número de encuestas realizadas por zona puede observarse en el Cuadro 1 de este anexo.

En la estructura de la muestra están presentes usuarios de todas las líneas del sistema urbano de transporte, residentes en las veinticinco zonas comprendidas en la zonificación (ver Cuadros 2 y 3).

2. Representatividad de la muestra.

Las características de la estructura de la muestra asociadas a las dos variables base de su diseño (líneas y zonas), aparecen con un alto grado de representatividad en la misma, que se confirma al analizar el Origen y Destino de los viajes (Cuadros 4 y 5) donde vuelve a encontrarse la presencia de todas las zonas involucradas en el Estudio.

3. Análisis de los resultados.

3.1 Introducción

La encuesta realizada a los usuarios del transporte automotor de Catamarca permitió recabar información sobre la característica de los viajes efectuados dentro del sistema, y establecer consideraciones generales sobre el perfil socioeconómico de los usuarios.

El análisis se realizó sobre el estudio de distribución de frecuencias para cada una de las preguntas del cuestionario. También se recurrió al cruce de dos o más variables en los casos que se consideró necesario establecer relaciones específicas entre atributos que se suponen asociados. En características de los viajes se analizan:

- Transferencia
- Cuadras caminadas
- Tiempo de espera en paradas
- Motivo de los viajes
- Conocimiento y utilización del sistema
- Calificación de las líneas

Para el perfil del usuario se analizan los siguientes atributos:

- Edad
- Nivel de educación
- Ocupación
- Ingresos
- Posesión de vehículo propio

3.2 Transferencias.

Como se esperaba a partir del análisis del recorrido de las líneas, el número de transferencias (utilización de dos líneas para completar un viaje) realizadas por los usuarios del transporte automotor, es en realidad insignificante.

Solo en el 2% de los viajes hay necesidad de recurrir a más de una línea para cubrir el trayecto que une el Origen con el Destino del viaje.

Sobre 2.152 casos, se detectaron 45 que realizaban transferencia; 36 habían tomado otra línea para llegar a la parada en que se lo encuestaba y 9 tomarían otro colectivo al descender de la línea que estaban esperando para llegar a su destino (ver Cuadro 6 y 7).

Estas pocas transferencias no afectan ni a líneas ni a pares de zonas específicos. Puede decirse que se trata de casos aislados, dada la dispersión que se observa en la cantidad de líneas involucradas (ver Cuadros 8 y 9). Lo mismo sucede respecto a Orígenes y Destinos de los viajes con transferencia (Cuadro 10 y 11), estos se distribuyen aleatoriamente sobre distintos pares de zonas, desde esta variable puede decirse que no existen problemas serios de conexión directa entre las distintas áreas de la ciudad y /o zonas aledañas.

3.3 Cuadras Caminadas.

La cantidad de cuadras caminadas para acceder a una parada, o las que se deben caminar al descender de un vehículo para llegar a destino, es otro indicador de la cobertura que ofrece un sistema de transporte.

En la ciudad de Catamarca el promedio de cuadras caminadas hasta y desde el transporte público al lugar de origen o destino

es de 3 cuadras. El 81% de los usuarios recorre de 1 a 5 cuadras para acceder a una parada de colectivo, un 16% camina de 6 a 10 cuadras y otro 3% se desplaza caminando más de 10 cuadras (Cuadro 12). El número de cuadras caminadas es algo menor cuando se trata de llegar de la parada al destino. En este caso el 95% camina de 1 a 5 cuadras (Cuadro 13). Diferenciando esta situación el promedio de cuadras caminadas se ubica en 3.5 y 2.3 respectivamente.

El promedio de cuadras caminadas por zona para llegar hasta una parada, es diferente según se tome la zona de la parada o la de origen de los viajes, esto sucede porque los usuarios se desplazan de una zona a otra para acceder al transporte. El cuadro siguiente compara los promedios para ambos casos.

| Nº Zona | Por Zona de Parada cuadras caminadas (prom.) | Por Zona de Origen cuadras caminadas (prom.) |
|---------|--|--|
| 1 | 4.0 | 3.8 |
| 2 | 2.0 | 2.1 |
| 3 | 1.3 | 4.0 |
| 4 | 2.1 | 2.2 |
| 5 | 1.6 | 2.2 |
| 6 | 2.1 | 1.8 |
| 7 | 7.0 | 3.9 |
| 8 | 2.3 | 3.1 |
| 9 | 3.6 | 2.4 |
| 10 | 2.7 | 4.8 |
| 11 | 3.13 | 4.8 |
| 12 | 1.3 | 2.3 |
| 13 | 2.4 | 4.5 |
| 14 | 2.4 | 2.5 |
| 15 | 1.3 | 2.2 |
| 16 | 1.7 | 2.0 |
| 17 | 1.8 | 4.6 |
| 19 | 1.6 | 2.6 |
| 20 | 2.3 | 3.7 |
| 21 | 4.2 | 3.6 |
| 22 | 3.0 | 2.6 |
| 23 | - | 3.0 |
| 24 | - | - |
| 25 | 3.0 | - |
| 26 | - | - |

La zona 7 que corresponde al área de la Terminal de Transporte, tiene el promedio más alto de cuadras caminadas (prom. 7.0). Ese promedio se reduce significativamente cuando se la toma como zona de Origen (prom. 3.9). Esta diferencia en los promedios supone el desplazamiento a pie de los usuarios que caminan más cuadras desde distintas zonas a la Terminal de Transporte (Cuadro 14 y 15).

3.4 Tiempo de espera en la parada.

Las bajas frecuencias unidas a la inestabilidad con que algunas líneas prestan el servicio, permitían suponer largos periodos de espera en las paradas.

Solo un 19% declara esperar en la parada un periodo menor a los 10', un 32,2% de 15' a 25' y el 51% espera más de media hora (ver Cuadro 16).

3.5 Motivo de los viajes.

La mitad de los viajes que se realizan, están originados por el trabajo o el estudio (Cuadro 17); los trámites y las compras también ocupan un lugar importante dentro de los motivos que llevan a utilizar un transporte público a los habitantes de la ciudad de Catamarca.

La conformación de los viajes según el motivo que los origina es diferente entre los usuarios que viven en la Ciudad de Catamarca y los residentes en zonas aledañas (Ver Cuadro 18).

| Motivo | Urbano % | Suburbano % | dif. |
|------------|-------------|----------------|-------|
| Trabajo | 26.8 | 23.5 | + 3.3 |
| Estudio | 17.8 | 34.2 | -16.4 |
| Trámites | 19.7 | 14.9 | + 4.8 |
| Compras | 14.1 | 15.6 | - 1.5 |
| Salud | 8.0 | 6.5 | + 1.5 |
| Familiares | 9.6 | 3.8 | + 5.8 |
| Otros | 4.0 | 1.5 | + 2.5 |

Entre los habitantes de las zonas suburbanas, el motivo dominante de los viajes es el Estudio (34.2%), mientras que entre los capitalinos predominan los viajes por trabajo (26.8%), los de estudios se relegan al tercer lugar (17.8%) después de los viajes motivados para la realización de trámites (19.7%).

El sexo es una variable que también diferencia en la participación relativa de los distintos motivos que originan un viaje en transporte público.

| Motivo | Sexo | |
|------------|--------------|--------------|
| | Mujeres % | Varones % |
| Trabajo | 20. | 34. |
| Estudio | 24. | 24. |
| Trámites | 17. | 18. |
| Compras | 17. | 10. |
| Salud | 9. | 5. |
| Familiares | 8. | 6. |
| Otros | 5. | 3. |
| | Base (1323) | (802) |

Los hombres viajan más por motivos de trabajo (34%) que las mujeres (20%).

Los viajes por estudios tienen la misma participación relativa en ambos sexos (24%).

Cuando el motivo es trámites se observa una leve predominancia de los hombres (18% sobre 17% para las mujeres). Por Compras; Salud y Familiares, viajan más las mujeres que los hombres.

Teniendo en cuenta el Origen y Destino de los viajes según el motivo que los provoca, el 11% de los viajes motivados por trabajo, se producen entre la Zona 1 (Centro) y la 21 (Zona Suburbana), a continuación se detallan los pares de Zonas con una participación de más de un 4%.

| <u>Motivo: Trabajo</u> | |
|------------------------|-----|
| Pares de zonas | % |
| 1-21 | 11. |
| 1-4 | 6. |
| 1-8 | 5. |
| 1-20 | 4. |
| 1-19 | 4. |
| Base (537) | |

Cuando el motivo es Estudio los pares de zonas más comprometidos en la generación de viajes son los siguientes:

| <u>Motivo: Estudio</u> | |
|------------------------|-----|
| Pares de zonas | % |
| 1-21 | 14. |
| 1-20 | 12. |
| 1-8 | 5. |
| 11-21 | 4. |
| Base (516) | |

Los viajes ocasionados por Trámites o Compras se concentran en los siguientes pares de zonas

| <u>Motivo: Trámites</u> | | <u>Motivo: Compras</u> | |
|-------------------------|----|------------------------|-----|
| Pares de zonas | % | Pares de zonas | % |
| 1-21 | 8. | 1-21 | 16. |
| 1-4 | 7. | 1-8 | 13. |
| 1-8 | 6. | 1-4 | 7. |
| 1-20 | 5. | 1-20 | 5. |
| 1-13 | 4. | 1-22 | 4. |
| Base (382) | | | |

3.6 Conocimiento y utilización del sistema.

Como aproximación para evaluar el conocimiento que los usuarios tienen sobre el sistema de transporte, se solicitó que mencionaran otras líneas que los acercaran al lugar donde se dirigían. El 72% menciona por lo menos una línea además de la que estaba esperando; este hecho presupone cierto grado de conocimiento sobre el sistema de transporte (Cuadro 20).

El 65% de los usuarios recurre a la misma línea para realizar el viaje de ida y el de vuelta entre Origen/Destino, un 19 % reconoce que por distintos motivos utiliza diferentes líneas para cubrir los dos viajes, otro 4% camina el trayecto de uno de los viajes evitando el costo del pasaje, mientras que el resto accede a algún tipo de motorización particular para uno de los trayectos (Cuadro 21).

El 56% realiza dos viajes diarios en colectivo, un 27% recurre cuatro veces al día al servicio de transporte, otro 8% lo utiliza una sola vez y un 2% realiza tres viajes diarios. Solo el 3% de los usuarios utiliza el servicio ocasionalmente (Cuadro 22).

3.7 Evaluación de las líneas.

A través del cuestionario se solicitó a los usuarios que calificaran la línea que estaban esperando de 0 a 10 puntos.

El puntaje promedio para todas las líneas fue 6,05 puntos. Un 32% de las líneas obtuvo un puntaje mayor al promedio y el 68% restante se ubica bajo la media (Cuadro 23 y 24).

La calificación obtenida por cada línea es la siguiente:

| <u>Línea</u> | <u>Calificación</u> (prom.) | <u>Línea</u> | <u>Calificación</u> (prom.) |
|--------------|--------------------------------|--------------|--------------------------------|
| 34 | 7.96 | 5 | 5.32 |
| 17 | 7.79 | 27 | 5.70 |
| 23 | 7.49 | 1 | 4.65 |
| 7 | 7.15 | 8 | 4.64 |
| 15 | 6.58 | 22 | 4.62 |
| 6 | 6.50 | 21 | 4.61 |
| 28 | 6.20 | 24 | 4.35 |
| 26 | 5.75 | 30 | 4.11 |
| 25 | 5.71 | 10 | 3.52 |
| 11 | 5.68 | 3 | 3.51 |
| 20 | 5.40 | 2 | 3.40 |

Las líneas correspondientes al subsistema suburbano fueron mejor calificadas que las urbanas; solo el 18% de estas últimas superó la calificación promedio, mientras que en las líneas suburbanas el 46% obtuvo un promedio mayor al medio.

| <u>Calificación</u> | <u>Líneas Urbanas</u> % | <u>Líneas Suburbanas.</u> % |
|-------------------------------------|----------------------------|--------------------------------|
| Promedio menor de 6.05 | 82. | 54. |
| Promedio igual o mayor a 6.05 | 18. | 46. |
| Base | (11) | (11) |

3.8 Perfil de los usuarios.

El conocimiento de determinadas características socio-económicas de los usuarios (edad, nivel de educación, ocupación, etc.) es siempre una ayuda valiosa en el momento de planificar o tomar decisiones que van a modificar o transformar un sistema de transporte.

- Es importante la cantidad de jóvenes entre 15 y 19 años (estudiantes secundarios y universitarios) que recurre al transporte público.
- Mas de la mitad de las personas que acceden a este tipo de transporte han pasado por la enseñanza media.
- La presencia de obreros calificados entre los usuarios es baja; se plantea la hipótesis de que el fenómeno se debe a la presencia de un transporte privado que atiende la conexión del parque industrial con la ciudad.
- También es baja la presencia de trabajadores inestables en el total de usuarios; es posible que para el sector social al que pertenece esta categoría ocupacional, el costo del transporte, sea una barrera que limita su uso.

i) Edad.

El 88% de los usuarios del transporte público en Catamarca tiene entre 15 y 64 años de edad, un 9% son menores de 15 años y

y un 3% mayores de 65. Es importante dentro de la estructura etaria, el peso relativo de los jóvenes menores de 25 años (45.3%) y entre estos el tramo de 15 a 19, posiblemente estudiantes del nivel medio (21.72%) (Cuadro 25).

ii) Nivel de Educación.

Predomina entre los usuarios el Nivel Medio de educación. El 54% concurrió o concurre a la escuela secundaria, un 26% reconoce estudios primarios, un 19% estudios universitarios y un 1% nunca asistió a la escuela (ver Cuadro 26).

Comparando los datos de la encuesta con los del Censo 80 para la población de 5 años y más se observa lo siguiente:

| | Población 5 años o + Censo 80 | Usuarios Encuesta |
|------------------------|----------------------------------|----------------------|
| | <hr/> % | <hr/> % |
| Primario en curso | 20.5 | 2.2 |
| Primario cursado | 37.3 | 23.7 |
| Secundario en curso | 8.9 | 20.6 |
| Secundario cursado | 22.9 | 33.0 |
| Universitario en curso | 2.4 | 10.5 |
| Universitario cursado | 4.6 | 8.1 |
| Nunca asistió | 3.0 | 0.8 |

- La población escolar primaria recurre poco al transporte público.
- Los estudiantes de nivel medio al igual que los universitarios aparecen con una participación importante en el uso del transporte público.
- También se observa una mayor utilización del servicio de la población con estudios cursados a nivel secundario y

universitario en desmedro de los que solo cursaron la enseñanza primaria.

El bajo peso relativo del nivel primario es posible que esté asociado a la escasa presencia de obreros entre los usuarios del transporte público, debe recordarse que el parque industrial ubicado en las afueras de la ciudad cuenta con un servicio de transporte privado tipo Charter.

iii) Ocupación.

El 44,8% de los usuarios menciona algún tipo de ocupación, un 33.0% son estudiantes, un 19.8% amas de casa (Cuadro 27).

Un 40.1% reconoce tener una ocupación rentada, un 0.7% está desocupado y otro 4.0% son jubilados (Cuadro 28).

Para tener un marco de referencia de la estructura ocupacional de los usuarios que permita sacar alguna conclusión a partir de su composición se comparó con los datos de población del Censo 80 para la ciudad de Catamarca.

| <u>Ocupación</u> (Cuadro 29) | <u>Usuarios</u> % | <u>Censo 80</u> % | <u>Diferencia</u> |
|--|----------------------|----------------------|-------------------|
| Empleados | 39.1 | 29.8 | + 9.3 |
| Técnicos | 16.8 | 12.9 | + 3.9 |
| Obreros Calificados | 12.3 | 18.3 | - 6.0 |
| Trabaj.Baja Calif. | 8.4 | 2.2 | + 6.2 |
| Obreros Pers.Maestr. | 8.4 | 8.0 | + 0.4 |
| Servic.Doméstico | 7.8 | 7.9 | - 0.1 |
| Profesionales | 3.1 | 2.7 | + 0.4 |
| Pequeños Empres. y Comerciantes | 2.5 | 16.8 | - 14.3 |
| Funcion.Públicos, Empres.y Dirigentes | 1.3 | 1.1 | + 0.2 |

El menor peso relativo que se observa para la categoría de Obreros Calificados puede obedecer, como ya se mencionó, a la presencia de un transporte privado que atiende al Parque Industrial de Pomancillo.

La categoría de los trabajadores de Baja Calificación, aumenta su participación en relación al Censo 80. En este último esta categoría se asociaba directamente a trabajadores inestables.

En la encuesta a usuarios, los Trabajadores de Baja Calificación se agrupan como Cuentapropistas y Subocupados dentro del Sector Público.

La categoría de Pequeños Empresarios y Comerciantes que también acusa una diferencia importante en el peso relativo respecto al Censo 80 se explica por el nivel económico de la misma. La población perteneciente a esta categoría no recurre al transporte público por contar con medios para desplazarse con motorización propia.

Teniendo en cuenta el Sector en que se desempeña la actividad ocupacional los datos comparados con el Censo 80 son los siguientes:

| <u>Sector</u> | <u>Usuarios</u> | <u>Censo 80</u> |
|----------------|-----------------|-----------------|
| Cuadro 29 | % | % |
| Sector Privado | 49.1 | 45.6 |
| Sector Público | 50.9 | 44.2 |
| Trabajadores | | |
| Inestables | 0.01 | 10.6 |

Obsérvese que en los usuarios aumenta la participación tanto del Sector Público, como Privado en desmedro de los Trabajadores Inestables. Es posible que para estos últimos el costo del transporte público sea una barrera que limite su uso.

iv) Ingresos

Esta variable se trabajó solicitándole al encuestado que ubicara el ingreso familiar del último mes dentro de una escala de 8 estratos: de menos de 200.000 australes a más de 3.000.000 de australes. En el momento de realizarse la encuesta (mayo 90), 500.000 australes equivalían aproximadamente a 100 U\$S. Debe tenerse en cuenta también que en ese período se estaba saliendo de un pico hiperinflacionario, lo que exige un tiempo para el reacomodamiento de los ingresos, especialmente los dependientes del Sector Público.

El ingreso familiar del 32% de los usuarios no sobrepasa los 500.000 australes; un 33% tiene ingresos de 500 a 800 mil, y otro 17% llega al millón, solamente el 10% supera esa cifra mientras que un 8% no quiso dar información sobre sus ingresos (Cuadro 30). No existen diferencias significativas entre los usuarios que residen en la planta urbana y las zonas aledañas.

| Ingresos | Residencia | Residencia |
|----------------------------|------------|------------|
| | Urbana | Suburbana |
| | % | % |
| hasta 500 mil australes | 32. | 32. |
| de + 500 a 800 mil austr. | 38. | 36. |
| de + 800 a 1 millón austr. | 19 | 20. |
| más de 1 millón australes | 11 | 12. |
| Bases | (1108) | (751) |

v) Posesión de vehículo propio.

Otro indicador del nivel socio-económico de los usuarios de transporte público es la posesión de un auto familiar, el 22% está en esta situación, un 69% no tiene ningún tipo de motorización mientras que otro 6% cuenta con otro tipo de transporte propio (ciclomotores, vehículos utilitarios (Cuadro 31)).

2 - P2-ZONA

| | 0 % | 50 % | 100 % | Totales |
|-------|-----------|------|-------|---------|
| 1 | ■ 0.99 % | | | 0 |
| 1 | ■ 39.13 % | | | 756 |
| 2 | ■ 2.60 % | | | 56 |
| 3 | ■ 1.12 % | | | 24 |
| 4 | ■ 8.13 % | | | 175 |
| 5 | ■ 0.37 % | | | 8 |
| 6 | ■ 2.99 % | | | 43 |
| 7 | ■ 12.55 % | | | 270 |
| 8 | ■ 3.30 % | | | 71 |
| 9 | ■ 10.55 % | | | 227 |
| 10 | ■ 3.16 % | | | 68 |
| 11 | ■ 3.62 % | | | 78 |
| 12 | ■ 1.67 % | | | 23 |
| 13 | ■ 5.11 % | | | 110 |
| 14 | ■ 3.21 % | | | 69 |
| 15 | ■ 0.14 % | | | 3 |
| 16 | ■ 0.34 % | | | 16 |
| 17 | ■ 0.96 % | | | 21 |
| 19 | ■ 2.65 % | | | 57 |
| 20 | ■ 0.46 % | | | 10 |
| 21 | ■ 2.28 % | | | 49 |
| 22 | ■ 0.79 % | | | 15 |
| 25 | ■ 0.15 % | | | 1 |
| Total | | | | 2152 |

ona condición

r de expansión = 1.00

o de encuestas correctas = 2152

o de encuestas perdidas = 0

5 - PC-¿Qué línea está esperando?

| | 0 % | 50 % | 100 % | Totales |
|-------|----------|------|-------|---------|
| 1 | ■ 0,00 % | | | 0 |
| 1 | ■ 8,53 % | | | 119 |
| 2 | ■ 4,31 % | | | 97 |
| 3 | ■ 1,53 % | | | 33 |
| 5 | ■ 4,10 % | | | 99 |
| 6 | ■ 2,42 % | | | 57 |
| 7 | ■ 4,32 % | | | 93 |
| 8 | ■ 1,47 % | | | 70 |
| 10 | ■ 4,18 % | | | 90 |
| 11 | ■ 2,85 % | | | 59 |
| 15 | ■ 5,67 % | | | 108 |
| 17 | ■ 3,59 % | | | 121 |
| 20 | ■ 5,34 % | | | 115 |
| 21 | ■ 3,90 % | | | 120 |
| 22 | ■ 2,14 % | | | 45 |
| 23 | ■ 7,62 % | | | 164 |
| 24 | ■ 5,04 % | | | 100 |
| 25 | ■ 3,72 % | | | 105 |
| 26 | ■ 0,78 % | | | 17 |
| 27 | ■ 2,80 % | | | 61 |
| 28 | ■ 3,93 % | | | 128 |
| 29 | ■ 0,5 % | | | 1 |
| 30 | ■ 1,02 % | | | 65 |
| 34 | ■ 4,14 % | | | 89 |
| Total | | | | 2152 |

Una condición

or de expansión = 1,00

ro de encuestas correctas = 2152

ro de encuestas perdidas = 0

27 - P27-Para finalizar, necesitaría ubicar la zona donde Ud. vive: podría decirme el cruce de calles y l

| | 0 % | 50 % | 100 % | Totales |
|-------|---------|------|-------|---------|
| 1 | 0.00 % | | | 0 |
| 1 | 2.41 % | | | 31 |
| 2 | 5.39 % | | | 114 |
| 3 | 2.41 % | | | 31 |
| 4 | 12.39 % | | | 261 |
| 5 | 1.09 % | | | 23 |
| 6 | 2.51 % | | | 53 |
| 7 | 2.46 % | | | 52 |
| 8 | 11.76 % | | | 238 |
| 9 | 1.04 % | | | 12 |
| 10 | 1.57 % | | | 29 |
| 11 | 1.84 % | | | 39 |
| 12 | 2.66 % | | | 55 |
| 13 | 3.97 % | | | 84 |
| 14 | 4.54 % | | | 96 |
| 15 | 1.51 % | | | 32 |
| 16 | 1.25 % | | | 27 |
| 17 | 0.71 % | | | 15 |
| 19 | 1.57 % | | | 29 |
| 20 | 8.75 % | | | 185 |
| 21 | 19.30 % | | | 408 |
| 22 | 6.58 % | | | 137 |
| 23 | 2.85 % | | | 61 |
| 24 | 0.52 % | | | 11 |
| 25 | 0.99 % | | | 21 |
| 26 | 0.85 % | | | 18 |
| Total | | | | 2114 |

cción N°1

27 - P17-Sexo para FEMENINO MASculino

ur de expansión = 1.00

ro de encuestas correctas = 2114

ro de encuestas perdidas = 0

4 - P4-¿Cuándo comenzó este viaje?

| | 0 % | 50 % | 100 % | Totales |
|-------|-----------|------|-------|---------|
| 1 | ■ 0.00 % | | | 0 |
| 1 | ■ 35.13 % | | | 756 |
| 2 | ■ 3.07 % | | | 65 |
| 3 | ■ 1.53 % | | | 33 |
| 4 | ■ 7.85 % | | | 167 |
| 5 | ■ 1.12 % | | | 24 |
| 6 | ■ 2.25 % | | | 49 |
| 7 | ■ 6.55 % | | | 139 |
| 8 | ■ 4.14 % | | | 89 |
| 9 | ■ 6.27 % | | | 135 |
| 10 | ■ 3.30 % | | | 71 |
| 11 | ■ 4.65 % | | | 100 |
| 12 | ■ 1.56 % | | | 40 |
| 13 | ■ 6.55 % | | | 141 |
| 14 | ■ 3.62 % | | | 78 |
| 15 | ■ 0.51 % | | | 11 |
| 16 | ■ 0.98 % | | | 21 |
| 17 | ■ 2.32 % | | | 50 |
| 18 | ■ 2.74 % | | | 59 |
| 19 | ■ 0.42 % | | | 9 |
| 20 | ■ 2.16 % | | | 47 |
| 21 | ■ 0.51 % | | | 11 |
| 22 | ■ 0.14 % | | | 3 |
| 23 | ■ 0.28 % | | | 6 |
| Total | | | | 2152 |

Una condición

Por de expansión = 1.00

Por de encuestas correctas = 2152

Por de encuestas perdidas = 0

3 - P3-1A dónde se dirige?

| | 0 % | 50 % | 100 % | Totales |
|-------|-----------|------|-------|---------|
| 1 | ■ 0.00 % | | | 0 |
| 1 | ■ 12.73 % | | | 274 |
| 2 | ■ 2.83 % | | | 61 |
| 3 | ■ 1.39 % | | | 28 |
| 4 | ■ 6.09 % | | | 131 |
| 5 | ■ 0.74 % | | | 16 |
| 6 | ■ 1.53 % | | | 33 |
| 7 | ■ 3.21 % | | | 67 |
| 8 | ■ 9.43 % | | | 203 |
| 9 | ■ 1.81 % | | | 36 |
| 10 | ■ 1.72 % | | | 37 |
| 11 | ■ 1.55 % | | | 34 |
| 12 | ■ 1.44 % | | | 31 |
| 13 | ■ 4.60 % | | | 95 |
| 14 | ■ 1.91 % | | | 41 |
| 15 | ■ 1.43 % | | | 35 |
| 16 | ■ 0.98 % | | | 21 |
| 17 | ■ 0.56 % | | | 12 |
| 18 | ■ 1.39 % | | | 30 |
| 20 | ■ 10.55 % | | | 227 |
| 21 | ■ 21.42 % | | | 451 |
| 22 | ■ 7.20 % | | | 155 |
| 23 | ■ 3.35 % | | | 73 |
| 24 | ■ 0.42 % | | | 9 |
| 25 | ■ 1.02 % | | | 22 |
| 26 | ■ 0.51 % | | | 11 |
| Total | | | | 2152 |

na condición

r de expansión = 1.00

o de encuestas correctas = 2152

o de encuestas perdidas = 0

5 - P5-Cómo llegó a esta parada?

| | 0 % | 50 % | 100 % | Totales |
|-------|----------|------|---------|---------|
| E | | | | |
| CTIVO | ■ 1.87 % | | 97.03 % | 2088 |
| | ■ 0.33 % | | | 36 |
| | ■ 0.09 % | | | 7 |
| | ■ 0.58 % | | | 2 |
| Total | | | | 2152 |

na condición

r de expansión = 1.00

o de encuestas correctas = 2152

o de encuestas perdidas = 0

10 - P10-¿Cuándo desciende del colectivo que está esperando, ¿cómo llegará al lugar adonde va?

| | 0 % | 50 % | 100 % | Totales |
|-------|----------|------|---------|---------|
| E | | | | |
| COLEO | ■ 0.42 % | | 95.33 % | 2116 |
| | ■ 0.05 % | | | 9 |
| | ■ 1.21 % | | | 1 |
| Total | | | | 2152 |

na condición

r de expansión = 1.00

o de encuestas correctas = 2152

o de encuestas perdidas = 0

Campo 7 - P7-¿En qué línea viajó para llegar a esta parada?

| | 0 % | 50 % | 100 % | Totales |
|-------|---------|------|-------|---------|
| <= 1 | 0.00 % | | | 0 |
| = 1 | 11.11 % | | | 4 |
| >= 3 | 5.56 % | | | 2 |
| = 5 | 5.56 % | | | 2 |
| = 6 | 2.78 % | | | 1 |
| <= 10 | 5.56 % | | | 2 |
| = 11 | 5.56 % | | | 2 |
| = 15 | 5.56 % | | | 2 |
| = 17 | 5.56 % | | | 2 |
| = 21 | 2.78 % | | | 1 |
| = 22 | 2.78 % | | | 1 |
| = 23 | 2.78 % | | | 1 |
| = 24 | 5.56 % | | | 2 |
| = 25 | 13.89 % | | | 5 |
| = 27 | 6.33 % | | | 3 |
| = 28 | 11.11 % | | | 4 |
| = 34 | 5.56 % | | | 2 |
| Total | | | | 36 |

Condición Nro. 1

Campo 5 - P5-¿Cómo llegó a esta parada? para COLECTIVO

Factor de expansión = 1.00

Número de encuestas correctas = 36

Número de encuestas perdidas = 0

Campo 12 - P12-¿Qué línea?

| | 0 % | 50 % | 100 % | Totales |
|-------|---------|------|-------|---------|
| <= 5 | 0.00 % | | | 0 |
| >= 5 | 11.11 % | | | 1 |
| >= 6 | 11.11 % | | | 1 |
| >= 15 | 22.22 % | | | 2 |
| >= 17 | 11.11 % | | | 1 |
| >= 22 | 11.11 % | | | 1 |
| >= 34 | 33.33 % | | | 3 |
| Total | | | | 9 |

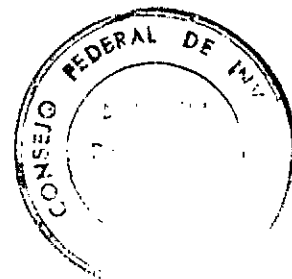
Condición Nro. 1

Campo 10 - P10-¿Cuándo descienda del colectivo que esté esperando, ¿cómo llegará al lugar adonde va? para OTRO COLEC

Factor de expansión = 1.00

Número de encuestas correctas = 9

Número de encuestas perdidas = 0



DIRECCION PROVINCIAL DE TRANSPORTE DE CATANARCA - C.F.I. - Encuesta a usuarios

Cuadro N° 10

• TABULADO POR NUMERO DE OBSERVACIONES •

Campo 3 - F3-¿A dónde se dirige?

Campo 4 - F4-¿Donde comenzó este viaje?

| Campo ---> 4 | < 1 | >= 1 | >= 2 | >= 3 | >= 4 | >= 6 | >= 7 | >= 8 | >= 9 |
|--------------|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Campo 3 | | | | | | | | | |
| < 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| >= 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| >= 4 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| >= 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| >= 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| >= 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| >= 12 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| >= 15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| >= 16 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| >= 20 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| >= 21 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 |
| >= 22 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 |
| >= 23 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| >= 26 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Totales | 0 | 3 | 1 | 1 | 2 | 2 | 4 | 4 | 1 |

| Campo ---> 4 | >= 11 | >= 12 | >= 13 | >= 14 | >= 15 | >= 16 | >= 20 | >= 22 | >= 26 |
|--------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Campo 3 | | | | | | | | | |
| < 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| >= 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| >= 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 |
| >= 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| >= 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| >= 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| >= 12 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| >= 15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| >= 16 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| >= 20 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| >= 21 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| >= 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| >= 23 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| >= 26 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Totales | 1 | 2 | 2 | 1 | 3 | 3 | 1 | 1 | 4 |

Campo ---> 4

Totales

Cuadro N° 10
(continuación)

Campo 3

| | |
|-------|---|
| < 1 | 0 |
| >= 1 | 2 |
| >= 4 | 5 |
| >= 7 | 1 |
| >= 8 | 1 |
| >= 11 | 1 |
| >= 12 | 1 |
| >= 15 | 1 |
| >= 16 | 1 |
| >= 20 | 7 |
| >= 21 | 5 |
| >= 22 | 6 |
| >= 23 | 3 |
| >= 26 | 2 |

Totales 36

Condición Nro. 1

Campo 5 - F5-¿Cómo llegó a esta parada? para COLECTIVO

DIRECCION PROVINCIAL DE TRANSPORTE DE CATAMARCA - C.P.T. - Encuesta a usuarios

Cuadro N°11

* TABULADO POR NUMERO DE OBSERVACIONES *

Factor de expansión = 1.00

Campo 3 - F3-¿A dónde se dirige?

Número de encuestas correctas = 9

Campo 4 - F4-¿Dónde comenzó este viaje?

Número de encuestas perdidas = 0

Campo ---> 4

< 1 >= 1 >= 7 >= 12 >= 14 >= 17 Totales

Campo 3

| | | | | | | | |
|---------|---|---|---|---|---|---|---|
| < 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| >= 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| >= 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| >= 7 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| >= 15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| >= 16 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 |
| >= 21 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| >= 22 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Totales | 0 | 3 | 2 | 1 | 2 | 1 | 9 |

Condición Nro. 1

Campo 10 - F10-¿Cuándo descienda del colectivo que está esperando, ¿cómo llegará al lugar adónde va? para GTRO COLEC

Campo 6 - P6-¿Cuántas cuadras caminó hasta esta parada?

| | 0 % | 50 % | 100 % | Totales |
|-------|-----------|------|-------|---------|
| < 1 | ■ 0.00 % | | | 0 |
| = 1 | ■ 80.89 % | | | 1689 |
| = 6 | ■ 16.07 % | | | 336 |
| = 11 | ■ 1.52 % | | | 40 |
| = 16 | ■ 0.47 % | | | 14 |
| = 26 | ■ 0.10 % | | | 2 |
| = 41 | ■ 0.05 % | | | 1 |
| = 46 | ■ 0.29 % | | | 6 |
| Total | | | | 2088 |

Condición Nro. 1

Campo 5 - P5-¿Cómo llegó a esta parada? para A FIE

Factor de expansión = 1.00

Número de encuestas correctas = 2088

Número de encuestas perdidas = 0

Campo 11 - F11-¿Cuántas cuadras tenora que caminar?

| | 0 % | 50 % | 100 % | Totales |
|-------|-----------|------|-------|---------|
| < 1 | ■ 0.00 % | | | 0 |
| >= 1 | ■ 94.90 % | | | 2005 |
| >= 6 | ■ 3.31 % | | | 70 |
| >= 11 | ■ 0.19 % | | | 4 |
| >= 16 | ■ 0.33 % | | | 7 |
| >= 26 | ■ 0.19 % | | | 4 |
| >= 31 | ■ 0.05 % | | | 1 |
| >= 46 | ■ 1.04 % | | | 22 |
| Total | | | | 2116 |

Condición Nro. 1

Campo 10 - F10-¿Cuándo descienda del colectivo que está esperando, ¿cómo llegará al lugar adonde va? para A FIE

Factor de expansión = 1.00

Número de encuestas correctas = 2116

Número de encuestas perdidas = 0

• TABLADO POR NUMERO DE OBSERVACIONES •

Campo 6 - F6-¿Cuántas cuadras caminó hasta esta parada?

Campo 2 - F2-ZONA

| Campo ---> 2 | | | | | | | | | | |
|--------------|--|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | | < 1 | >= 1 | >= 2 | >= 3 | >= 4 | >= 5 | >= 6 | >= 7 | >= 8 |
| Campo 6 | | | | | | | | | | |
| < 1 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| >= 1 | | 0 | 192 | 32 | 16 | 63 | 5 | 30 | 52 | 39 |
| >= 2 | | 0 | 125 | 8 | 7 | 42 | 2 | 6 | 18 | 15 |
| >= 3 | | 0 | 106 | 9 | 1 | 22 | 0 | 3 | 25 | 7 |
| >= 4 | | 0 | 77 | 3 | 0 | 8 | 0 | 1 | 26 | 2 |
| >= 5 | | 0 | 47 | 1 | 0 | 5 | 1 | 1 | 17 | 1 |
| >= 6 | | 0 | 54 | 2 | 0 | 3 | 0 | 0 | 20 | 1 |
| >= 7 | | 0 | 25 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 21 | 0 |
| >= 8 | | 0 | 43 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 15 | 0 |
| >= 9 | | 0 | 14 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | 0 |
| >= 10 | | 0 | 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 18 | 0 |
| >= 11 | | 0 | 19 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 31 | 2 |
| Totales | | 0 | 728 | 56 | 14 | 171 | 8 | 43 | 256 | 71 |

| Campo ---> 2 | | | | | | | | | | |
|--------------|--|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | >= 9 | >= 10 | >= 11 | >= 12 | >= 13 | >= 14 | >= 15 | >= 16 | >= 17 |
| Campo 6 | | | | | | | | | | |
| < 1 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| >= 1 | | 54 | 28 | 15 | 17 | 38 | 31 | 1 | 11 | 6 |
| >= 2 | | 30 | 16 | 28 | 5 | 28 | 15 | 1 | 4 | 12 |
| >= 3 | | 15 | 8 | 4 | 1 | 20 | 9 | 0 | 1 | 3 |
| >= 4 | | 13 | 5 | 11 | 0 | 12 | 8 | 1 | 1 | 0 |
| >= 5 | | 12 | 1 | 9 | 0 | 8 | 2 | 0 | 1 | 0 |
| >= 6 | | 18 | 1 | 3 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| >= 7 | | 7 | 4 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| >= 8 | | 7 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| >= 9 | | 4 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| >= 10 | | 10 | 1 | 2 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| >= 11 | | 5 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Totales | | 215 | 66 | 76 | 23 | 109 | 69 | 3 | 18 | 21 |

Cuadro N° 14
(continuación)

| Campo ---) 2 | | (continuation) | | | | | |
|--------------|----|----------------|-------|-------|-------|-------|---------|
| | | >= 19 | >= 20 | >= 21 | >= 22 | >= 25 | Totales |
| Campo 6 | | | | | | | |
| < | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| >= | 1 | 34 | 6 | 17 | 1 | 1 | 757 |
| >= | 2 | 4 | 0 | 10 | 6 | 0 | 390 |
| >= | 3 | 14 | 2 | 5 | 4 | 0 | 259 |
| >= | 4 | 0 | 0 | 4 | 1 | 0 | 173 |
| >= | 5 | 0 | 0 | 4 | 1 | 0 | 111 |
| >= | 6 | 1 | 0 | 0 | 2 | 0 | 107 |
| >= | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 60 |
| >= | 8 | 4 | 0 | 2 | 0 | 0 | 77 |
| >= | 9 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 34 |
| >= | 10 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 57 |
| >= | 11 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 43 |
| Totales | | 57 | 9 | 47 | 15 | 1 | 2088 |

Cuadro N° 15
(continuación)

Campo ---> 4

>= 19 >= 20 >= 21 >= 22 >= 23 >= 26 Totales

Campo 6

| | | | | | | | |
|---------|----|----|---|----|----|---|------|
| < | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| >= | 1 | 39 | 3 | 12 | 5 | 1 | 757 |
| >= | 2 | 3 | 2 | 14 | 1 | 1 | 390 |
| >= | 3 | 5 | 0 | 6 | 1 | 0 | 259 |
| >= | 4 | 1 | 0 | 4 | 0 | 1 | 173 |
| >= | 5 | 1 | 0 | 4 | 2 | 0 | 111 |
| >= | 6 | 2 | 0 | 1 | 1 | 0 | 107 |
| >= | 7 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 60 |
| >= | 8 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 77 |
| = | 9 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 34 |
| >= | 10 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 57 |
| >= | 11 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 63 |
| Totales | | 59 | 7 | 45 | 10 | 3 | 2088 |

Condición Nro. 1

Campo 5 - P5-¿Cómo llegó a esta parada? paró 4 FIE

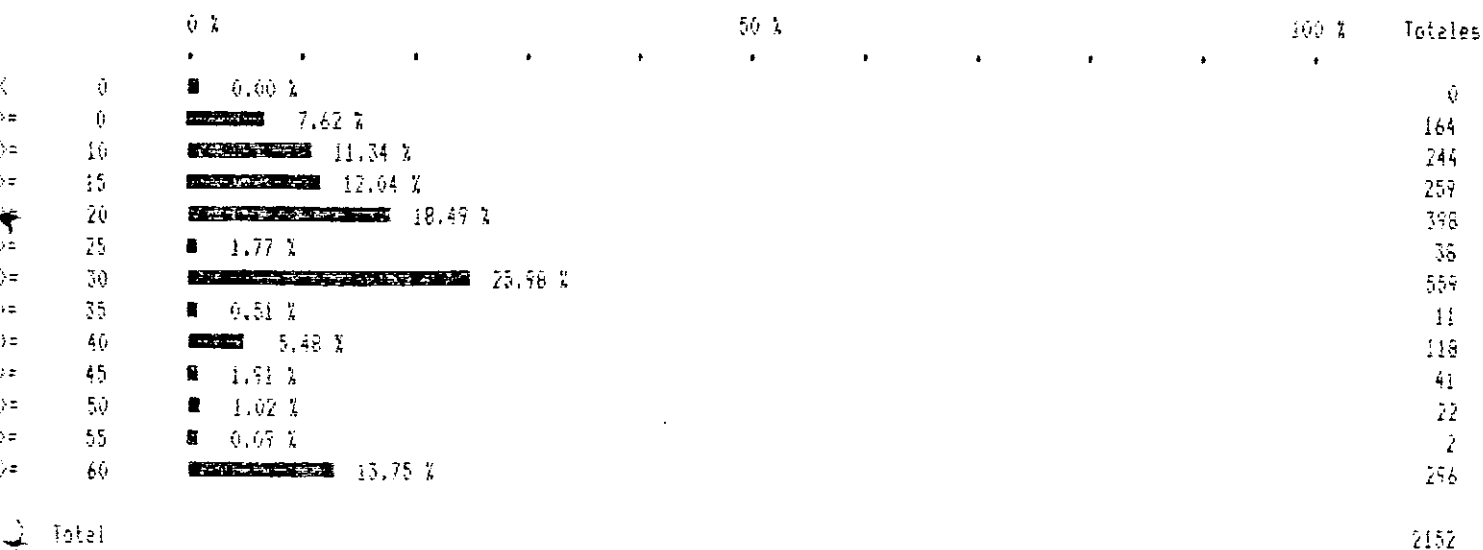
Campo ---> 4

>= 9 >= 10 >= 11 >= 12 >= 13 >= 14 >= 15 >= 16 >= 17

Campo 6

| | | | | | | | | | |
|---------|----|-----|----|----|----|-----|----|---|----|
| < | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| >= | 1 | 60 | 21 | 17 | 17 | 42 | 25 | 2 | 12 |
| >= | 2 | 17 | 10 | 27 | 9 | 12 | 21 | 0 | 3 |
| >= | 3 | 11 | 3 | 2 | 2 | 16 | 14 | 0 | 0 |
| >= | 4 | 4 | 4 | 10 | 5 | 5 | 10 | 4 | 0 |
| >= | 5 | 6 | 3 | 14 | 3 | 5 | 3 | 0 | 0 |
| >= | 6 | 5 | 4 | 9 | 1 | 2 | 1 | 1 | 0 |
| >= | 7 | 1 | 6 | 3 | 1 | 2 | 2 | 0 | 1 |
| >= | 8 | 3 | 12 | 3 | 0 | 15 | 0 | 0 | 0 |
| >= | 9 | 1 | 2 | 4 | 0 | 5 | 0 | 1 | 1 |
| >= | 10 | 3 | 2 | 5 | 0 | 5 | 1 | 0 | 0 |
| >= | 11 | 1 | 2 | 4 | 0 | 15 | 0 | 0 | 0 |
| Totales | | 132 | 69 | 98 | 32 | 139 | 77 | 8 | 17 |

Campo 13 - P13-¿Cuánto tiempo acostumbra a esperar en esta parada?



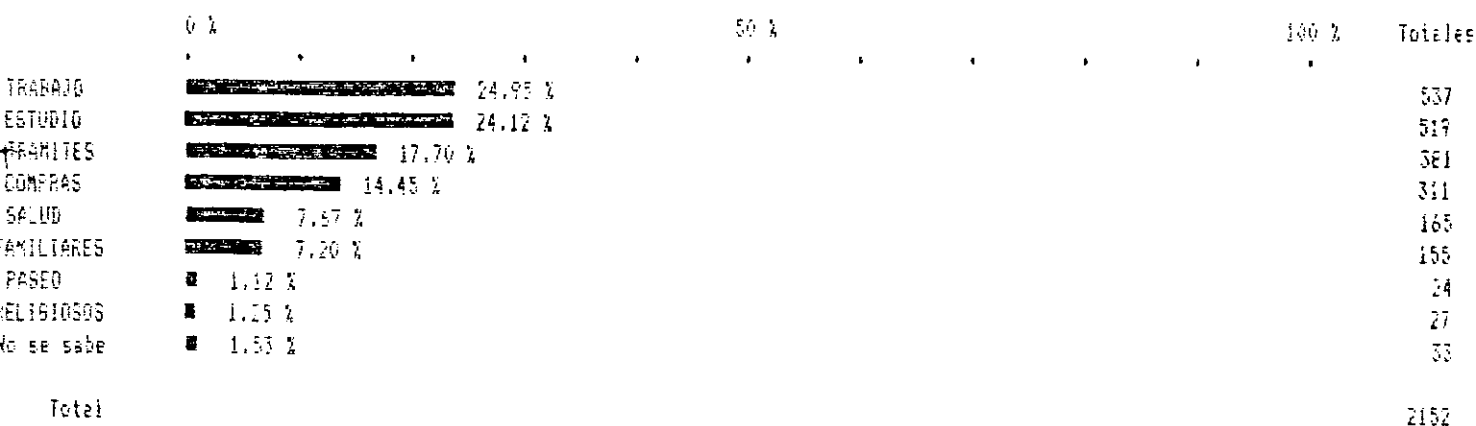
Ninguna condición

Factor de expansión = 1.00

Número de encuestas correctas = 2152

Número de encuestas perdidas = 0

Campo 14 - P14-¿Cuál es el motivo de este viaje?



Ninguna condición

Factor de expansión = 1.00

Número de encuestas correctas = 2152

Número de encuestas perdidas = 0

TABULADO POR NUMERO DE OBSERVACIONES

Campo 14 - F14-(Cuál es el motivo de este viaje?)

Campo 27 - P27-Para finalizar, necesitaría ubicar la zona donde Ud. vive: podría decirme el cruce de calles y 1

Campo ---> 27

| | < 0 | >= 0 | >= 1 | >= 2 | >= 3 | >= 4 | >= 5 | >= 6 | >= 7 |
|------------|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Campo 14 | | | | | | | | | |
| TRABAJO | 0 | 3 | 12 | 37 | 13 | 74 | 5 | 13 | 21 |
| ESTUDIO | 0 | 2 | 7 | 31 | 7 | 48 | 6 | 12 | 8 |
| TRAMITES | 0 | 5 | 9 | 15 | 15 | 51 | 4 | 9 | 7 |
| COMPRAS | 0 | 2 | 4 | 15 | 5 | 28 | 3 | 7 | 1 |
| SALUD | 0 | 1 | 3 | 5 | 5 | 21 | 2 | 3 | 4 |
| FAMILIARES | 0 | 1 | 11 | 7 | 2 | 27 | 2 | 3 | 10 |
| PASEO | 0 | 0 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 0 |
| RELIGIOSOS | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 7 | 0 | 3 | 0 |
| No se sabe | 0 | 0 | 1 | 3 | 3 | 8 | 0 | 0 | 1 |
| Totales | 0 | 14 | 51 | 114 | 51 | 261 | 23 | 53 | 52 |

Campo ---> 27

| | >= 8 | >= 9 | >= 10 | >= 11 | >= 12 | >= 13 | >= 14 | >= 15 | >= 16 |
|------------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Campo 14 | | | | | | | | | |
| TRABAJO | 60 | 6 | 6 | 13 | 10 | 23 | 22 | 9 | 4 |
| ESTUDIO | 48 | 4 | 4 | 3 | 8 | 8 | 11 | 3 | 4 |
| TRAMITES | 43 | 3 | 4 | 7 | 12 | 16 | 23 | 6 | 7 |
| COMPRAS | 52 | 1 | 3 | 5 | 9 | 17 | 13 | 5 | 3 |
| SALUD | 17 | 1 | 6 | 3 | 4 | 11 | 10 | 4 | 4 |
| FAMILIARES | 11 | 4 | 6 | 7 | 6 | 6 | 10 | 4 | 1 |
| PASEO | 1 | 0 | 0 | 1 | 3 | 0 | 2 | 0 | 2 |
| RELIGIOSOS | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 |
| No se sabe | 6 | 1 | 0 | 0 | 2 | 1 | 3 | 0 | 1 |
| Totales | 236 | 22 | 26 | 39 | 55 | 84 | 96 | 32 | 27 |

Campo ---> 27

| | >= 17 | >= 18 | >= 20 | >= 21 | >= 22 | >= 23 | >= 24 | >= 25 | >= 26 |
|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Campo 14 | | | | | | | | | |
| TRABAJO | 3 | 7 | 35 | 95 | 42 | 11 | 2 | 4 | 2 |
| ESTUDIO | 3 | 6 | 51 | 140 | 33 | 15 | 0 | 5 | 4 |
| TRAMITES | 5 | 6 | 24 | 59 | 22 | 10 | 3 | 5 | 3 |
| COMPRAS | 2 | 4 | 19 | 66 | 22 | 14 | 3 | 6 | 2 |
| SALUD | 2 | 0 | 11 | 22 | 11 | 6 | 0 | 1 | 4 |
| FAMILIARES | 0 | 3 | 2 | 18 | 5 | 4 | 0 | 0 | 3 |
| PASEO | 0 | 1 | 2 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| RELIGIOSOS | 0 | 2 | 1 | 3 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| No se sabe | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Totales | 15 | 29 | 185 | 408 | 139 | 61 | 8 | 21 | 18 |

Campo ---) 27

Cuadro N° 18
(continuación)

Totales

Campo 14

| | |
|------------|-----|
| TRABAJO | 534 |
| ESTUDIO | 512 |
| TRAMITES | 373 |
| COMPRAS | 309 |
| SALUD | 161 |
| FAMILIARES | 153 |
| PASEO | 24 |
| RELIGIOSOS | 27 |
| No se sabe | 32 |

Totales 2125

Test χ^2 « Chi cuadrado » = 401.40
Grados de libertad = 200
Nivel de significación de χ^2 = 0.00 %

Factor de expansión = 1.00

Número de encuestas correctas = 2125
Número de encuestas perdidas = 0

Condición Nro. 1

Campo 17 - P17-Sexo para FEMENINO MASculINO

DIRECCION PROVINCIAL DE TRANSPORTE DE CATAMARCA - D.F.T. - Encuestas a usuarios

Cuadro N°19

• TABLADO POR NUMERO DE OBSERVACIONES •

Campo 14 - P14-¿Cuál es el motivo de este viaje?

Campo 17 - P17-Sexo

Campo ---) 17

FEMENINO MASculINO Totales

Campo 14

| | | | |
|------------|-----|-----|-----|
| TRABAJO | 265 | 269 | 534 |
| ESTUDIO | 323 | 189 | 512 |
| TRAMITES | 226 | 147 | 373 |
| COMPRAS | 221 | 83 | 309 |
| SALUD | 123 | 38 | 161 |
| FAMILIARES | 103 | 50 | 153 |
| PASEO | 15 | 9 | 24 |
| RELIGIOSOS | 18 | 9 | 27 |
| No se sabe | 24 | 8 | 32 |

Totales 1323 802 2125

Test χ^2 « Chi cuadrado » = 70.23
Grados de libertad = 8
Nivel de significación de χ^2 = 0.00 %

Factor de expansión = 1.00

Número de encuestas correctas = 2125
Número de encuestas perdidas = 0

Condición Nro. 1

Campo 17 - P17-Sexo para FEMENINO MASculINO

Pregunta 9 - P9-Además de la línea que nombró, ¿conoce otras líneas que lo acerquen al lugar adonde va?

| | 0 % | 50 % | 100 % | Totales |
|-------|-----|---------|---------|---------|
| SI | | | 71.84 % | 1546 |
| NO | | 28.15 % | | 606 |
| Total | | | | 2152 |

Ninguna condición

Factor de expansión = 1.00

Número de encuestas correctas = 2152

Número de encuestas perdidas = 0

Pregunta 16 - P16-Para volver (o cuando vino) ¿cómo lo hará? (o lo hizo)

| | 0 % | 50 % | 100 % | Totales |
|-------------|--------|---------|---------|---------|
| SI/No. | 1.44 % | | | 31 |
| MISMA LINEA | | | 65.43 % | 1408 |
| OTRA LINEA | | 19.42 % | | 418 |
| A PIE | 3.86 % | | | 83 |
| EN AUTO | 4.37 % | | | 94 |
| NO SABE | 5.46 % | | | 118 |
| Total | | | | 2152 |

Ninguna condición

Factor de expansión = 1.00

Número de encuestas correctas = 2152

Número de encuestas perdidas = 0

Campo 24 - P24-¿Cuántos viajes en colectivo acostumbra hacer durante el día?

| | 0 % | 50 % | 100 % | Totales |
|-------|---------|---------|-------|---------|
| < 1 | 0.05 % | | | 1 |
| >= 1 | 8.38 % | | | 178 |
| >= 2 | | 58.14 % | | 1193 |
| >= 3 | 2.40 % | | | 51 |
| >= 4 | 26.87 % | | | 571 |
| >= 5 | 0.75 % | | | 16 |
| >= 6 | 1.22 % | | | 26 |
| >= 7 | 0.14 % | | | 3 |
| >= 8 | 2.92 % | | | 60 |
| >= 9 | 1.17 % | | | 27 |
| Total | | | | 2125 |

Condición Nro. 1

Campo 17 - P17-Sexo para FEMENINO MASculINO

Factor de expansión = 1.00

Número de encuestas correctas = 2125

Número de encuestas perdidas = 0

Campo 26 - F26-Si Ud. tuviera que calificar de 0 a 10 a la línea de colectivo que está esperando, ¿que puntaje

| | 0 % | 50 % | 100 % | Totales |
|-------|---------|------|-------|---------|
| < 1 | 0.00 % | | | 0 |
| >= 1 | 3.78 % | | | 76 |
| >= 2 | 4.53 % | | | 91 |
| >= 3 | 7.36 % | | | 149 |
| >= 4 | 9.00 % | | | 181 |
| >= 5 | 18.16 % | | | 365 |
| >= 6 | 11.09 % | | | 223 |
| >= 7 | 15.97 % | | | 321 |
| >= 8 | 13.88 % | | | 279 |
| >= 9 | 7.76 % | | | 156 |
| >= 10 | 6.46 % | | | 170 |
| Total | | | | 2010 |

Condición Nro. 1

Campo 17 - P17-Sexo para FEMENINO MASculINO

Factor de expansión = 1.00

Número de encuestas correctas = 2010

Número de encuestas perdidas = 0

• TABULADO POR NUMERO DE OBSERVACIONES •

Campo 8 - P8-¿Qué línea está esperando?

Campo 28 - P28-Si Ud. tuviera que calificar de 0 a 10 a la línea de colectivo que está esperando, ¿que puntaje

Campo ---> 28

Campo 8

| | < 0 | >= 0 | >= 1 | >= 2 | >= 3 | >= 4 | >= 5 | >= 6 | >= 7 |
|---------|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|
| < 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| >= 1 | 0 | 12 | 8 | 8 | 13 | 13 | 21 | 13 | 13 |
| >= 2 | 0 | 16 | 8 | 10 | 13 | 14 | 13 | 8 | 7 |
| >= 3 | 0 | 4 | 4 | 6 | 1 | 6 | 3 | 7 | 1 |
| >= 5 | 0 | 5 | 2 | 2 | 11 | 14 | 16 | 14 | 13 |
| >= 6 | 0 | 6 | 3 | 0 | 3 | 1 | 7 | 6 | 14 |
| >= 7 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 1 | 12 | 10 | 17 |
| >= 8 | 0 | 4 | 2 | 4 | 11 | 12 | 20 | 4 | 10 |
| >= 10 | 0 | 14 | 12 | 7 | 6 | 9 | 22 | 5 | 10 |
| >= 11 | 0 | 2 | 1 | 2 | 5 | 3 | 11 | 6 | 19 |
| >= 15 | 0 | 7 | 3 | 1 | 9 | 13 | 27 | 19 | 48 |
| >= 17 | 0 | 1 | 3 | 3 | 2 | 3 | 11 | 9 | 25 |
| >= 20 | 0 | 4 | 3 | 7 | 10 | 10 | 29 | 15 | 18 |
| >= 21 | 0 | 12 | 5 | 8 | 15 | 15 | 28 | 14 | 13 |
| >= 22 | 0 | 2 | 3 | 4 | 4 | 4 | 11 | 8 | 6 |
| >= 23 | 0 | 1 | 2 | 3 | 2 | 3 | 21 | 6 | 26 |
| >= 24 | 0 | 16 | 8 | 7 | 12 | 19 | 27 | 12 | 12 |
| >= 25 | 0 | 4 | 2 | 4 | 7 | 7 | 22 | 22 | 20 |
| >= 26 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 6 | 0 | 3 |
| >= 27 | 0 | 6 | 1 | 3 | 6 | 11 | 12 | 10 | 4 |
| >= 28 | 0 | 4 | 0 | 2 | 6 | 6 | 30 | 19 | 24 |
| >= 29 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| >= 30 | 0 | 6 | 3 | 6 | 9 | 11 | 10 | 10 | 3 |
| >= 34 | 0 | 1 | 0 | 3 | 1 | 3 | 6 | 4 | 11 |
| Totales | 0 | 121 | 75 | 91 | 146 | 181 | 365 | 221 | 321 |

Cuadro N° 24
(continuación)

Campo ---- 26

>= 8 >= 9 >= 10 Totales

Campo 8

| | | | | | |
|---------|----|-----|-----|-----|------|
| < | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| >= | 1 | 7 | 6 | 5 | 117 |
| >= | 2 | 4 | 0 | 1 | 96 |
| >= | 3 | 0 | 0 | 1 | 35 |
| >= | 5 | 13 | 3 | 3 | 96 |
| >= | 6 | 12 | 3 | 3 | 52 |
| >= | 7 | 27 | 12 | 5 | 89 |
| >= | 8 | 3 | 6 | 3 | 73 |
| >= | 10 | 0 | 1 | 2 | 90 |
| >= | 11 | 6 | 1 | 1 | 57 |
| >= | 15 | 46 | 19 | 16 | 208 |
| >= | 17 | 42 | 42 | 35 | 180 |
| >= | 20 | 10 | 1 | 9 | 116 |
| >= | 21 | 10 | 0 | 6 | 126 |
| >= | 22 | 1 | 0 | 3 | 46 |
| >= | 23 | 36 | 39 | 21 | 180 |
| >= | 24 | 6 | 1 | 7 | 127 |
| >= | 25 | 11 | 2 | 7 | 108 |
| >= | 26 | 0 | 0 | 1 | 12 |
| >= | 27 | 5 | 0 | 3 | 61 |
| >= | 28 | 20 | 10 | 6 | 127 |
| >= | 29 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| >= | 30 | 3 | 0 | 1 | 62 |
| >= | 34 | 13 | 15 | 31 | 88 |
| Totales | | 177 | 155 | 170 | 2125 |

Condición No. 1

Campo 17 - F17-Sexo para FEMENINO MASCOLINO

Test χ^2 = Chi cuadrado = 1002.97
 Grados de libertad = 229
 Nivel de significación de χ^2 = 0.00 2
 Factor de expansión = 1.00
 Número de encuestas correctas = 2125
 Número de encuestas perdidas = 0

Campo 18 - P18-Edad

| | 0 % | 50 % | 100 % | Totales |
|-------|---------|------|-------|---------|
| 0 | 0,00 % | | | 0 |
| 5 | 8,66 % | | | 184 |
| 10 | 21,74 % | | | 462 |
| 15 | 14,52 % | | | 317 |
| 20 | 12,14 % | | | 258 |
| 25 | 9,88 % | | | 210 |
| 30 | 8,19 % | | | 174 |
| 35 | 6,87 % | | | 146 |
| 40 | 5,53 % | | | 126 |
| 45 | 2,37 % | | | 51 |
| 50 | 2,92 % | | | 62 |
| 55 | 2,04 % | | | 55 |
| 60 | 1,41 % | | | 30 |
| 65 | 0,71 % | | | 15 |
| 70 | 0,52 % | | | 11 |
| 75 | 0,4 % | | | 3 |
| 80 | 0,47 % | | | 10 |
| 90 | | | | |
| Total | | | | 2125 |

Condicion Nro. 1

Campo 17 - P17-Sexo para FEMENINO MASCULINO

Factor de expansión = 1,00

Número de encuestas correctas = 2125

Número de encuestas perdidas = 0

Campo 19 - P19-¿Qué estudios cursó?

| | 0 % | 50 % | 100 % | Totales |
|------------|---------|------|-------|---------|
| PRIM. INC. | 4.14 % | | | 88 |
| PRIM. COM. | 19.53 % | | | 415 |
| PRIM. CUR. | 2.21 % | | | 47 |
| SEC. INC. | 11.11 % | | | 236 |
| SEC. COM. | 21.93 % | | | 466 |
| SEC. CUR. | 20.61 % | | | 438 |
| UNIV. INC. | 1.51 % | | | 32 |
| UNIV. COM. | 6.54 % | | | 137 |
| UNIV. CUR. | 10.54 % | | | 224 |
| NUNCA ESC. | 0.75 % | | | 16 |
| Nc. | 1.13 % | | | 24 |
| Total | | | | 2125 |

Condición Nro. 1

Campo 17 - P17-Sexo para FEMENINO MASCULINO

Factor de expansión = 1.00

Número de encuestas correctas = 2125

Número de encuestas perdidas = 0

DIRECCION PROVINCIAL DE TRANSPORTE DE CATAMARCA - C.F.I. - Encuesta a usuarios

Cuadro N° 27

Campo 21 - P21-¿Cuál es su ocupación?

| | 0 % | 50 % | 100 % | Totales |
|-------------|---------|------|-------|---------|
| PROFESION | 1.32 % | | | 28 |
| EMPRESARIO | 0.55 % | | | 12 |
| COMERCIAL | 1.08 % | | | 23 |
| TECNICO | 7.67 % | | | 163 |
| EMPLEADOS | 17.46 % | | | 371 |
| GER. CALIF. | 5.51 % | | | 117 |
| GEREEROS | 3.76 % | | | 80 |
| SERV. DOM. | 3.25 % | | | 69 |
| GER. E.C. | 3.95 % | | | 84 |
| ANA DE CAS | 19.81 % | | | 421 |
| ESTUDIANTE | 33.04 % | | | 702 |
| Nc/Nc. | 2.31 % | | | 49 |
| Total | | | | 2125 |

Condición Nro. 1

Campo 17 - P17-Sexo para FEMENINO MASCULINO

Factor de expansión = 1.00

Número de encuestas correctas = 2125

Número de encuestas perdidas = 0

• TABULADO POR NUMERO DE OBSERVACIONES •

Campo 21 - P21-¿Cuál es su ocupación?

Campo 22 - P22-¿Dónde la desempeña?

Campo ---> 22

| | No se sabe | PATRON | C. PROPIA | ASALARIADO | SEC. PUB. | TFAB. | INES DESEMPLEADO |
|------------|------------|--------|-----------|------------|-----------|-------|------------------|
| Campo 21 | | | | | | | |
| PROFESION | 0 | 1 | 3 | 9 | 15 | 0 | 0 |
| EMPRESARIO | 0 | 1 | 0 | 2 | 9 | 0 | 0 |
| COMERCIALE | 0 | 2 | 15 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| TECNICOS | 0 | 0 | 7 | 24 | 115 | 0 | 1 |
| EMPLEADOS | 0 | 0 | 16 | 123 | 195 | 1 | 5 |
| ER. CALIF. | 0 | 0 | 21 | 46 | 37 | 0 | 3 |
| OSHEROS | 0 | 0 | 4 | 46 | 22 | 0 | 1 |
| ERV. EOM. | 0 | 2 | 0 | 64 | 0 | 0 | 2 |
| OSR. B.C. | 0 | 0 | 27 | 3 | 36 | 3 | 4 |
| Totales | 0 | 6 | 97 | 316 | 430 | 4 | 16 |

Campo ---> 22

Totales

Campo 21

| | |
|------------|-----|
| PROFESION | 27 |
| EMPRESARIO | 12 |
| COMERCIALE | 22 |
| TECNICOS | 146 |
| EMPLEADOS | 340 |
| ER. CALIF. | 107 |
| OSHEROS | 73 |
| ERV. EOM. | 68 |
| OSR. B.C. | 73 |
| Totales | 869 |

Condición Nro. 1

Campo 17 - P17-Sexo para FEMENINO MASculINO

Factor de expansión = 1.00

Número de encuestas correctas = 869

Número de encuestas perdidas = 0

TABULADO POR NUMERO DE OBSERVACIONES

Campo 21 - P21-¿Cuál es su ocupación?

Campo 22 - P22-¿Dónde la desempeña?

Campo ---> 22

| | No se sabe | PATRON | C. PROPIA | ASALARIADO | SEC. PUB. TRAB. | INES DESOcupADO | Jubilado | |
|------------|------------|--------|-----------|------------|-----------------|-----------------|----------|----|
| Campo 21 | | | | | | | | |
| PROFESION | 0 | 1 | 3 | 8 | 15 | 0 | 0 | 1 |
| EMPRESARIO | 0 | 1 | 0 | 2 | 5 | 0 | 0 | 6 |
| COMERCIAL | 0 | 2 | 19 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 |
| TECNICOS | 0 | 0 | 7 | 24 | 115 | 0 | 1 | 14 |
| EMPLEADOS | 0 | 0 | 16 | 123 | 195 | 1 | 5 | 27 |
| BR. CALIF | 0 | 0 | 21 | 46 | 37 | 0 | 3 | 9 |
| OBREROS | 0 | 0 | 4 | 46 | 22 | 0 | 1 | 7 |
| SERV. DOM. | 0 | 2 | 0 | 64 | 0 | 0 | 2 | 1 |
| TR. B.O. | 0 | 0 | 27 | 3 | 36 | 3 | 4 | 10 |
| MA DE CAS | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 7 |
| ESTUDIANTE | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 0 |
| Ne/Nc. | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 15 | 11 |
| Totales | 1 | 6 | 98 | 317 | 400 | 4 | 35 | 94 |

Campo ---> 22

| | POR. NO ACT | Ne/Nc. | Totales |
|------------|-------------|--------|---------|
| Campo 21 | | | |
| PROFESION | 0 | 0 | 28 |
| EMPRESARIO | 0 | 0 | 18 |
| COMERCIAL | 0 | 0 | 23 |
| TECNICOS | 0 | 2 | 163 |
| EMPLEADOS | 1 | 3 | 371 |
| BR. CALIF | 0 | 1 | 117 |
| OBREROS | 0 | 0 | 80 |
| SERV. DOM. | 0 | 0 | 69 |
| TR. B.O. | 0 | 1 | 84 |
| MA DE CAS | 408 | 6 | 422 |
| ESTUDIANTE | 690 | 7 | 701 |
| Ne/Nc. | 6 | 15 | 49 |
| Totales | 1105 | 35 | 2125 |

Test χ^2 = Chi cuadrado = 3776.79
 Grados de libertad = 99
 Nivel de significación de χ^2 = 0.001
 Factor de expansión = 1.00
 Número de encuestas correctas = 2125
 Número de encuestas perdidas = 0

Condición Nro. 1

Campo 17 - P17-Sexo para FEMENINO MASCULINO

Campo 23 - F23-¿Dónde ubicaría su nivel de ingresos familiares del último mes?

| | 0 % | 50 % | 100 % | Totales |
|------------|--------|---------|-------|---------|
| - 200 m. | 3.29 % | | | 70 |
| 00/100 m. | | 28.71 % | | 610 |
| 00/800 m. | | 32.56 % | | 692 |
| 00/1000 m. | | 18.85 % | | 399 |
| 000/1500 | 5.93 % | | | 126 |
| 500/2000 | 2.92 % | | | 62 |
| 500/3000 | 0.60 % | | | 17 |
| + 3000 m. | 0.75 % | | | 16 |
| no se sabe | 6.14 % | | | 173 |
| Total | | | | 2125 |

Condición Nro. 1

Campo 17 - P17-Sexo para FEMENINO MASCULINO

Factor de expansión = 1.00

Número de encuestas correctas = 2125

Número de encuestas perdidas = 0

Campo 20 - P20-¿Posee vehículo propio en la familia?

| | 0 % | 50 % | 100 % | Totales |
|-----------|--------|---------|---------|---------|
| NO | | | 66.16 % | 1406 |
| SI, AUTO | | 22.45 % | | 477 |
| SI, CICL. | 3.53 % | | | 75 |
| SI, UTIL. | 2.88 % | | | 61 |
| SI, QTRDS | 2.59 % | | | 55 |
| Ns/Nc. | 2.59 % | | | 55 |
| Total | | | | 2125 |

Condición Nro. 1

Campo 17 - P17-Sexo para FEMENINO MASCULINO

Factor de expansión = 1.00

Número de encuestas correctas = 2125

Número de encuestas perdidas = 0

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES
PROVINCIA DE CATAMARCA

ESTUDIO DE TRANSPORTE URBANO
DE LA CAPITAL Y LOCALIDADES ALEDANAS

INFORME FINAL
Tomo 4

ALBERTO E. G. MULLER
Experto Responsable

Octubre 1990

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES
PROVINCIA DE CATAMARCA
ESTUDIO DE TRANSPORTE URBANO
DE LA CAPITAL Y LOCALIDADES ALEDANAS

I N D I C E

T O M O I

página

INTRODUCCION

1

A. ESTUDIO DE TRANSPORTE URBANO

| | | |
|----|--|------|
| 1. | CONSIDERACIONES GENERALES | 1/1 |
| 2. | CONTEXTO DEMOGRAFICO, SOCIOECONOMICO Y URBANISTICO | |
| | 2.1 Contexto Demográfico y Socioeconómico | 2/1 |
| | 2.2 Contexto Urbano | 2/50 |
| 3. | OFERTA ACTUAL DEL SISTEMA | |
| | 3.1 La Estructura General del Sistema | 3/2 |
| | 3.2 Caracterización de las Líneas Individuales | 3/5 |
| | 3.3 Horarios, Frecuencias, Confiabilidad | 3/13 |
| | 3.4 Sistema de Tarificación | 3/18 |
| | 3.5 Evaluación General de la Oferta | 3/20 |
| 4. | DEMANDA Y NIVELES DE OCUPACION | |
| | 4.1 Fuentes de Información | 4/1 |
| | 4.2 La Demanda de Viajes | 4/3 |
| | 4.3 Los Niveles de Ocupación | 4/12 |
| | 4.4 Apreciación General | 4/24 |

T O M O II

| | | |
|----|---|------|
| 5. | COSTOS Y TARIFAS | |
| | 5.1 Introducción | 5/1 |
| | 5.2 Metodología de Cálculo de Costos de Explotación | 5/3 |
| | 5.3 Cálculo de Costos de Explotación | 5/7 |
| | 5.4 Relación Ingreso-Costo | 5/10 |
| 6. | ANALISIS DE LA RED, RECOMENDACIONES Y PROYECCIONES | |
| | 6.1 El Análisis de la Red y Recomendaciones | 6/1 |
| | 6.2 Proyecciones | 6/17 |

| | | |
|-----|--|------|
| 7. | AUTOTRANSPORTE COLECTIVO, EMPRESAS OPERADORAS - DIAGNOSTICO Y RECOMENDACIONES | |
| 7.1 | Fuentes de Información | 7/1 |
| 7.2 | Consideraciones Generales | 7/3 |
| 7.3 | Caracterización de las Empresas Concesionarias | 7/7 |
| 7.4 | Conclusiones y Recomendaciones | 7/36 |
| 8. | MARCO INSTITUCIONAL - LA DIRECCION PROVINCIAL DE TRANSPORTE - DIAGNOSTICO Y RECOMENDACIONES | |
| 8.1 | Cuadro general: Instituciones y Contexto Legal y Reglamentario | 8/1 |
| 8.2 | La Dirección Provincial de Transporte | 8/5 |
| 8.3 | El Marco Normativo y su Vigencia Práctica | 8/19 |
| 8.4 | Recomendaciones | 8/47 |

T O M O III

| | | |
|------|--|-------|
| 9. | CONCURSO DE SERVICIOS, PLIEGOS DE CONDICIONES Y METODOLOGIA DE EVALUACION | |
| 9.1 | Pliego de Condiciones Generales | 9/1 |
| 9.2 | Pliego de Condiciones Particulares | 9/4 |
| 9.3 | Metodología de Evaluación | 9/6 |
| 9.4 | Contrato de Concesión de Servicios Públicos | 9/10 |
| 10. | UNA ESTRATEGIA ALTERNATIVA: AJUSTE GRADUAL DEL SISTEMA. | |
| 10.1 | Fundamentos | 10/1 |
| 10.2 | Cursos de Acción | 10/4 |
| 10.3 | Conclusiones | 10/11 |

A N E X O S

- I. ZONIFICACION
- II. RELEVAMIENTOS DE INFORMACION PRIMARIA
- III. MATRICES DE VIAJES POR LINEA
- IV. ENCUESTA A USUARIOS

T O M O IV

B. ANTEPROYECTO DE LEY PROVINCIAL DE TRANSPORTE

| | |
|----------------------|----|
| MENSAJE DE ELEVACION | 1 |
| ANTEPROYECTO DE LEY | 53 |

T O M O V

MAPAS

2/1 PLANO DE UBICACION DEL AREA EN ESTUDIO

2/2 ESQUEMA DE LA ESTRUCTURA URBANA DE LA CAPITAL

2/3 TENDENCIAS DE EXPANSION DEL AREA URBANA

3/1 TRAZADO DE LINEAS URBANAS

3/2 TRAZADO DE LINEAS SUBURBANAS

4/1 ZONIFICACION - CONTEO DE ASCENSO Y DESCENSO

6/1 RED VIAL MODELIZADA - AREA URBANA

6/2 RED VIAL MODELIZADA - AREA SUBURBANA

6/3 RED VIAL CUBIERTA POR SERVICIOS DE TRANSPORTE - ACTUAL

6/4 RED VIAL CUBIERTA POR SERVICIOS DE TRANSPORTE - PROPUESTA

6/5 RECORRIDOS DE LINEAS PROPUESTAS

MENSAJE
DE
ELEVACION

ANTEPROYECTO DE LEY
PROVINCIAL DE TRANSPORTE
PARA LA PROVINCIA DE CATAMARCA

MENSAJE DE ELEVACION

I

INTRODUCCION

La formulación de un anteproyecto de ley provincial de transporte por automotor para la provincia de Catamarca debe necesariamente abarcar la totalidad de los servicios de transporte de carácter masivo, que a través de dicho modo se realizan dentro del ámbito territorial de la provincia; al efecto, es necesario definir el alcance y naturaleza de cada uno de ellos, de forma tal que no aparezcan dudas acerca de la conceptualización de los mismos y de la autoridad administrativa con competencia suficiente para llevar adelante la aplicación de la norma legislativa, y ejercer el control en lo referente a la ejecución de las mencionadas prestaciones.

En cuanto al ámbito de aplicación material se hace necesario definir la naturaleza de todos aquellos servicios que resultan comprendidos dentro del texto legal a proyectarse. Como consecuencia de ello se entendió conveniente que el anteproyecto defina con claridad el correspondiente ámbito de aplicación material y territorial o espacial, con el fin de establecer fehacientemente cuáles prestaciones revisten el carácter de servicio público, cuáles se los considera como de oferta pública o interés general y cuáles encuadrarían en el concepto de transportes privados. En consecuencia, se advierte la existencia de prestaciones

conceptualizadas como servicio público, y aquéllas otras que en principio no revestirían tal carácter, por constituir servicios que si bien satisfacen necesidades de interés general, no reunirían los caracteres básicos con que la doctrina identifica al servicio público.

Asimismo aparece como esencial realizar una adecuada delimitación de la competencia, señalando específicamente la autoridad de aplicación de la norma legal, y, además, fijando las atribuciones de que la misma estará investida con el objeto de poder satisfacer el adecuado cumplimiento de su cometido.

En materia de **operadores** de los servicios se indica quiénes se encontrarían en condiciones de adquirir tal condición, concluyéndose en un primer análisis, que podrán ser todos aquéllos con capacidad jurídica para adquirir derechos y contraer obligaciones, independientemente que se trate de personas físicas o jurídicas. En tal sentido el proyecto establece pautas básicas en cuanto a las aptitudes que deberían reunir los prestatarios, sin perjuicio de que una ulterior reglamentación señalase de modo concreto cuáles requisitos le serían exigidos a los mismos para desempeñar la actividad, sobre la base de lo que establecieren las disposiciones contenidas en la norma de fondo.

En cuanto a la figura jurídica en base a la cual el prestatario privado estaría interrelacionado con la autoridad pública, y se encontraría autorizado para efectuar el servicio, cabe expresar que la figura variaría según la específica naturaleza de los servicios, adelantándose que si se tratara de un servicio

público, la relación Estado Provincial-operador privado se materializaría a través de la **concesión**, mientras que si el servicio fuera de aquéllos que se califican como de interés general, la relación jurídica se instrumentaría a través de la denominada **habilitación**. El permiso se ha limitado para el caso de prestaciones precarias.

Asimismo, se considera conveniente incluir en el proyecto contenidos referidos a **las condiciones de desempeño del personal de conducción** en lo relativo a su aptitud profesional y a normas mínimas de naturaleza laboral, vinculadas con la específica tarea que el mismo realiza. En igual sentido corresponde regular aspectos básicos relacionados con el material rodante e instalaciones fijas afectadas a la prestación del servicio, así como también lo atinente al régimen legal a que deberán someterse los prestatarios en cuanto a la tipicidad que deben revestir las personas jurídicas y la idoneidad legal que corresponde que acrediten las personas físicas.

Además, se entiende pertinente regular aspectos de naturaleza económica financiera que se vinculan a la intervención de la Autoridad Administrativa en la fijación del precio del servicio público -corrientemente denominado tarifa- y en la posibilidad de señalar **indicadores de referencia** en aquéllos servicios caracterizados como de interés general.

Se hace necesario también contemplar la implementación de un **régimen fiscal** que contemple la posibilidad de crear un impuesto o tasa que sea reinvertido en el sector para posibilitar

su desarrollo en cuanto a posibilitar estudios o tareas de investigación, para financiar proyectos u obras relacionados con el mejoramiento de la infraestructura del transporte, y eventualmente para financiar el funcionamiento del propio organismo estatal con competencia en la actividad.

En materia de control y fiscalización es preciso reglar un régimen adecuado relativo a la verificación de la conducta de los operadores de los servicios con el fin de apreciar su comportamiento como prestatario y su grado de acatamiento a las normas de naturaleza legal o reglamentaria vinculada a la realización de los servicios. Como complemento de ello se hace preciso adoptar un conveniente **régimen sancionatorio**, destinado sobre todas las cosas a promover conductas ajustadas a derecho y desalentar la comisión de transgresiones, todo ello en función de procurar la correcta satisfacción del interés público.

Por último, cabría hacer una breve referencia acerca de la responsabilidad que le cabe al Poder público, respecto de los prestatarios y también de los usuarios, como consecuencia de la relación de derecho público que se materializa en el primer caso, y como autoridad encargada de velar por la consecución del bien común, en el segundo.

El contenido antes señalado resume la experiencia argentina de los últimos años, tanto nacional como provincial, y recoge asimismo, antecedentes internacionales. El concepto que ha guiado la elaboración del anteproyecto es el de establecer un marco legal que, a la vez que facilite la actuación del Estado en cuanto a la consecución del bien común, se fundamente en las cir-

cunstancias de índole cotidiana en que se desenvuelve la actividad, y brinde a operadores y usuarios las pautas necesarias conforme a las cuales deben ajustar su respectivo comportamiento.

LA NATURALEZA DEL PROYECTO

De acuerdo a lo que se puede apreciar del texto constitucional sancionado el 3 de septiembre de 1986, que modifica a sus similares de fechas 9 de julio de 1895 y 15 de enero de 1966, se advierte que resulta atribución del Poder Legislativo: "... Legislar sobre aquéllas materias necesarias para el mejor ejercicio de las atribuciones precedentes y para todo asunto que haga al bien común del pueblo de la Provincia" (art. 110 inc.33).

Con ésta mención de carácter genérico pareciera encontrarse implícita la facultad de la legislatura provincial de dictar normas vinculadas con la planificación, establecimiento operación y control del transporte por automotor de pasajeros y cargas.

Sin embargo, del art. 149 inc. 25 de la citada norma constitucional, se aprecia que son atribuciones del Gobernador: inc 25: "Organizar el régimen y funcionamiento de los servicios públicos", por lo que el texto constitucional otorga al ejecutivo provincial facultades en materia de organización y funcionamiento de los servicios públicos.

Ante ello, surge la primera pregunta. ¿La atribución para regular el transporte por automotor es facultad del Poder Legislativo o por el contrario corresponde al Poder Ejecutivo?. O sea, ¿se-

rá necesario sancionar una ley para regular el transporte por automotor, o bastaría con el dictado de un decreto por parte del poder administrador? La respuesta, aunque podría parecer sencilla en un primer análisis, presenta complicaciones que hacen que deba recurrirse a consideraciones de naturaleza interpretativa, las cuales, en más de una oportunidad, podrán no ser coincidentes; en mérito a ello, el supremo órgano judicial competente sería el encargado de arrojar luz acerca del tema, a tenor de las atribuciones que se desprenden del art. 204 inc. 1º de la Norma Constitucional.

No obstante ello se considera que la norma material que regule el transporte debe ser de naturaleza legislativa.

Lleva a la citada conclusión, la circunstancia que la materia que se pretende abarcar incluye contenidos que exceden el marco de lo que implica la organización y el funcionamiento de un servicio público, ya que pueden incluir, entre otros, aspectos que importen cierta reglamentación del ejercicio de determinados derechos individuales como consecuencia de la satisfacción de necesidades de carácter general, o bien que se refieren a la creación de institutos de naturaleza tributaria, o a la aplicación de sanciones que suponen la existencia de una norma de naturaleza legislativa que le sirva de sustento, etc. Por otra parte, hemos señalado, y describiremos más adelante con mayor detenimiento, que no en todos los casos se está en presencia de un servicio público, de acuerdo a la conceptualización restrictiva con que el término es definido en la actualidad, sino que también aparece el denominado servicio de interés público o de interés general, que no par-

participa, en principio, de igual naturaleza y características que el servicio público.

Además, la función legislativa consiste en la creación del derecho nuevo u originario, o sea un derecho cuyo contenido no está determinado ni condicionado por otra producción jurídica superior dentro de las funciones del poder del estado (BIDART CAMPOS, Germán "Manual de Derecho Constitucional Argentino" pág. 469).

Por otra parte, una regulación como la que se pretende proyectar, supone reglamentar el ejercicio de determinados derechos individuales, función que según la Constitución Nacional debe ser materializada a través de la ley (art. 14), es decir, por medio de una norma obligatoria de carácter material, entendida ésta como la creación de un derecho originario, y respecto de la cual no existe, con relación a la Constitución del Estado, ningún otro plano que la condicione (BIDART CAMPOS, cit. pág. 576).

En consecuencia, y en virtud del principio de supremacía que consagra el art. 31 de la Constitución Nacional, ésta se encuentra revestida de **superlegalidad**, en virtud del cual todo el orden jurídico político del Estado debe ser congruente o compatible con la Constitución. De ello se infiere sin lugar a dudas que toda Constitución Provincial y cualquier norma local dictada en función de ella, deberá ser ajustada a lo que establece la Carta Magna del Estado.

En el mismo orden de ideas, cabe citar el principio de legalidad que se desprende del art. 19 de la Constitución Nacional, se-

gún el cual **nadie puede ser obligado a hacer lo que la ley no manda, ni privado de lo que ella no prohíbe.**

Dicho **principio de legalidad** tiene su razón de ser en que la obediencia que los individuos prestan a los gobernantes se fundan en la creencia de que ellos "mandan en nombre de la ley", y tiene por finalidad afianzar la **seguridad individual** de los gobernados, al predeterminar las conductas debidas o prohibidas, a fin de que los hombres puedan conocer de antemano lo que tienen que hacer u omitir.

Como consecuencia de la aplicación del principio de legalidad, el Congreso Nacional tiene una serie de competencias atribuidas en materia de creación de delitos y penas (art. 18); para privar de la propiedad (art. 17); para establecer gravámenes (art. 4º y 17) para reglamentar el goce y ejercicio de los derechos (art. 14); para ejercer determinadas competencias (arts. 7º, 9º, 15, 18, 21, 21, etc. (BIDART CAMPOS, cit. págs. 55, 195 y sigs).

Además, también resulta materia de interpretación, el alcance de los términos empleados en el citado inc. 25 del art. 149 del texto constitucional, habida cuenta que no resulta claro determinar si dichas atribuciones se refieren a facultades exclusivas de ejecución y administración sobre la base de lo que regula la norma legal, o si también importan la posibilidad de abarcar cometidos de naturaleza sustancial.

No debe olvidarse que la función del ejecutivo si bien abarca una actividad creadora que se materializa a través actos de polí-

tica gubernativa, de administración y de ejecución, todo lo cual supone la existencia de un poder de iniciativa, también desarrolla un cometido subordinado y ejecutorio, por cuanto su actuación es **sub legal**, es decir que se realiza en un plano inferior vinculado por la ley (BIDART CAMPOS, cit. pág. 614).

Es por ello, que aparece más razonable inclinarse hacia la viabilidad de proponer un texto de naturaleza legislativa, en la inteligencia de que dicho poder es el que cuenta con facultades para reglar todos los temas que deben incluirse en una regulación como la que se pretende. Ello en modo alguno importaría invadir expresas facultades del ejecutivo, quién ejercitaría las mismas en orden a organizar el régimen y el funcionamiento del servicio público.

ANALISIS DEL PROYECTO

TITULO I. AMBITO DE APLICACION

Se refiere a la determinación de la jurisdicción territorial y a las clases de servicios a los cuales será aplicable la norma.

En lo que se refiere a las facultades que cabe a los Municipios en materia de ordenamiento y regulación del transporte que se desarrolle en su ámbito territorial, cabe señalar que en el texto constitucional de la provincia no existe norma expresa respecto a ello, por lo que solamente podría aceptarse la compe-

tencia de los mismos acerca del tema, realizando una interpretación extensiva de lo establecido en el art. 252 inc. 12 de la Constitución de aquella, el cual al fijar las atribuciones del Gobierno Municipal incluye a "todas aquellas atribuciones y facultades necesarias para poner en ejercicio las enumeradas y las referidas a la propia organización legal y al libre funcionamiento económico, administrativo y electoral".

Sin perjuicio de ello, el proyecto se refiere a la posibilidad de que por ley especial se adjudique competencia a los municipios que integran la provincia, en lo concerniente al transporte por automotor que se desarrolle en el ámbito territorial sometido a su respectiva jurisdicción.

En cuanto a las categorías de servicios que quedan incluidos dentro del marco de regulación de la norma legal, los mismos son clasificados en función de su naturaleza (públicos, de interés general, privados), y del objeto del transporte (personas o cosas) a que se refieran los mismos. En cada caso se señalan las disposiciones que alcanzan a los mismos en cuanto normas generales a ser aplicadas a toda prestación de transporte, y cuáles en cambio están referidas específicamente a cada uno de ellos.

Asimismo, se trató de señalar las diferencias que existen entre servicio público, servicio de interés general (también dado en llamar de oferta pública) y servicio privado.

En materia de servicio público no existe un concepto uniforme en la doctrina. MARIENHOFF entiende que servicio público es

tencia de los mismos acerca del tema, realizando una interpretación extensiva de lo establecido en el art. 252 inc. 12 de la Constitución de aquella, el cual al fijar las atribuciones del Gobierno Municipal incluye a "todas aquellas atribuciones y facultades necesarias para poner en ejercicio las enumeradas y las referidas a la propia organización legal y al libre funcionamiento económico, administrativo y electoral".

Sin perjuicio de ello, el proyecto se refiere a la posibilidad de que por ley especial se adjudique competencia a los municipios que integran la provincia, en lo concerniente al transporte por automotor que se desarrolle en el ámbito territorial sometido a su respectiva jurisdicción.

En cuanto a las categorías de servicios que quedan incluidos dentro el marco de regulación de la norma legal, los mismos son clasificados en función de su naturaleza (públicos, de interés general, privados), y del objeto del transporte (personas o cosas) a que se refieran los mismos. En cada caso se señalan las disposiciones que alcanzan a los mismos en cuanto normas generales a ser aplicadas a toda prestación de transporte, y cuáles en cambio están referidas específicamente a cada uno de ellos.

Asimismo, se trató de señalar las diferencias que existen entre servicio público, servicio de interés general (también dado en llamar de oferta pública) y servicio privado.

En materia de servicio público no existe un concepto uniforme en la doctrina. MARIENHOFF entiende que servicio público es

tituye el servicio regular de pasajeros, respecto del cuál el Estado interviene en beneficio del público usuario en general que no tiene posibilidad de participar en el precio y condiciones de prestación de dicho transporte.

El servicio de interés general o también denominado de oferta pública supone una actividad de interés general que si bien puede brindar satisfacción a necesidades de índole colectivo, no constituye un servicio público, ya que si bien la oferta está dirigida a generalidad de usuarios, no lo es en cambio hacia una universalidad indeterminada de aquéllos, puesto que la oferta apunta hacia un sector de características específicamente determinadas que opera en el ámbito comercial. Asimismo desaparecen otros caracteres antes señalados, como ser la uniformidad, igualdad, continuidad, obligatoriedad, regularidad. Es por ello que ante tal tipo de servicio la intervención de la autoridad pública se limita a velar la realización de la prestación, pero no como prestación de transporte en sí misma, sino en cuanto forma parte de un proceso destinado a satisfacer un interés general de la comunidad, como puede ser -entre otros- el referido con el abastecimiento de la población, es decir que ya no se trata de un interés específico vinculado con la prestación de transporte, sino que se relaciona con una finalidad de neto contenido económico. Por otra parte, el usuario del servicio no resulta ser el público en general, sino que preferentemente está dirigida a un específico y determinando sector de la población. El ejemplo típico de tales servicios lo representa el transporte de mercaderías o cosas. En el mismo, la intervención del Estado no lo es en función del servicio en sí mismo como en el caso del transporte de personas, procu-

rando salvaguardar los derechos de aquéllas, sino que su participación se limita únicamente a los actos necesarios que aseguren el abastecimiento de la comunidad en la medida en que dicho transporte integre un proceso económico que incida en la circulación de los bienes, elementos éstos vitales para la comunidad.

Por último el servicio privado es aquél respecto del cuál no existe oferta pública en cuanto a su prestación. En dicha categoría se encuentran los servicios por cuenta propia y los servicios contratados.

TIULO II. AUTORIDAD DE APLICACION

Es el órgano al cuál la ley le atribuye competencia para su ejecución y aplicación; nótese sin embargo que el proyecto contiene la posibilidad de autorización para delegar facultades en órganos de jerarquía inferior, cuando se trate de aspectos de carácter operativo o funcional.

Asimismo se prevé la posibilidad referida a que la Dirección Provincial de Transporte pueda promover la celebración de acuerdos -por parte del Poder Ejecutivo Provincial-, con el Estado Nacional, sujeto a la posterior ratificación legislativa en el orden provincial, con referencia a la programación, coordinación y fiscalización de los servicios de transporte de jurisdicción nacional que se desarrollen dentro del territorio de la provincia, con el fin de asegurar una eficaz complementación entre éstos y los servicios locales. Se incluye además la facultad de celebrar acuerdos con las demás provincias, a los fines de asistencia

técnica y profesional, relacionada con la planificación y control del transporte por automotor, y con los distintos municipios de la Provincia a fin de posibilitar la coordinación con estos en todo lo relativo al tránsito de vehículos de transporte dentro de los respectivos ejidos municipales.

TITULO III. ENTE COORDINADOR DE NATURALEZA INTERJURISDICCIONAL

Se entendió conveniente facultar al Poder Ejecutivo Provincial, a fin de que pueda propiciar la creación de un Ente Coordinador de Transporte de naturaleza multijurisdiccional. Ello atiende a la eventualidad de presentarse una situación de concurrencia entre el Estado Provincial y uno o más municipios de los establecidos en el mismo, en cuanto a la competencia sobre aspectos de distinta índole que puedan tener vinculación o incidencia respecto del transporte por automotor en una zona geográfica determinada; en tal caso, puede resultar conveniente fijar políticas y objetivos comunes, a fin de establecer criterios económicos y de gestión operativa que puedan luego ser aplicados a los servicios que se efectúen en el ámbito territorial de que se trate.

A los efectos de dicha creación el órgano ejecutivo dará intervención a la Legislatura provincial, a través del correspondiente proyecto de norma legislativa.

TITULO IV - DE LOS OPERADORES DE LOS SERVICIOS

Los operadores de los servicios de transporte por automotor de personas o cosas, podrán ser personas físicas o jurídicas. Las personas deberán satisfacer los siguientes requisitos:

- a) Poseer domicilio real y bienes en la Provincia, con una residencia mínima inmediata anterior de DOS (2) años, al momento de iniciar la explotación.
- b) Estar inscriptas en la matrícula de comerciante y en los respectivos organismos impositivos y previsionales.
- c) Organizar su explotación en forma de empresa.

Las personas jurídicas deberán constituirse como sociedades de derecho o entidades cooperativas y estar radicadas en el ámbito territorial de la provincia. Las sociedades de derecho solamente podrán adoptar los tipos sociales contemplados en la Ley de Sociedades Comerciales. Las entidades cooperativas deberán constituirse conforme la norma específica que regula su funcionamiento.

Se entiende conveniente exigir que el contrato o estatuto de las personas jurídicas incluya como objeto social la explotación del transporte por automotor en general, o bien la mención de la prestación específica que corresponda, ya sea de transporte de personas o de cosas en particular. En el caso de las sociedades por acciones, se advierte oportuno establecer que los títulos representativos de las mismas que integren el capital sean nominativos no endosables.

TITULO V - PERSONAL DE CONDUCCION

El personal de conducción afectado a los servicios de trans-

porte por automotor, deberá poseer aptitud física y psíquica adecuada, además de la idoneidad teórico-práctica para ejercer su función específica.

En función de ello resultaría de suma utilidad estructurar los medios tendientes a brindar una conveniente capacitación de los mismos, como consecuencia de la cual se facilitarían conocimientos que se relacionen con las normas de tránsito, la seguridad vial, el trato con el usuario, y demás obligaciones inherentes a la tarea de conducción.

En lo que respecta al otorgamiento del Documento Habilitante, cabe señalar que el mismo será expedido por la autoridad competente por el período de vigencia que expresamente se determine. Por vía reglamentaria se fijarán los requisitos y condiciones para su obtención.

En lo que se refiere al régimen laboral, cabe remitirse a lo dispuesto por las normas de fondo vigentes en materia de contrato, jornada legal, accidentes y convenciones colectivas de trabajo.

Asimismo, por vía reglamentaria se dictarán normas que aseguren, en determinados casos, la doble conducción y los períodos de descanso. Desde ya se entiende pertinente fijar en el transporte de personas un lapso máximo de conducción ininterrumpida, en cual no podrá exceder de seis (6) horas.

TITULO VI - MATERIAL RODANTE

El vehículo es el medio indispensable en la concreción del transporte, ya sea para efectuar viaje o el traslado de la carga. Asimismo la circulación vehicular generada por la prestación del transporte hace necesario establecer pautas y parámetros a fin de garantizar la seguridad en el tránsito.

Como consecuencia de ello, es imprescindible que el Estado provincial, a través de la Autoridad de Aplicación la materia, y de todos aquéllos organismos específicos que correspondan establezca las principales normas técnicas de diseño a las que deberán ajustarse los fabricantes de vehículos automotores, de acoplados y semirremolques y de carrocerías.

Dichas normas técnicas deben complementarse con lo que establezca la legislación de tránsito, y señalar cuáles son las condiciones de seguridad que deben observar los vehículos de transporte por automotor.

Sin perjuicio, las normas técnicas referidas a los vehículos pueden fijar valores, en cuanto a pesos y dimensiones de los mismos, que sean más restrictivos a los indicados por la norma citada, cuando esto responda a razones de seguridad del transporte.

Asimismo, para los vehículos afectados a los servicios de transporte de pasajeros, se entiende conveniente establecer la obligatoriedad de la verificación técnica periódica, a realizarse en periodos de tiempo que podrán variar de acuerdo a la antigüedad de cada una de las unidades, no pudiendo exceder dicho lapso

de un máximo de un año calendario. La Autoridad de Aplicación podrá apreciar la conveniencia de hacer extensiva dicha obligatoriedad a los vehículos de cargas, determinando el momento a partir del cual dicha obligatoriedad se debe hacer efectiva.

La Autoridad de aplicación podrá dictar reglamentaciones referidas a la aprobación de las normas técnicas de diseño, en cuanto a las condiciones de seguridad y comodidad de los vehículos, de acuerdo con las características de cada uno de los servicios y de las rutas o caminos en que deban prestarse, así como también aprobar el protocolo técnico en base al cual se deberá realizar las distintas verificaciones técnicas de carácter periódico.

La Autoridad de Aplicación deberá habilitar las unidades afectadas a la prestación de los servicios. La titularidad del dominio del material rodante afectado al transporte de personas, deberá corresponder al prestatario del servicio. Sin perjuicio de ello, podrá permitirse el arrendamiento, comodato o arrendamiento con opción de compra, hasta una proporción que no resulte superior al veinte por ciento (20 %) de la totalidad del parque habilitado. Este último criterio es el seguido por el Estado Nacional, conforme a lo que surge de la modificación introducida en el Reglamento aprobado por Decreto N^o 27911/39, a través del Decreto N^o 1314/88.

Además de la aludida habilitación técnica, el Órgano de aplicación podrá establecer antigüedades máximas en los vehículos, superadas las cuales los mismos no podrán continuar prestando servicios bajo la jurisdicción del mismo.

Igualmente se considera conveniente contemplar la posibilidad de autorizar la realización de publicidad comercial, tanto interior como exterior, en los vehículos de transporte de pasajeros y carga, y asimismo ofrecer sin cargo alguno, la exhibición de mensajes institucionales o de bien público.

Deberá garantizarse que la misma no afecte la seguridad de peatones y vehículos, así como la de los pasajeros, por lo que la autoridad administrativa podrá regular aspectos tales como tipo y tamaño de carteles, formas de sostén, ubicación, etc.

TITULO VII - INSTALACIONES FIJAS

Se apreció la conveniencia de incluir una disposición que establezca que las estaciones terminales y de concentración de cargas, talleres destinados a la atención de servicios de guarda, reparación o mantenimiento de unidades vehiculares de transporte puedan ser de propiedad pública o privada.

En caso de ser de propiedad pública, la explotación de la misma podrá ser efectuada por la Autoridad de Aplicación, por los municipios, o por un concesionario especialmente seleccionado al efecto.

Si se tratare de un inmueble de propiedad de las empresas prestatarias, el mismo servirá para la explotación que relizan las mismas y para soporte técnico administrativo de aquéllas.

Asimismo se incorpora la idea según la cual la Autoridad de

Aplicación podrá exigir a las empresas de transporte, que operen en el marco de la presente ley, a utilizar las estaciones terminales o de concentración de cargas, construidas por la Provincia o por los distintos Municipios, en su caso. También podrá establecer exigencias básicas en materia de instalaciones fijas a las empresas prestadores de servicio en función de la clase y naturaleza de los mismos.

TITULO VIII - FONDO PROVINCIAL DE TRANSPORTE PARA EL MODO AUTOMOTOR

Se propicia crear el Fondo Provincial de Transporte para el Modo Automotor, cuyos recursos serán destinados con exclusividad a determinados cometidos que expresamente la norma contempla. Dicho fondo se constituye, entre otras fuentes, de una tasa específica. Ella tendrá carácter anual y deberá ser abonada por toda persona física o jurídica que realice cualquiera de los servicios de transporte por automotor regulados por la ley, que se encuentren sometidos a la jurisdicción de la Dirección Provincial de Transporte.

TITULO IX - REGIMEN SANCIONATORIO

Se propone instrumentar un régimen de sanciones a ser aplicado como consecuencia de la comisión de infracciones a las disposiciones legales y reglamentarias, por parte de los prestatarios de servicios de transporte por automotor sometidos a la jurisdicción provincial.

Dicho régimen debe resultar útil a fin de posibilitar a la Autoridad competente el ejercicio de un adecuado control en cuanto a la ejecución de los referidos servicios, y de ese modo sancionar, cuando correspondiera, las conductas que transgredan las aludidas disposiciones, a fin de evitar que tales conductas puedan llegar a producirse, con el objeto de preservar el interés público.

Como en todo régimen sancionatorio, se debe incluir la mención taxativa de las sanciones, estableciéndose asimismo la enumeración de las distintas infracciones, con indicación de la sanción que en cada caso corresponda.

Además, podrá establecerse por vía reglamentaria la descripción específica de las conductas que configuren las distintas infracciones a que anteriormente se hizo referencia, señalándose las penas que respectivamente les correspondan, todo ello siempre dentro del parámetro general que se fija en el texto legal para cada infracción.

Conforme a lo expresado, se propicia establecer las siguientes sanciones:

apercibimiento

multa

suspensión de la concesión

caducidad parcial o total de la concesión

Como sanciones accesorias, cabría incluir la referida a la inhabilitación temporal o perpetua del personal de conducción.

Por otra parte, se sugiere incorporar, como medida preventiva, la desafectación del personal de conducción, vehículos e instalaciones fijas, en caso de darse la comisión de un acto u omisión que constituyesen infracción, en tanto subsistiese la irregularidad y sin perjuicio de la sanción que pudiera corresponder.

En lo que respecta a las sanciones establecidas, corresponde dar a las mismas los alcances siguientes:

Apercibimiento: se aplicará cuando la falta fuese leve y no mediase reincidencia.

Multa: se fija un máximo y un mínimo en cuanto al importe de la misma, sobre la base de un parámetro que remite al valor del boleto mínimo correspondiente al cuadro tarifario vigente en la ciudad de SAN FERNANDO DEL VALLE DE CATAMARCA al momento de cometerse la infracción, o en caso de no poder determinarse el mismo, al momento de producirse la constatación de la misma. El importe que resulte será actualizado de acuerdo a la variación que registre el Índice de precios al consumidor que publica el Órgano oficial encargado de proporcionar ese dato, tomándose para su cálculo el segundo mes anterior al día en que se cometió o se constató la infracción y el segundo mes anterior al día en que ha de aplicarse la sanción.

Suspensión: se trata de una sanción sujeta a término y estará referida exclusivamente a la concesión del servicio en el

cual se cometió la infracción.

Caducidad parcial: abarcará la concesión en virtud de la cual se realice el servicio respecto del que se cometió la infracción.

Caducidad total: Produce la extinción de la concesión o concesiones adjudicadas al transportista, en el caso de que éste fuese concesionario de más de un servicio.

Inhabilitación del personal de conducción: implicará la separación del mismo de las específicas tareas de conducción, graduándose dicha sanción sobre la base de la importancia de la infracción y en función de los elementos obrantes en el sumario. Además, se trata de una sanción que se caracteriza por su temporalidad, habida cuenta que se fija un término máximo de duración para la misma.

Por su parte, las infracciones serian clasificadas de la siguiente manera:

- a. Transgresión al régimen de concesiones.
- b. Violación a las modalidades autorizadas respecto de la explotación de los servicios.
- c. Infracción al régimen vigente en materia de vehículos, personal de conducción e instalaciones fijas.
- d. Incumplimiento de las normas que se refieren a la relación que cabe al transportista con la Autoridad de Aplicación.

Se regula asimismo en materia de reincidencia, que se produce cuando el infractor, dentro de un periodo determinado de tiempo de haber incurrido en una infracción, cometiese otra falta de igual naturaleza a la que dió motivo a la primera sanción. La reincidencia se cuenta por periodo corrido, no calendario y se aplica tanto en los casos de sanciones de multa, como en la inhabilitación temporal y en el de suspensión de la concesión.

Además, si se diera el caso en que por haberse sancionado con suspensión o caducidad parcial o total de la concesión, podría producirse la suspensión del servicio, la Autoridad competente se encontrará autorizada a disponer la ocupación temporánea de bienes muebles e inmuebles afectados al servicio, la que no podrá exceder de un plazo de tiempo específicamente determinado. Dicha figura, que ya fue incorporada, en el orden nacional, por la Ley N^o 21.499 referida al tema de la expropiación, puede ser incluida en la materia del transporte por automotor, en los casos en que se persiga asegurar y mantener la continuidad de la prestación de los servicios.

Los sujetos pasibles de ser sancionados son, en todos los casos, los transportistas que realicen servicios sometidos a la jurisdicción de la Autoridad Provincial y asimismo, en algunas ocasiones puede ser pasible de sanción el personal de conducción, por alguna falta que se refiera a su actuación personal en el desempeño de la tarea de conducción, relativa a la inobservancia de normas específicas, y en virtud de la cual pudiese poner en peligro la seguridad del servicio, de los usuarios y de terceros no

transportados.

Existen, además, situaciones en las cuales el sujeto sancionado no resulte ser un transportista autorizado por el Órgano competente. Tal es el caso del operador clandestino, que efectúa transporte sin observar las normas pertinentes en materia de concesiones, y cuya conducta, por lo tanto, resulta punible.

Como consecuencia de la comprobación o denuncia de un hecho, que prima facie podría resultar configurativo de infracción, procede sustanciar el debido procedimiento que garantice el correspondiente derecho de defensa al imputado, el cual en virtud de ello toma intervención en el trámite y tiene oportunidad de presentar descargo y ofrecer prueba. Asimismo, la Autoridad de Aplicación puede de oficio disponer la producción de los medios probatorios que estime pertinentes, con el objeto de procurar el conveniente esclarecimiento del hecho a fin de posibilitar el consecuente deslinde de responsabilidades. Una vez que hubiera tomado intervención el interesado, y con posterioridad a la producción de las pruebas y presentación de los alegatos, si los hubiere, la actuación se halla en condiciones de ser resuelta, imponiendo la sanción en caso de resultar comprobada la responsabilidad del imputado, o disponiendo el archivo de lo actuado, de haberse determinado que la infracción no fue cometida o cuando no existieren elementos suficientes para decidir acerca de la aplicación de la sanción.

La sanción será impuesta por la Autoridad Competente, teniendo en cuenta el tipo de sanción que se aplique.

Los actos que impongan las sanciones previstas en la ley, serán susceptibles de los recursos administrativos y judiciales que establezcan las normas específicas.

El pago de la sanción de orden pecuniario deberá realizarse, una vez que se encuentre firme el acto por el cual la misma fue aplicada. En caso de incumplimiento, el cobro se hará efectivo conforme al procedimiento de ejecución fiscal, para lo cual el acto referido constituirá título suficiente al efecto. Dicha ejecución incluirá el importe de la multa, los intereses, y la correspondiente actualización por desvalorización monetaria. A tal fin, se recurriría al Índice de Precios Mayoristas Nivel General, calculándose la actualización conforme a la variación que registre dicho Índice, entre el segundo mes anterior a la fecha en que se debió realizar el pago de la multa, y el segundo mes anterior a la fecha en que se materialice el pago de la suma adeudada. La acción judicial prescribiría a los diez (10) años.

TITULO X - RESPONSABILIDAD DEL ESTADO

Uno de los temas que se ha incorporado al proyecto de texto legal, es el que se vincula con la responsabilidad del Estado, a fin de determinar en qué medida la persona jurídica pública Estado Provincial puede resultar responsable. Todo ello lo referiremos fundamentalmente respecto de la materia del transporte, sin perjuicio de efectuar apreciaciones relacionadas con la consideración general de la cuestión, a través del análisis realizado por la doctrina y jurisprudencia nacional y extranjera.

Se trata asimismo de una materia que pertenece al derecho administrativo, que por su naturaleza es local o provincial (art. 104, Constitución Nacional), lo cual no impide recurrir a la analogía como método de interpretación válido también en el derecho público, ni la posibilidad de que algunas prescripciones contenidas en el código civil puedan aplicarse a la Nación como persona jurídica y a las personas públicas estatales de carácter nacional.

La responsabilidad del Estado constituye una cuestión que en la actualidad se encuentra admitida en todo el mundo jurídico occidental. Ya se encuentran totalmente superadas las ideas que preconizaban la irresponsabilidad del ente estatal, con fundamento en los criterios referidos a la soberanía de la ciudad estado, sostenidos por la antigua Grecia, criterios acentuados en el siglo XVI, a través de las ideas absolutistas, que consideraban ver en el Estado el poder absoluto en el interior e independencia absoluta en el exterior, situación que se mantiene con la Revolución Francesa, aun cuando reemplaza la soberanía del monarca por la soberanía del pueblo, la cual no tenía límite alguno (CASSAGNE, Juan Carlos "En torno al fundamento de la Responsabilidad del Estado" ED T. 99).

Posteriormente, y a través del proceso iniciado y consolidado por el Consejo de Estado Francés, se consagró la responsabilidad del Estado por faltas objetivas en la prestación de servicios públicos, para luego extender dicha responsabilidad a los actos judiciales y legislativos.

Asimismo, es a partir del caso Blanco y más precisamente del arret "Pelletier" (ambos del año 1873) en que se perfila una concepción publicista acerca de la responsabilidad del Estado -anteriormente se buscaba el fundamento en un criterio de neto corte civilista sustentado en la noción de culpa- basada sobre la distinción entre falta de servicio y falta de personal; se separa así la responsabilidad de la Administración de la del funcionario, sin perjuicio de la posibilidad de acumular ambas responsabilidades tal como lo reconoció el mismo Consejo de Estado en el arret "Lemonnier", siempre que la falta personal "no esté desprovista de toda la relación con el servicio."

La responsabilidad del Estado basada en la falta de servicio se construye frente a la necesidad de conceder una reparación patrimonial por los daños causados a los particulares por el funcionamiento irregular o defectuoso de un servicio público, e implica la alternación de la igualdad al soportar un sacrificio especial que traduce la realización irregular de la función administrativa, debida por igual a todos los habitantes en forma regular y permanente, la cual no debe apreciarse en relación a la culpa de la gente, sino conforme a las leyes y reglamentos que rigen la función (el servicio) y al daño causado al administrado (vgr. intervenciones no justificadas, ilegalidades, funcionamiento defectuoso, inacciones injustificadas, retrasos, etc.).

En tanto, la noción de falta personal elaborada por la doctrina francesa tiende a responsabilizar a los agentes públicos frente a los administrados, y delimitar así la responsabilidad del Es-

tado, para la que se tiene en cuenta la culpa o dolo del agente público (VEDEL, Georges "Droit Administratif" p.297-298; CASSAGNE, cit. nota 8).

Por otra parte la obligación de reparar encuentra su fundamento en el principio de restitución del desequilibrio causado al administrado que soporta un daño, desigualdad que requiere una justa restitución que si bien se gradúa de un modo distinto según que provenga de la actuación legítima o ilegítima de reparar la injusticia que provoca la violación de la igualdad y de impedir la subsistencia del desequilibrio. La obligación de resarcir el perjuicio cometido no nace del daño sino de la alteración del principio de igualdad aún cuando se requiera la ocurrencia del daño, principio que es reconocido por la Constitución Nacional en el art. 16 que estatuye que la igualdad es la base de las cargas públicas.

Ahora bien, la responsabilidad patrimonial del Estado puede ser: a) civil o de derecho privado, o b) de derecho administrativo, según se trate de un daño que provenga de la actuación del Estado en el campo del derecho civil o mercantil en donde la responsabilidad se rige por las reglas del derecho privado, basada principalmente en la noción de culpa siendo aplicables entre otros los artículos 43, 512 y 1109 del Código Civil, o bien se esté frente a una responsabilidad derivada de la actuación estatal dentro del campo de la función administrativa o en ocasión de la misma, en cuyo caso la reparación se regirá por los principios del derecho público, aun cuando pueda aplicarse para uno de los tipos específicos la responsabilidad del art. 1112 del Código Civil.

A su vez la responsabilidad del Estado regida por el Derecho Administrativo se puede dividir en responsabilidad contractual y extracontractual. En el caso de la responsabilidad extracontractual se la clasifica según se trate de supuestos en que la actuación del Estado sea legítima, de aquellos otros casos en que dicha actuación sea ilegítima.

En el caso de la actuación ilegítima, y presuponiendo que dicha ilegitimidad no tiene como presupuesto la noción de culpa, sino la de incumplimiento irregular de la función administrativa -falta de servicio-, en cuyo caso la reparación debe ser integral, -vale decir que comprenda tanto el daño emergente como el lucro cesante-, pues no es justo obligar a los administrados a que soporten todas las consecuencias perjudiciales de la actuación ilegítima del Estado, puesto que es el modo de compensar un sacrificio impuesto por una actuación que el administrado no está obligado a soportar y cuyo daño no se origina en una razón de utilidad pública, sino en el ejercicio irregular de la función administrativa.

En cambio cuando se trata de una actuación estatal legítima, pues allí es posible sustentar que si bien existe el deber de los administrados de soportar sacrificios patrimoniales por razones de interés público o bien común, es justo que la reparación debe limitarse al valor objetivo del derecho sacrificado y a todos los daños que sean consecuencia directa e inmediata, con exclusión del lucro cesante, de las circunstancias personales y de las ganancias hipotéticas, lo cual resulta lógico puesto que la comu-

nidad no debe soportar los demás conceptos, produciendo un beneficio para el particular por causa de la utilidad pública, porque si el interés público no debe ser objeto de ventajas para los particulares la indemnización acordada para restaurar el equilibrio patrimonial debe limitarse al daño emergente.

La Corte Suprema de Justicia de la Nación en el caso "Canton, Mario Elvio c. Gobierno Nacional" (Fallos 301-405 y sigs.) sostuvo que el resarcimiento debía comprender el daño emergente aplicando analógicamente el criterio establecido en el art. 10 de la Ley No 21499, para determinar la medida de la indemnización.

En oportunidad de dictar sentencia en el caso "S.A. Tomás Devoto y Cía. c. Gobierno Nacional" (Fallos 169-111), la Corte elaboró una construcción verdaderamente pretoriana sobre la base de la configuración de una responsabilidad indirecta aplicando los arts. 1109 y 1113 del Código Civil (CASSAGNE, Juan Carlos "La responsabilidad extracontractual del Estado en el campo del derecho administrativo").

En este caso, la Corte fundó la responsabilidad en los mencionados artículos, según los cuales entendió que quien ocasione daño por culpa o negligencia tiene la obligación de reparar, extendiéndose esta responsabilidad a la persona bajo cuya dependencia se encuentra el autor del daño por las cosas de que se sirve o tiene a su cuidado.

En el caso F.C. Oeste (Fallos 182-5), el Alto Tribunal reconoció la responsabilidad de la provincia de Buenos Aires sobre la

base de la aplicación del art. 1112 del Código Civil, que consagra la responsabilidad extracontractual del Estado por falta de servicio, en mérito al cual la responsabilidad se fundamenta en el ejercicio irregular de la función pública.

El argumento esencial de la responsabilidad extracontractual por la actuación ilegítima del Estado, es siempre de derecho público y consiste en la necesidad de restablecer el equilibrio a fin de mantener la igualdad ante los daños causados por el Estado.

Recientemente la Suprema Corte de la provincia de Mendoza (LL 17 jul. 89), aún cuando rechaza la acción intentada, abre la vía para que pueda esgrimirse la responsabilidad estatal por omisión. El referido tribunal cita en su sentencia la opinión del autor italiano Giovanni Duni, en la que se dice que el ilícito omisivo exige que el Estado se enfrente a una situación en la cual está obligado a actuar. Respecto de esa obligación basta que se den tres requisitos: a) La existencia de un interés normativamente relevante, sea en la relación cualitativa o cuantitativa (por ej. cualitativamente es interés prevaleciente la vida, la salud de las personas, mientras que en la relación cuantitativa abarca los intereses exclusivamente patrimoniales); b) La necesidad material en actuar para tutelar dicho interés c) la proporción entre el sacrificio que comporta el actuar y la utilidad que se consigue en el accionar.

En el ámbito vinculado con la prestación del servicio de transporte se dan situaciones en las que aparece la responsabi-

dad del Estado.

En tal sentido cabe citar la que emerge como consecuencia del contrato administrativo de concesión del servicio público de transporte -en el caso del transporte de pasajeros por automotor-, figura sobre la que más adelante nos hemos de referir, en donde el Estado debe responder respecto del operador, ante situaciones en que se pueden originar daños o perjuicios al mismo.

En virtud del carácter de servicio público que asume la prestación del transporte de pasajeros por automotor, la misma puede ser realizada a través de concesiones que la nación adjudica a los particulares. Dichas concesiones son contratos administrativos -así lo ha entendido la Corte Suprema de Justicia de la Nación (fallos: 211-83; 291-290; 301-292), en donde el Estado y cada transportista, además de establecer los derechos y obligaciones de cada parte, constituyen una estipulación por terceros que son los usuarios.

Es por ello que el Estado, a la vez que es contratante, actúa principalmente en interés de los usuarios, habida cuenta la circunstancia de que éstos no se encuentran respecto del transportista en una situación de total libertad contractual, puesto que aquéllos no tienen oportunidad de discutir las condiciones y características del contrato de transporte, circunstancia que provoca que el Estado intervenga estableciendo determinados aspectos vinculados con el servicio, como son los itinerarios, los horarios y las tarifas.

Ahora bien, como consecuencia de tratarse de una concesión de servicio público, la explotación del mismo a través del concesionario se lleva a cabo a su propia cuenta y riesgo, conservando el Estado la titularidad del servicio y adjudicando al particular el ejercicio del mismo.

Por otra parte, en el marco de las distintas relaciones de naturaleza contractual que se generan como consecuencia de la concesión, aparece el contrato de trabajo, que se celebra entre el concesionario y el personal dependiente del mismo. Precisamente como consecuencia de ese contrato de trabajo, se pueden dar situaciones que impliquen medidas de fuerza -vgr. huelgas- que constituyen un obstáculo a la satisfacción de la obligación de la continuidad del servicio. Por otra parte, concomitantemente con la huelga pueden producirse hechos anormales consistentes en actos de violencia capaces de ocasionar daños en los medios destinados a la prestación del servicio, con el objeto de impedir su cumplimiento, extremo éste que se ha dado en llamar sabotaje.

Dichas circunstancias -la huelga y el sabotaje- pueden traer como consecuencia una disminución en los servicios por la ausencia de personal encargado de las tareas de conducción, como por la retracción de parte de los concesionarios de efectivizar la prestación, como medida de prevención ante hipotéticos hechos de acción directa.

Es entonces que en tal caso, entra a jugar la responsabilidad del Estado, ya que en virtud de constituir el transporte de pasajeros un servicio público, aquél procede a garantizar la continui-

dad del mismo.

En tal sentido cabe resaltar que la obligación de la continuidad debe ser satisfecha por el concesionario como consecuencia de la explotación del servicio, en condiciones normales de realización del mismo, en donde el riesgo que se deriva de dicha explotación, representa un alea común que deviene de las contingencias de carácter ordinario que conlleva el desempeño de la actividad.

Pero cuando dicho cumplimiento se debe efectuar en situaciones de anormalidad que exige del concesionario soportar daños que impliquen pérdidas de extrema magnitud, corresponde que el Estado como cocontratante reconozca la reparación de los daños que se produjeran a raíz de la situación descripta.

La Procuración del Tesoro de la Nación ha expresado que en estos contratos de derecho público (existan o no cláusulas explícitas), aparecen como notas características aquellas que se vinculan con el derecho de la administración de exigir la regularidad y la continuidad del servicio y el correlativo derecho del contratista de obtener la protección del Estado para la seguridad de los bienes aplicados a la prestación o una compensación de las pérdidas que sufra, todo ello como derivación del derecho del concesionario de que se mantenga la ecuación económico financiera del contrato y que le sean compensados las pérdidas o daños que le causen circunstancias anormales, imprevisibles e incontrastables con sus propios medios que le hagan de onerosidad extraordinaria el cumplimiento del contrato.

Asimismo cita a Gastón Jéze, al transcribir lo siguiente: "si a pesar de las circunstancias excepcionales imprevisibles e independientes de la voluntad de las partes que trastornan la economía del contrato, el contratista no interrumpe su colaboración con el servicio público y hace lo posible para proseguir dicha colaboración en las condiciones previstas en el contrato, tiene derecho a exigir de la administración cierta participación en las pérdidas de la explotación (teoría de la imprevisión)", agregando que "el derecho a indemnización es la característica de la teoría de la imprevisión. Las reglas precedentes no son específicas del derecho público pues se aplican también a los contratos del derecho privado, (dictamen de fecha 3-oct.-86).

En consecuencia de lo expresado se desprende que corresponde de parte del Estado reparar el daño infringido al concesionario que hubiera continuado ininterrumpidamente con la prestación del servicio, y que se hubiera producido durante el desarrollo de la medida de fuerza, y como consecuencia directa de la misma.

Cabría por último preguntarse cuál sería el alcance de la indemnización. ¿Abarcará sólo el daño emergente o incluirá además el lucro cesante? Concordantemente con lo expuesto anteriormente, cabe señalar que como nos encontramos en el marco de una actuación estatal legítima, es posible sustentar que la indemnización abarca sólo el daño emergente, con exclusión del lucro cesante y de las ganancias hipotéticas, considerándose en consecuencia que la reparación alcanzará únicamente al resarcimiento de todos aquellos costos fijos vinculados con la explotación.

En lo que respecta a la denominada ocupación temporánea anormal, cabe señalar que la misma constituye una figura a la cual el Poder Público puede recurrir cuando en virtud de distintas circunstancias, los servicios de transporte por automotor se ven interrumpidos con o sin causa justificada por parte de sus prestatarios habituales y existan razones de utilidad pública en reestablecer la continuidad de los mismos.

Es de hacer notar, que los referidos servicios deben realizarse obligatoriamente en los horarios y recorridos oportunamente aprobados, salvo que se diese una situación de fuerza mayor que hiciese imposible el normal desenvolvimiento de los mismos.

En consecuencia, de advertirse una interrupción que no se encuentre motivada en una causa que la justifique, autoriza a que la Autoridad de Aplicación se encuentre facultada a proceder a la ocupación temporánea de bienes y a la ejecución directa de las prestaciones, con el objeto de asegurar al usuario la prosecución ininterrumpida del transporte automotor, dado el carácter esencial que éste reviste en las relaciones socio económicas de la comunidad para el traslado de personas y bienes insusceptibles de ser satisfechas por otro modo alternativo.

Puede darse el caso, en donde la autoridad administrativa hubiese dispuesto la suspensión o caducidad de la concesión otorgada, en virtud de la comisión de actos que constituyen infracción, lo que nos coloca en presencia de una sanción aplicada, -en mérito a la garantía del debido proceso- luego de haberse realizado una investigación previa con la consiguiente defensa del imputa-

do, que permita determinar que la prestataria de que se trata pudo haber incurrido en dichas infracciones que la hicieron merecedora de la mencionada sanción. En virtud de ello, y con el objeto de asegurar la continuidad de los servicios, el poder público puede llevar a cabo la ejecución directa de los mismos.

Paralelamente, existen situaciones en las que -por su carácter anormal, urgente, imperioso o súbito- la autoridad de aplicación necesita contar con facultades que le permitan hacerse cargo de la efectiva realización de los servicios, a fin de asegurar la continuidad de los mismos, en aquéllos casos en que los prestadores naturales los interrumpiesen temporariamente y mientras transcurra dicho acontecimiento, lo que implica la posibilidad de poder ocupar los bienes destinados a satisfacer tal extremo. En tales circunstancias, no resultan de aplicación las disposiciones contenidas en normas de carácter sancionatorio, atento que las mismas, por su tipificación expresa, no corresponde interpretarlas de un modo extensivo, sin perjuicio de que las mismas prevean la ocupación temporánea de bienes.

Dichas situaciones pueden presentarse ante casos de fenómenos meteorológicos, movimientos sísmicos, epidemias, huelgas laborales o paros patronales -lock out- o cualquier otro tipo de conmoción interior, en virtud de las cuales los aludidos servicios se ven interrumpidos, y existe una razón de interés público en reestablecer su continuidad.

En tales hipótesis, el Estado, teniendo como finalidad esencial la consecución del bien común, puede proceder a ocupar

los bienes que resulten necesarios a dichos efectos, debiendo extenderse la ocupación durante todo el período de tiempo que durase el acontecimiento imprevisto, resultando conveniente que la norma que autoriza la mencionada actuación, de parte del Estado, establezca un plazo máximo, en el cual se deberá desarrollar dicha actuación, no pudiendo el mismo ser extendido o prorrogado. No obstante ello, la Autoridad Pública posteriormente sustanciará el pertinente procedimiento tendiente a determinar la responsabilidad que corresponda.

La ocupación temporánea anormal, dará derecho a exigir la reparación de los daños o deterioros causados a los bienes que se hubieren afectado al uso temporario, así como también la incidencia que tuvieran dichos daños en los costos fijos de explotación, la cual asimismo debe ser resarcida. No debe olvidarse que se trata de un caso de actividad legítima del Estado, y en tal sentido no daría lugar al resarcimiento del lucro cesante o ganancia hipotética del prestatario.

Por todo lo expuesto, se considera pertinente incluir en el texto legal disposiciones específicas que consagren y reglamenten la responsabilidad del Estado provincial en materia contractual y extracontractual respecto de todo lo atinente a la prestación de transporte por automotor, representando éste un criterio que incluso avanza sobre las legislaciones consultadas referidas a la materia.

TITULO XI - REGISTROS PROVINCIALES

Se propicia crear el Registro Provincial de Transporte de Pasajeros y de Cargas por Automotor, disponiéndose que por vía reglamentaria se determinará los requisitos exigibles para hacer efectiva la respectiva inscripción.

PARTE ESPECIAL: TITULO I - TRANSPORTE DE PERSONAS

Capítulo I: De los servicios de transporte de personas

Se refiere a las categorías de servicios que quedan incluidos dentro el marco de regulación de la norma legal. Dichos servicios son clasificados en función de su naturaleza (públicos regular, turismo, contratado, privado exclusivo).

Asimismo se realiza la diferenciación entre servicio público, servicio de interés general (también dado en llamar de oferta pública) y servicio privado, conceptos que ya han sido tratados con anterioridad.

Capítulo II - De la Concesión

La concesión es el acto mediante el cual el Estado encomienda a una persona -física o jurídica- por un tiempo determinado, la organización y funcionamiento de un servicio público. El concesionario actúa a su propia cuenta y riesgo, percibiendo por su labor la retribución que puede consistir en el precio pagado por los usuarios, o en subvenciones y garantías otorgadas por el Estado, o en ambas cosas a al vez (MARIENHOFF, cit. T III-B pág. 577; HAURIOU "Precis de droit administratif et de droit public" pág. 1015; BLONDEAU "La concesión de service public", pag. 243;

SAYAGUES LASO "Tratado de Derecho Administrativo" T 2 pág. 12; CAETANO "Manual de direito administrativo" pág. 304 y 559), criterio que también ha sido compartido por la jurisprudencia (C.S. J.N. FALLOS 141-268; 183-116; 158-268, entre otros).

En la concesión de servicio público la titularidad de la competencia corresponde exclusivamente al Estado, siendo solamente su ejecución concedida a los particulares, sin mengua de los atributos esenciales del Poder Estatal, revistiendo por lo tanto el carácter de contrato de derecho público (C.S.J.N. FALLOS 211-83, 188-9).

La concesión es un contrato administrativo en el cuál prevalece el carácter "intuitu personae", que se otorga con el fin de satisfacer un interés público. Debe ser ejecutada directamente por el concesionario y no puede ser transferida sin autorización del concedente.

Dicho vínculo jurídico tiene naturaleza contractual y representa un régimen útil para "garantizar que las prestaciones se realicen con predominio del interés público (BARRA, Rodolfo Carlos "Hacia una interpretación restrictiva del concepto jurídico de servicio público" LL 1982-B, pág. 363).

La concesión presenta los siguientes caracteres:

- a. La explotación la hace el concesionario a su propio costo y riesgo.
- b. Se otorga con el fin de satisfacer un interés público.

c. Es un contrato administrativo en el cual prevalece el carácter "intuitu personae", lo cual implica dos consecuencias:

- que la ejecución debe ser realizada directamente por el concesionario.
- que no puede ser transferida sin autorización del concedente.

d. Es un contrato bilateral con prestaciones recíprocas.

e. Es oneroso.

¿Quiénes son parte en la concesión?

Las partes son básicamente dos: el concedente, o sea el que otorga la concesión, y el concesionario, que es aquél a quien se le otorga la concesión y la ejecuta.

Asimismo, es del caso señalar, que en materia de transporte por automotor, la figura de la concesión ha sido receptada en nuestro país por la legislación provincial, así como también por el derecho extranjero, pudiéndose citar como ejemplo la Ley N° 3761 de la Provincia de Entre Ríos, el Decreto Ley N° 16378/57 de la Provincia de Buenos Aires, la Ley N° 2426 de la Provincia de Catamarca, el Decreto N° 92.353/86 de la República Federativa del Brasil, etc.

El concesionario, como consecuencia del ejercicio de la concesión, entabla distintas relaciones jurídicas, a saber:

- a. De carácter público, administrativo en la especie, como consecuencia del contrato de concesión.

- b. De carácter privado con el usuario, destinatario del servicio.
- c. De naturaleza laboral, con el personal relacionado a través de un contrato de trabajo.
- d. Con terceros puede establecer relaciones contractuales de naturaleza civil o comercial (adquisición de combustible, de elementos, locación de cosas, etc.) o extracontractuales (derivadas de algún delito o cuasidelito).

En cuanto a los requisitos para ser concesionario, así como también en lo relativo a los elementos que debe contener el respectivo contrato de concesión, debería ser materia de regulación por vía reglamentaria.

Solamente deberían ser adjudicados en concesión aquellos servicios regulares de transporte de pasajeros por automotor.

El procedimiento adecuado para seleccionar al concesionario es aquél que permite la concurrencia y oposición de postulantes, extremos éstos que caracterizan al procedimiento licitatorio; este asegura la igualdad entre los oferentes, a fin de que puedan participar con similares posibilidades y condiciones, además de ser evaluados sobre similares bases concursales.

Cabe señalar al respecto que la doctrina administrativa, tanto nacional como extranjera, se ha expresado favorablemente en cuanto a la conveniencia y utilidad del mencionado procedimiento (BERCAITZ, "Teoría General de los Contratos Admi-

nistrativos" pág. 262; MARIENHOFF, ob. cit. Tq III-A, pág. 183 y sigs.; SAYAGUES LASO, cit. Tq 1, pág. 553, BIELSA, ob. cit. Tq I, pág. 317).



Asimismo, corresponde expresar que diferentes textos legales provinciales y extranjeros han incorporado la figura procedimental basada en la concurrencia de oferentes, entre los que se pueden mencionar los siguientes: Ley N° 2426 (Pcia de Catamarca); Decreto Ley N° 16378/57 (Pcia de Buenos Aires); Ley N° 3761 (Pcia de Entre Ríos), y en el derecho extranjero, entre otros, se puede citar el Decreto N° 92.353/86 de la República Federativa del Brasil, y asimismo lo regulado en un anteproyecto de ley de transporte por carretera de España.

Quedaría asimismo el recurso de la libre elección por parte de la autoridad competente, procedimiento que si bien es aceptado por la doctrina, sobre todo en lo relativo a los contratos que, como la concesión del servicio de transporte por automotor de pasajeros, presentan el carácter de "intuitu personae", se considera que solamente debería recurrirse al mismo en situaciones excepcionales, en las cuales no se pudiera o no fuese viable implementar un procedimiento de selección sobre la base de la concurrencia y oposición.

El procedimiento de selección supone un posterior acto de adjudicación y subsiguiente aceptación del adjudicatario, para concluir en la posterior celebración del contrato de concesión de servicio público.

En lo que respecta a la duración de la concesión, es opinión generalizada la que entiende que las concesiones de servicios deben ser temporarias, vale decir por un número determinado de años. Dicho número dependerá de las circunstancias de cada caso, y en especial del criterio que tenga el concedente respecto del servicio, y el término mínimo el cual el concesionario se encuentre en condiciones de amortizar la inversión realizada.

Con referencia a la posibilidad de ceder o transferir una concesión, se propicia adoptar algunos de los lineamientos contenidos en distintas normas de transporte vigentes en el orden nacional o provincial.

En efecto, la concesión no podría ser transferida sin la expresa autorización de la autoridad de aplicación, debiendo el cesionario reunir las calidades y condiciones exigidas para ser titular de una concesión con el objeto de garantizar la eficiencia y continuidad del servicio, no pudiendo cederse en ningún caso si el servicio que se presta a consecuencia de la concesión que se pretende transferir, no ha estado en explotación por un período de tiempo expresamente determinado. Tampoco se autorizará, si existieren obligaciones incumplidas de parte del concesionario cedente. En todos los casos en que se autorice la transferencia subsistirá la responsabilidad del concesionario primitivo en forma solidaria con el nuevo concesionario, y, además, la Autoridad de Aplicación podrá exigir otras garantías, a las dadas originaria-

mente.

Asimismo, la Autoridad competente deberá evaluar si la aludida cesión está orientada hacia la reducción de la competencia o eventualmente la monopolización de la oferta en el corredor de que se trate, en cuyo caso podrá denegar la respectiva solicitud, a fin de asegurar el mantenimiento de la diversificación de operadores.

La concesión se extingue por:

- a. Vencimiento del Plazo.
- b. Fallecimiento del concesionario en caso de tratarse de una persona física.
- c. Revocación por oportunidad, mérito o conveniencia.
- d. Rescate por el Estado.
- e. Rescisión bilateral.
- f. Caducidad.

Capítulo II - De la habilitación

La habilitación representa una autorización genérica por la cuál la Autoridad Administrativa faculta a un particular a fin de que pueda ejecutar la prestación de un servicio considerado de interés general, sin otra exigencia que la de satisfacer una serie de requisitos específicamente determinados. Es el caso de la obligación de inscribirse en un registro especialmente establecido al efecto, disposición ésta que puede ser apreciada en una norma nacional referida al

transporte de cargas (Reglamento aprobado por Decreto N° 405 /81), así como también en distintas normas provinciales vinculadas a la misma materia.

Capítulo III - Del permiso

El permiso precario en cambio, es un acto unilateral del Poder Público, en donde el permisionario carece de derechos frente al Estado, pudiendo ser revocado dicho permiso en cualquier momento y sin recurso alguno. La actual Ley N° 2426 de la Provincia de Catamarca en el art. 7 prevé la posibilidad de autorizar permisos precarios con carácter experimental por el término máximo de un (1) año.

Capítulo IV - Del Régimen de Explotación

Se hace alusión a materias tales como: horarios y frecuencias, recorridos, fraccionamientos, ramificaciones, desdoblamientos y determinación de cabeceras, concentración o diversificación de servicios, tarifas, boletos y pasajes, etc.

Capítulo V - Régimen Tarifario

Se establece que los valores tarifarios a ser aplicados a la prestación del servicio público de transporte de personas, (única prestación en la cual el mismo podrá ser regulado y establecido por la Autoridad concedente), deberán ser razonables, justas y uniformes, en igualdad de condiciones

para todos los que se sirvan de la aludida prestación del transporte.

Asimismo se propicia que la Autoridad de Aplicación diseñe un método que permita establecer los valores tarifarios para cada zona, atendiendo a los distintos tipos de caminos utilizados, para lo cual podrá efectuar consultas a los organismos específicos que resulten pertinentes.

Se incluye, además, el criterio vinculado con el mantenimiento de la ecuación económico financiera de los servicios, como parámetro a ser tenido en cuenta, -entre otros aspectos-, en ocasión de fijarse los valores tarifarios.

Capítulo VI - De los subsidios al Transporte

Los subsidios serán otorgados por la Autoridad de Aplicación; se financiarán a través del Fondo Provincial de Transporte para el Modo Automotor, y deberán quedar limitados al servicio público regular de transporte de personas, cuya necesidad pública de prestación resulte manifiesta, y que por razones muy explícitas y documentadas, no pudiese financiarse con el resultado de la explotación.

Será necesario tener en cuenta para el otorgamiento de un subsidio:

- a) La necesidad pública en establecer o mantener el servicio;
- b) La imposibilidad del mismo de autosustentarse e-

conómicamente a través de su propia explotación;

- c) El periodo de tiempo a lo largo del cual el mismo será otorgado;
- d) La magnitud a la que alcanzará el mismo.

TITULO II - TRANSPORTE DE COSAS

Capítulo I - De los servicios de transporte de cosas

Se procede, al igual que en el caso del transporte de personas a diferenciar los servicios entro lo que se denomina servicio de oferta pública y servicio por cuenta propia.

El servicio de oferta pública es aquél que se realiza para terceros, por parte de las personas físicas o jurídicas debidamente inscriptas en el registro respectivo, haciendo oferta pública y abierta de sus servicios y de su capacidad de transportación, mediante el cobro de fletes libremente convenidos.

Denomínase, en cambio, transporte por cuenta propia aquél que reúne una serie de características, que el proyecto de texto legal expresamente menciona, y que son las siguientes:

- a) Que sea realizado por personas físicas o jurídicas cuya actividad comercial no comprenda al transporte como objeto principal.
- b) Que el transporte se realice en vehículos de pro-

propiedad del transportador o, en su defecto, arrendados por él, circunstancia que deberá ser acreditada en los términos que fije la reglamentación.

- c) Que se trate de transporte de personas que guarden relación de dependencia con el transportador o se encuentren vinculados o afectados a su actividad.
- d) Que se trate de transporte de cargas de propiedad, para uso o comercialización, del titular o locatario del vehículo.
- e) Que sea un transporte masivo en las condiciones de cantidad y volumen que determine la reglamentación.

Capítulo II - De la Habilitación

La habilitación es la autorización genérica a través de la cual la Autoridad de Aplicación faculta a un particular a fin de que pueda efectuar un servicio masivo de oferta pública o por cuenta propia de transporte de cosas, sujeta a la condición de que el transportista haga efectiva la inscripción en el respectivo Registro creado al efecto para lo cual deberá satisfacer el cumplimiento de los requisitos que en cada caso se exigen.

Los requisitos a cumplir para obtener la habilitación con respecto al transporte de cosas, de acuerdo al tipo de transporte de que se trate, se considera pertinente establecerlos por vía reglamentaria.

Capítulo III - Del Régimen de Explotación

El transporte de cosas por automotor es totalmente libre en todo el territorio provincial sin ningún tipo de limitaciones que afecten la libertad de circulación y contratación de carga y descarga. Las Empresas de Transporte deberán operar en la contratación del transporte de acuerdo a lo que establece el Código de Comercio al respecto.

En lo que atañe al precio de los servicios, se incluye la posibilidad por la cual la Autoridad de Aplicación pueda señalar indicadores de referencia en aquéllos servicios caracterizados como de oferta pública.

No resulta procedente limitar el tipo de utilización que se ha de dar al vehículo de transporte de cosas por automotor, salvo aquéllas limitaciones que se deriven de normas específicas en materia de higiene y salubridad.

El transporte masivo por cuenta propia no estará sujeto a un régimen de explotación determinado. El transporte de material peligroso por automotor será objeto de una reglamentación específica por parte de la Autoridad de Aplicación, que abarque los productos involucrados, sus incompatibilidades, el tipo de vehículo a utilizar, así como su identificación y señalización externa, el adiestramiento necesario del personal de conducción, las obligaciones y responsabilidades del transportista, lo atinente al embalaje, acondicionamiento y manipuleo de las cargas, el

establecimiento de itinerarios y horarios de circulación, y demás especificaciones relativas a la operación de tales servicios bajo condiciones de seguridad.

Como consecuencia de todo lo expresado se eleva el presente poyecto a su consideración.

ANTEPROYECTO
DE LEY

PARTE GENERAL

TITULO I

AMBITO DE APLICACION

ARTICULO 1º.- El transporte por automotor de personas y cosas que se desarrolle dentro del territorio de la provincia, de acuerdo a la clasificación que se señala en el artículo siguiente, quedará sometido a las disposiciones de la presente ley, y a la reglamentación que en su consecuencia se dicte.

Por ley especial se podrá adjudicar competencia a cada uno de los municipios que integran la provincia, en cuanto al otorgamiento y contralor del transporte por automotor en el ámbito territorial sometido a su respectiva jurisdicción.

ARTICULO 2º.- El transporte por automotor que se menciona en el artículo 1º, es susceptible de la siguiente clasificación:

1. Transporte de Personas de carácter masivo.

- a) Transporte regular efectuado como servicio público.
- b) Transporte para el turismo.
- c) Transporte contratado.
- d) Transporte privado exclusivo.

2. Transporte de cosas.

- a) Transporte de oferta pública.

- b) Transporte por cuenta propia.

TITULO II

AUTORIDAD DE APLICACION

ARTICULO 3º.- La DIRECCION PROVINCIAL DE TRANSPORTE será el órgano que gozará de las atribuciones necesarias para proceder a la ejecución y aplicación de las disposiciones contenidas en la presente ley, y en las reglamentaciones que se dicten en su consecuencia.

ARTICULO 4º.- Sin perjuicio de las funciones y facultades que se desprendan de normas específicas relativas a la organización ministerial y de sus órganos inferiores, se confiere a la DIRECCION PROVINCIAL DE TRANSPORTE las siguientes atribuciones:

- a) Ordenar, organizar, sistematizar y reglamentar el transporte de personas y de cosas.
- b) Controlar la realización del transporte de personas y de cosas.
- c) Propiciar la adecuación del ordenamiento normativo a las necesidades que sucesivamente se deriven de la evolución del sector transporte.
- d) Organizar, controlar y ejecutar los actos tendientes a materializar la vinculación con el sector privado a través de la concesión, la habilitación o el permiso.
- e) Establecer el régimen tarifario del servicio público de transporte de personas.
- f) Solicitar el auxilio de la fuerza pública cuando las

circunstancias lo requieran, con el objeto de preservar y garantizar la continuidad y seguridad de los servicios de transporte sometidos a su jurisdicción.

g) Sancionar disposiciones de naturaleza reglamentaria, destinadas a regular aspectos técnicos, operativos y funcionales relacionados con la prestación de los servicios de transporte por automotor.

h) Ejercer las demás facultades que se desprenden de la presente ley o de otras normas de contenido específico.

ARTICULO 5º.- La DIRECCION PROVINCIAL DE TRANSPORTE podrá promover la celebración de acuerdos por parte del PODER EJECUTIVO PROVINCIAL, con el ESTADO NACIONAL sujetos a la posterior ratificación del PODER LEGISLATIVO PROVINCIAL, referido a la programación, coordinación y fiscalización de los servicios de transporte de jurisdicción nacional que se desarrollen dentro del territorio de la provincia, con el fin de asegurar una eficaz complementación entre éstos y los servicios locales.

Asimismo, podrá propiciar similares acuerdos con las otras provincias, con fines de asistencia técnica y profesional, referida a la planificación y control del transporte por automotor, y con los distintos municipios de la Provincia a fin de posibilitar la coordinación con éstos en todo lo relativo al tránsito de vehículos de transporte dentro de los respectivos ejidos municipales.

TITULO III

ENTE COORDINADOR DE NATURALEZA MULTIJURISDICCIONAL

ARTÍCULO 6º.- El Poder Ejecutivo Provincial propiciará la

creación de un Ente Coordinador de Transporte de naturaleza multijurisdiccional, a integrarse por el Estado Provincial y uno o mas municipios de los establecidos en el mismo, en ocasión de presentarse una situación de concurrencia entre ellos, en materia de competencia sobre aspectos de distinta índole que puedan tener vinculación o incidencia sobre el transporte por automotor, respecto de una zona geográfica determinada, y resulte necesario o conveniente fijar políticas y objetivos comunes en orden a establecer criterios económicos y de gestión operativa que puedan luego ser aplicados a los servicios que se efectuen en el ámbito territorial pertinente.

La creación del ente deberá efectuarse a través de ley, la cual fijará las pautas para su organización, funcionamiento, conducción y atribuciones, así como también, señalará los recursos destinados a permitir su desenvolvimiento y actuación.

TITULO IV

DE LOS OPERADORES DE LOS SERVICIOS

ARTICULO 7º.- Los operadores de los servicios de transporte por automotor de personas o cosas, deberán ser personas físicas o jurídicas, pudiendo desarrollar su actividad, según la naturaleza de los respectivos servicios, mediante concesion, habilitación o permiso.

ARTICULO 8º.- Las personas físicas deberán satisfacer los siguientes requisitos:

- a) Poseer domicilio real y bienes en la Provincia, con una residencia minima inmediata anterior de DOS (2)

años, al momento de iniciar la explotación.

- b) Estar inscriptas en la matrícula de comerciante.
- c) Estar inscriptas en los organismos impositivos y previsionales pertinentes.
- d) Organizar su explotación en forma de empresa.

ARTICULO 9o.- Las personas jurídicas deberán constituirse como sociedades de derechos o entidades cooperativas, y estar radicadas en el ámbito territorial de la Provincia.

Solamente podrán operar las sociedades de derecho constituidas bajo aquellos tipos sociales admitidos en la Ley de Sociedades Comerciales.

Las entidades cooperativas se conformarán de acuerdo a lo que establece la norma específica que regula su funcionamiento.

ARTICULO 10.- El contrato o estatuto de las personas jurídicas deberá incluir como objeto social, la explotación del transporte por automotor en general, o bien la mención de la prestación específica que corresponda de transporte de personas o de cosas en particular, y, asimismo, las clases de servicios en que se pueda clasificar cada una de aquellas, en su caso.

En el caso de las sociedades por acciones, los títulos representativos de las mismas que integren el capital deberán ser nominativos no endosables.

TITULO V

PERSONAL DE CONDUCCION

ARTICULO 11.- El personal de conducción de los vehículos afec-

tados a los servicios de transporte por automotor, deberá poseer aptitud física y psíquica adecuada, y además, la pertinente idoneidad teórico-práctica para ejercer su función específica.

ARTICULO 12.- En función de lo expresado en el artículo anterior, la Autoridad de Aplicación otorgará la correspondiente documentación habilitante que acredite haber superado satisfactoriamente los exámenes psicofísicos y teórico-prácticos.

ARTICULO 13.- La reglamentación de la presente ley deberá contener disposiciones respecto de:

- a) El otorgamiento del Documento Habilitante, los requisitos y condiciones para su obtención y los exámenes previos de carácter necesario, distinguiendo la diversidad de exigencias, según se trate de transporte de personas o de cosas.
- b) El plazo o plazos de vigencia del mismo.
- c) El momento en que se hará efectiva su exigibilidad, respectivamente para el transporte de personas y de cosas.
- d) El pedido de reconsideración admisible en sede administrativa en caso de denegatoria, su trámite y autoridad competente para su resolución.

ARTICULO 14.- Se podrá establecer por vía reglamentaria la organización de cursos de capacitación y perfeccionamiento del personal de conducción, a fin de posibilitar la adquisición de conocimientos acerca del tránsito y la seguridad vial, de las normas sobre comportamiento para con los usuarios de los servicios, y demás obligaciones derivadas de la tarea específica de conducción.

ARTICULO 15.- Asimismo la reglamentación regulará lo atinente a la obligatoriedad de la doble conducción y de los períodos de descanso, en función de la distancia que se registre entre el origen y destino del servicio de que se trate, y según que la prestación se refiere a un desplazamiento de personas o a un tráfico de mercancías.

En el caso del transporte de pasajeros, la tarea de conducción no puede tener un lapso ininterrumpido de tiempo mayor a SEIS (6) horas.

TITULO VI

MATERIAL RODANTE

ARTICULO 16.- El diseño de los vehículos que se afecten a los servicios de transporte por automotor, deberá observar las disposiciones generales en materia de tránsito que rijan en todo el ámbito de la República Argentina, en todo lo relacionado con los pesos, dimensiones y dispositivos de seguridad de los mismos. La Autoridad de Aplicación podrá fijar pautas más restrictivas con referencia a dichos aspectos, cuando ello obedezca a razones de seguridad, en virtud de determinadas características en las cuales se deberá realizar el transporte.

ARTICULO 17.- La titularidad del dominio del material rodante afectado al servicio público de transporte de personas, deberá corresponder al concesionario o permisionario del servicio.

Asimismo se podrá autorizar el arrendamiento, comodato o arrendamiento con opción de compra, hasta una proporción que no resulte superior al VEINTE POR CIENTO (20 %) de la totalidad del parque habilitado. La reglamentación que al efecto

se dicte, señalará el momento a partir del cual será de aplicación la disposición establecida en el presente artículo.

ARTICULO 18.- La cantidad de vehículos a habilitar por cada empresa concesionaria del servicio público de transporte de personas, se determinará de acuerdo a la cantidad de frecuencias asignadas a la misma, y los necesarios refuerzos derivados de incrementos ocasionales de la demanda, o para sustituir a las unidades que fueran retiradas del servicio por desperfectos mecánicos o para su revisión.

ARTICULO 19.- Para los vehículos afectados a los servicios de transporte de personas será obligatoria la verificación técnica periódica, la que deberá realizarse en periodos de tiempo que variarán de acuerdo a la antigüedad de cada una de las unidades, no pudiendo exceder dicho lapso de un máximo de un año calendario. La Autoridad de Aplicación examinará la conveniencia de extender la obligatoriedad a los vehículos de carga, determinando el momento a partir del cual dicha obligatoriedad se hará efectiva.

ARTICULO 20.- La Autoridad de Aplicación dictará reglamentaciones referidas a:

- a) La aprobación de las normas técnicas de diseño de los vehículos, en cuanto a las condiciones de seguridad, higiene y comodidad de los mismos, de acuerdo con las características de cada uno de los servicios y de las rutas o caminos en que deban prestarse, para cuya elaboración se podrá formular consulta a otros organismos públicos o entidades privadas con idoneidad específica respecto del tema.

- b) La aprobación del protocolo técnico en base al cual se deberán realizar las verificaciones técnicas de carácter periódico de los vehículos.
- c) La posibilidad de efectuar publicidad comercial en el interior o en el exterior del vehículo.
- d) Cualquier otra reglamentación inherente al material rodante relativo a los servicios de transporte.

TITULO VII

INSTALACIONES FIJAS

ARTICULO 21.- Las estaciones terminales y de concentración de cargas, talleres destinados a la atención de servicios de guarda, reparación o mantenimiento de unidades vehiculares de transporte podrán ser de propiedad pública o privada.

En el caso de tratarse de una propiedad pública, la explotación de la misma podrá ser efectuada:

- a) Por la Autoridad de Aplicación.
- b) Por los municipios.
- c) Por un concesionario especialmente seleccionado al efecto. Dicha selección se efectuará a través de un concurso público.

ARTICULO 22.- Las empresas de transporte podrán ser titulares de dominio de una o mas instalaciones fijas destinadas a la atención de su propia explotación y como soporte técnico-administrativo de la misma.

ARTICULO 23.- La Autoridad de Aplicación podrá exigir a las empresas de transporte que operen en el marco de la presente

ley, a utilizar las estaciones terminales o de concentración de cargas, construidas por la Provincia o por los distintos Municipios, en su caso. A los efectos de dicha utilización, los operadores deberán someterse a disposiciones específicas emanadas de la Autoridad bajo cuya jurisdicción se encuentra la instalación que corresponda.

ARTICULO 24.- La Autoridad de Aplicación podrá establecer exigencias básicas en materia de instalaciones fijas a las empresas prestadoras de servicio y en función de la clase y naturaleza de los mismos.

Asimismo podrá sancionar disposiciones referidas al trámite de aprobación de dichas instalaciones fijas.

TITULO VIII

FONDO PROVINCIAL DE TRANSPORTE PARA EL MODO AUTOMOTOR

ARTICULO 25.- Créase el FONDO PROVINCIAL DE TRANSPORTE PARA EL MODO AUTOMOTOR que estará integrado por:

- a) El producido de la recaudación de la TASA PROVINCIAL DE TRANSPORTE PARA EL MODO AUTOMOTOR, sus intereses y actualizaciones.
- b) El producto de multas y sus accesorios, que se apliquen por infracciones a las normas legales y reglamentarias en la materia, cometidas por los prestatarios de servicios de transporte automotor sometidos a la jurisdicción provincial.
- c) Las sumas que en concepto de oferta inicial, así como el aporte que de los ingresos totales provenientes de

la explotación de servicios públicos de transporte automotor, efectúen las empresas postulantes que resulten adjudicatarias en los casos en que se lleven a cabo licitaciones públicas para el otorgamiento de los respectivas concesiones, valorando a tal efecto como elemento de evaluación, entre otros factores, las sumas y aportes que por dichos conceptos se realicen.

- d) Las contribuciones especiales del GOBIERNO PROVINCIAL, con arreglo al presupuesto anual.
- e) Los legados, donaciones y contribuciones.
- f) Los ingresos de cualquier naturaleza que provengan de aranceles, gravámenes, tasas o recaudaciones especiales existentes o que se autoricen en el futuro, que se generen como consecuencia de la actividad del transporte o cuando una norma expresa así lo determine.

ARTICULO 26.- Los recursos del FONDO PROVINCIAL DE TRANSPORTE PARA EL MODOS AUTOMOTOR se destinarán exclusivamente para:

- a) Proveer el desarrollo del sector transporte en cuanto a posibilitar estudios o tareas de investigación.
- b) Proveer proyectos u obras de infraestructura del transporte automotor.
- c) Financiar la organización, el funcionamiento y proveer de un adecuado equipamiento técnico, informático y de vehículos a la Autoridad de Aplicación para permitir un eficaz cumplimiento de su cometido.

- e) Implementar programas de prevención e investigación de accidentes, educación vial, capacitación técnica de los conductores, control de la seguridad activa y pasiva de los vehículos, entre otros temas que contribuyan a mejorar la seguridad vial en los servicios de transporte automotor.
- f) La creación, equipamiento y funcionamiento de escuelas de conductores profesionales, que sirvan para capacitación, perfeccionamiento y especialización.
- g) Financiar el plantel necesario para las tareas de estudio, control, fiscalización, investigación y seguridad relativas al sistema de transporte automotor.
- h) Posibilitar la realización de estudios de planificación del transporte automotor de pasajeros y cargas, y demás aspectos relacionados con los mismos, ya sea a través de personal dependiente de la Autoridad de Aplicación, o por medio de la contratación directa de servicios de terceros sin relación de dependencia.
- i) Otorgar préstamos o subsidios, con o sin reintegro, para promoción a las personas físicas o jurídicas que realicen servicios de transporte por automotor, que no resulten rentables y revistan el carácter de servicio público.
- j) Financiar publicaciones que incluyan material normativo referido al transporte automotor, así como también estudios técnicos, proyectos, estadísticas y todo otro antecedente de interés para el sector, con el objeto de facilitar su adecuada difusión.

- k) Atender cualquier otro cometido que tuviese relación con la finalidad contenida en la presente ley.

ARTICULO 27.- La TASA PROVINCIAL DE TRANSPORTE PARA EL MODO AUTOMOTOR es anual y deberá ser abonada por toda persona física o jurídica que realice cualquiera de los servicios de transporte por automotor regulados por la presente ley, sometidos a la jurisdicción de la DIRECCION PROVINCIAL DE TRANSPORTE.

ARTICULO 28.- El valor anual para cada unidad será determinado por la Autoridad de Aplicación, a través de una escala proporcional a la cantidad de plazas, a la capacidad de carga o a la potencia del vehículo tractor, según el caso, que legalmente pueda transportar y conforme a las características del servicio que preste, entre los siguientes límites:.....

..... boletos
mínimos correspondientes al cuadro tarifario vigente en la Ciudad de SAN FERNANDO DEL VALLE DE CATAMARCA, y el máximo, su quintuplo.

ARTICULO 29.- El monto que corresponda abonar en concepto de TASA PROVINCIAL DE TRANSPORTE PARA EL MODO AUTOMOTOR se establecerá tomando como referencia el mencionado valor tarifario correspondiente al segundo mes anterior al de la fecha de su vencimiento, pudiendo el mismo ser prorrogado.

ARTICULO 30.- El pago podrá efectuarse en una o varias cuotas. En este último supuesto, el importe será actualizado de acuerdo a la variación que registre el Índice de Precios Mayoristas Nivel General que publica el INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA Y CENSOS, o el que en el futuro lo reemplace, correspondiente al penúltimo mes anterior al vencimiento de la primera cuota y el penúltimo mes anterior al vencimiento de cada una de las

cuotas que se establezcan. La falta de pago en término de alguna de las cuotas hará caducar automáticamente el plazo de las restantes, haciendo exigible su pago por la vía ejecutiva pertinente establecida en el Artículo 34 de esta Ley. La mora operará de pleno derecho, generando la obligación de abonar los intereses y actualizaciones pertinentes.

ARTICULO 31.- Los importes de la TASA PROVINCIAL DE TRANSPORTE PARA EL MODOS AUTOMOTOR no abonados en término, devengarán un interés anual que no podrá superar el VEINTE POR CIENTO (20 %) calculado sobre dichas sumas debidamente revalorizadas, computable desde la fecha en que se hubiese operado la mora en el pago.

ARTICULO 32.- Las deudas resultantes de la omisión del pago en término de la TASA PROVINCIAL DE TRANSPORTE PARA EL MODOS AUTOMOTOR, serán actualizadas.

Para ello se utilizará como base la variación del Índice que se menciona en el art. 30, correspondiente al penúltimo mes anterior a aquél en que se debió efectuar el pago -mes de vencimiento- y el penúltimo anterior a aquél en que se lo realice.

ARTICULO 33.- Los intereses y actualizaciones subsistirán aun cuando la autoridad de aplicación no haga reserva expresa al recibir el pago. Con carácter general y cuando medien circunstancias excepcionales debidamente justificadas, dicha autoridad podrá eximir en todo o en parte de la obligación de abonar los intereses.

ARTICULO 34.- La falta de pago al vencimiento, luego de transcurrido el término de SESENTA (60) días contados a partir de aquél, dará lugar a exigir su cobro por vía de ejecución fis-

cal, sirviendo de suficiente título la certificación de dicha deuda por la autoridad administrativa competente.

Las sumas que se reclamen en tal concepto y que sean objeto de ejecución, contendrán los importes adeudados, sus intereses de ley, y actualización por desvalorización monetaria.

ARTICULO 35.- La administración de los recursos del "FONDO PROVINCIAL DE TRANSPORTE PARA EL MODO AUTOMOTOR", estará a cargo de la DIRECCION PROVINCIAL DE TRANSPORTE, con arreglo al presupuesto que fije el PODER EJECUTIVO.

ARTICULO 36.- Los importes recaudados con destino al "FONDO PROVINCIAL DE TRANSPORTE PARA EL MODO AUTOMOTOR" ingresarán a una cuenta especial creada al efecto. El PODER EJECUTIVO instrumentará los actos necesarios a los efectos de proceder a la creación de la cuenta respectiva.

TITULO IX

REGIMEN SANCIONATORIO

ARTICULO 37.- Las infracciones a las normas legales y reglamentarias, en que incurran los prestatarios de servicios de transporte por automotor sometidos al contralor y fiscalización de la Autoridad de Aplicación, serán sancionadas de acuerdo a como se determina en el presente título. Los transportistas no podrán declinar en su personal la responsabilidad por las infracciones en que el mismo incurra.

ARTICULO 38.- Serán sancionadas con apercibimiento, multa, suspensión o caducidad total o parcial de las concesiones, habili-

taciones o permisos en su caso, con las accesorias de inhabilitación perpetua o temporal del personal de conducción, cuando correspondiere:

- a) Las infracciones al régimen legal de las concesiones, habilitaciones o permisos.
- b) Las infracciones al régimen de explotación de los servicios.
- c) Las infracciones a las disposiciones en vigencia relacionadas con el material rodante, personal de conducción e instalaciones fijas.

ARTICULO 39.- Serán sancionadas con apercibimiento o multa, con la accesoria de inhabilitación perpetua o temporal del personal de conducción, en su caso:

- a) Las infracciones a las disposiciones vigentes relativas al comportamiento del personal dependiente del prestatario, respecto de pasajeros, terceros transportados y no transportados.
- b) Las infracciones cometidas por el personal de conducción en caso de observar una conducta imprudente o negligente en el desempeño de sus funciones, en transgresión a reglamentaciones específicas.
- c) Las infracciones a las normas referidas a las relaciones del transportista con la Autoridad de Aplicación.

ARTICULO 40.- La reglamentación describirá los distintos tipos de conductas que constituyan las infracciones mencionadas, especificando qué sanciones de las establecidas por esta ley corresponde en cada caso.

ARTICULO 41.- El apercibimiento se aplicará cuando la falta fuera leve y no mediare reincidencia.

ARTICULO 42.- El importe de la multa se graduará conforme a un mínimo y máximo equivalente al valor de
..... boletos mínimos correspondientes al cuadro tarifario vigente en la Ciudad de SAN FERNANDO DEL VALLE DE CATAMARCA al momento de cometerse la infracción, o en caso de no poder precisarse el mismo, al momento de la constatación de la misma. Dicho importe será revalorizado al momento de aplicarse la sanción de acuerdo a la variación producida en el índice de Precios al Consumidor que publica el INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA Y CENSOS, o aquél que en el futuro lo reemplace, entre el segundo mes anterior al día en que se cometió o constató la infracción y el segundo mes anterior al momento en que se aplique la sanción.

ARTICULO 43.- Las multas aplicadas mediante acto administrativo definitivo, que se encontrasen firmes, deberán ser abonadas dentro de los DIEZ (10) días siguientes al de notificación del mismo. Si así no se hiciere, el cobro se hará efectivo por vía de ejecución fiscal, sirviendo el mencionado acto de suficiente título a tal efecto. La ejecución incluirá, además de la suma adeudada, los intereses punitivos, y la revalorización por depreciación monetaria. En el cálculo de dicha revalorización se tomará en cuenta la variación producida en el Índice de Precios Mayoristas Nivel General que publica el INSTITUTO

NACIONAL DE ESTADISTICAS Y CENSOS o aquél que en el futuro lo reemplace, entre el segundo mes anterior a la fecha en que debió hacerse efectivo el importe de la multa y el segundo mes anterior al día en que se efectúe el pago. Igual mecanismo de actualización se adoptará en caso de pago extrajudicial de dicho importe, habiendo incurrido en mora el infractor sancionado. Dichas sumas devengarán asimismo un interés punitorio que no podrá superar el VEINTE POR CIENTO (20 %) anual, computable desde la fecha en que se hubiese operado la mora en el pago, que se calculará sobre la deuda debidamente revalorizada.

ARTICULO 44.- La Autoridad de Aplicación podrá autorizar el pago en cuotas, de la multa o multas aplicadas, debiendo el infractor sancionado realizar su solicitud en tal sentido, antes del vencimiento del plazo establecido para hacer efectivo el referido pago y conforme a las condiciones que establezca la reglamentación.

Los saldos pendientes se revalorizarán de acuerdo al procedimiento establecido en el Artículo 43, devengando asimismo un interés que no podrá superar el DIEZ POR CIENTO (10 %) anual.

El incumplimiento de pago de las cuotas producirá la caducidad de los plazos otorgados y hará exigible la totalidad del importe de la multa con la actualización e intereses que correspondan.

ARTICULO 45.-El imputado por la comisión de una infracción podrá optar por realizar un pago voluntario, cuando se trate de infracciones de menor gravedad para las cuales se prevea exclusivamente la aplicación de sanciones de carácter pecuniario, en aquellos casos que expresamente la reglamentación esta-

blezca. Con dicho pago quedará cerrado definitivamente el procedimiento, el cual deberá efectuarse en una única vez, dentro del término otorgado para contestar la vista de los cargos que se le formulen, oportunidad en la que se le hará saber la suma que corresponde satisfacer en caso de optar por el pago voluntario, la que será igual al mínimo establecido para cada tipo de infracción.

ARTICULO 46.-La sanción de suspensión lo será siempre con referencia a la concesión, habilitación o permiso, relativo a la línea, clase de servicio o modalidad que corresponda, de acuerdo a la prestación en la que se hubiese cometido la infracción.

Dicha sanción no podrá exceder de NOVENTA (90) días corridos de duración.

ARTICULO 47.- La sanción de caducidad parcial de la concesión, abarcará exclusivamente la concesión relativa a la línea que corresponda, de acuerdo a la prestación en la que se hubiese cometido la infracción.

ARTICULO 48.- La sanción de caducidad total de la concesión, habilitación o permiso aplicada mediante acto que se encuentre firme, producirá la extinción de la relación jurídica que vincula al transportista con la Autoridad Administrativa, e impedirá que el mismo continúe con la prestación de los servicios que tenía autorizado realizar, con relación a todas las concesiones, habilitaciones o permisos que le hubiesen sido otorgados, cuando el infractor fuese titular de más de uno de ellos.

ARTICULO 49.- En caso que un prestatario de cualquiera de los servicios incluidos en la presente hubiese incurrido en reiteradas infracciones, respecto de las cuales se aplicara san-

ción pecuniaria, sin que se advirtiera en dicho prestatario un cambio en su actitud infractora, normalizando su comportamiento como tal, la Autoridad de Aplicación, podrá, sobre la base de los antecedentes del transportista en cuanto a sanciones por transgresiones cometidas e importancia de las mismas, imponer la sanción de suspensión o caducidad total o parcial.

ARTICULO 50.- En los casos de suspensión o caducidad total o parcial de la concesión, habilitación o permiso, y al sólo efecto de asegurar la continuidad de los servicios, la Autoridad de Aplicación podrá disponer la ocupación temporánea de bienes muebles e inmuebles afectados a la prestación de los mismos, la cual no excederá de SESENTA (60) días, pudiéndose encomendar a otro transportista la realización de aquéllos con carácter provisional, siendo dicha asignación por un período determinado. Sólo serán resarcidos los daños y deterioros que pudiesen sufrir los bienes utilizados durante el período de ocupación.

La reglamentación determinará la forma llevar a cabo la ocupación y el modo, forma y tiempo en que se hará efectiva la reparación de los daños ocurridos y verificados.

ARTICULO 51.- La Autoridad de Aplicación podrá disponer igual medida que la mencionada en el artículo anterior, en el caso de ordenarse la paralización de servicios que autoriza el artículo 56.

ARTICULO 52.- La sanción de inhabilitación al personal de conducción implicará exclusivamente la separación del mismo de las tareas específicas relativas a la conducción de vehículos afectados al transporte por automotor sometido a jurisdicción de la Provincia.

Dicha sanción se graduará en atención a la importancia de la infracción cometida y en función de los elementos existentes en el sumario, pudiendo incluso llegar a superar el máximo de inhabilitación que se hubiese impuesto en sede judicial, en su caso.

La sanción de inhabilitación temporal, no podrá exceder los TRES (3) años de duración.

ARTICULO 53.- Las sanciones serán aplicadas previa tramitación del procedimiento sumarial pertinente que garantice al infractor el derecho a ser oído, a producir prueba y a que como consecuencia de ello, se dicte una decisión fundada.

Los sumarios se iniciarán:

- a) Por informes de los distintos Departamentos de la Dirección Provincial de Transporte.
- b) Por actas o boletas de infracción labradas por el personal de fiscalización de la Dirección Provincial de Transporte.
- c) Por comunicaciones realizadas por otras Autoridades Provinciales o Municipales.
- d) Por comunicaciones efectuadas por Autoridades Nacionales o de otras Provincias.
- e) Por denuncias de empresas concesionarias, transportistas de extraña jurisdicción, público usuario y terceros en general.

ARTICULO 54.- Cuando la infracción fuese constatada por agentes competentes de la Autoridad de Aplicación, se labrará acta que contendrá los datos y requisitos que mencione la reglamentación.

Las actas labradas por dichos agentes harán plena prueba

de la responsabilidad del infractor, en tanto no fuesen desvirtuadas por otras pruebas.

ARTICULO 55.- Las sanciones se graduarán atendiendo, simultáneamente, a la importancia de la infracción, los antecedentes del imputado en materia de infracciones, y las circunstancias en que se produjo el hecho. No habrá diferencias entre el concurso ideal o real de infracciones aplicándose una sanción para cada trasgresión comprobada.

ARTICULO 56.- Cuando se constaten actos u omisiones que configuren la comisión de infracción, y sin perjuicio de las sanciones que correspondan luego de sustanciado el procedimiento sumarial respectivo, la Autoridad de Aplicación dispondrá con carácter preventivo la paralización de los servicios, si la irregularidad imputada tuviere verosimilitud y fuere atentatoria de la seguridad del servicio, de los usuarios y de terceros no transportados.

Asimismo se podrá ordenar en forma preventiva la desafectación del servicio del personal de conducción, vehículos e instalaciones fijas, cuando se verificase algún acto u omisión que pudiese implicar transgresión a las normas legales y reglamentarias vigentes, mientras dicha situación de irregularidad subsista, en su caso, y sin perjuicio de las sanciones que correspondan por las infracciones efectivamente comprobadas.

ARTICULO 57.- En caso de ser comprobada la prestación de servicios sin contar con la pertinente concesión, habilitación o permiso, en su caso, sin perjuicio de la sanción pertinente, la Autoridad de Aplicación dispondrá la paralización del servicio no autorizado en el tiempo y lugar de su verificación, bajo la plena responsabilidad del transportista transgresor res-

pecto de pasajeros, personal y terceros damnificados, requiriendo el auxilio de la fuerza pública si así resultare necesario.

ARTICULO 58.- Será considerado reincidente, aquel infractor que, dentro del periodo de DOS (2) años corridos -no calendarios- de haber incurrido en transgresión, cometiese una falta de igual naturaleza a la que dió motivo a la primera sanción, de acuerdo a la clasificación efectuada en los Artículos 38 Y 39.

ARTICULO 59.- En caso de reincidencia, salvo que fuere aplicable otra sanción, se duplicará el monto de la multa que corresponda como consecuencia de la nueva infracción. Tratándose de segunda y tercera reincidencia, la multa que debiera imponerse en cada caso, se triplicará y cuadruplicará, respectivamente. Las ulteriores reincidencias se sancionarán igualmente cuadruplicando la multa que corresponda. Cuando se sancione la reincidencia, el importe de la multa podrá superar el máximo previsto en el Artículo 42.

ARTICULO 60.- La reincidencia en la comisión de infracciones, que dieran lugar a la sanción de suspensión en DOS (2) oportunidades durante el periodo de DOS (2) años, hará procedente la aplicación de la sanción de caducidad parcial o total según corresponda, cuando se cometiese una nueva transgresión que por su naturaleza sea de aquéllas penadas con suspensión.

Para la adopción de dicha decisión, la Autoridad evaluará los antecedentes de la empresa en materia de infracciones cometidas, las circunstancias que dieron lugar a las suspensiones y la conveniencia de evitar que el transportista continúe realizando los servicios.

ARTICULO 61.- Si se hubiera sancionado con inhabilitación temporal en DOS (2) oportunidades durante el período de DOS (2) años , se duplicará, en su caso, el período de inhabilitación temporal que corresponda, cuando tuviese lugar la comisión de una nueva infracción que merezca tal tipo de sanción, en cuyo caso dicha inhabilitación temporal podrá superar el máximo previsto en el artículo 52.

ARTICULO 62: Los actos que impongan las sanciones previstas en la presente ley, serán susceptibles de los recursos administrativos y judiciales que establezcan las normas específicas.

ARTICULO 63.- La prescripción de las acciones previstas con motivo de las multas aplicadas por infracciones al régimen que establece la presente Ley, se operará en el plazo de DIEZ (10) años.

ARTICULO 64.- A los fines de la aplicación de los Artículos 58, 59, 60 y 61 de la presente, sólo serán consideradas las infracciones cometidas y sancionadas a partir de su entrada en vigencia.

TITULO X

RESPONSABILIDAD DEL ESTADO

ARTICULO 65.- El Estado Provincial será responsable con respecto al titular de una concesión de servicio público de transporte por automotor de personas, por los daños o perjuicios que se pudieran ocasionar en los siguientes casos:

- a) Daños ocasionados durante el transcurso de tiempo en

que se desarrollen paros laborales, el los cuales el concesionario hubiese mantenido la prestación asegurando la continuidad del servicio. La reglamentación señalará el alcance, modo y tiempo en que se hará efectiva la reparación.

- b) Ocupación temporánea ejecutada ante una situación anormal, urgente, imperiosa o súbita.

En dichos casos la reparación incluirá únicamente el resarcimiento del daño efectivamente causado. No se reconocerá la reparación del lucro cesante.

De tratarse de un permiso precario de transporte, la responsabilidad estatal sólo alcanzará a los supuestos contemplados en los incisos a) y b).

ARTICULO 66.- El Estado Provincial responderá respecto del titular de una habilitación de servicios de transporte masivo de pasajeros y carga por daños y perjuicios que pudiera ocasionar la ocupación temporánea ejecutada ante una situación anormal, urgente, imperiosa o súbita.

ARTICULO 67.- El Estado Provincial es asimismo responsable en caso de producirse daños o perjuicios en la persona o en los bienes de los usuarios de los servicios o de terceros no transportados, cuando simultáneamente concurren las siguientes circunstancias:

- a) Se hubiese comprobado un incumplimiento de parte del prestario del servicio, respecto de una obligación inherente a la realización del mismo.
- b) Cuando la Autoridad de Aplicación evidenciara una

irregular actuación en el cumplimiento de sus obligaciones establecidas, y en virtud de ello no hubiera registrado un obrar adecuado tendiente a procurar la correcta observancia -por parte del transportista- de la obligación de que se trate.

En tal caso, el resarcimiento debe ser integral, debiendo comprender el daño emergente y el lucro cesante.

TITULO XI

REGISTROS PROVINCIALES

ARTICULO 68.- Créase el Registro Provincial de Transporte de Pasajeros y de Cargas por Automotor. La Reglamentación determinará los requisitos que resulten exigibles y la documentación e información que debiera presentar cada transportista para para hacer efectiva su inscripción, en el Registro mencionado.

ARTICULO 69.- Si se tratara de operadores del servicio público de transporte por automotor, que se realiza a través de una concesión, la misma implicará la inscripción automática en el referido Registro.

PARTE ESPECIAL

TITULO I

TRANSPORTE DE PERSONAS

Capítulo I

De los servicios de transporte de personas

ARTICULO 70.- Constituye servicio público regular de transporte de personas todo aquél que tenga por objeto satisfacer con continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad, uniformidad e igualdad, las necesidades de carácter general en materia de transporte, el cual será llevado a cabo a través de concesionarios seleccionados a través del procedimiento pertinente. En este caso, la Autoridad de Aplicación tomará intervención en cuanto a su reglamentación, su adjudicación, la determinación del régimen tarifario y su control y fiscalización.

ARTICULO 71.- Denominase servicio de transporte para el turismo aquél transporte masivo que haciendo oferta pública de sus servicios, se efectúa para satisfacer una programación turística, vinculando en circuito cerrado orígenes y destinos ubicados en el ámbito territorial de la provincia, y que se realiza por itinerarios variables y sin frecuencias preestablecidas. No se podrán transportar otros pasajeros distintos a los que figuran en el listado u hoja de ruta confeccionado previamente.

A los fines exclusivos de la presente Ley, se entiende por programación turística, aquélla prestación compleja que con el objeto de satisfacer la aficción de viajar, o con el fin de poder realizar determinadas actividades específicas vinculadas con la ciencia, el arte, la técnica y toda otra expresión cultural o espiritual del hombre, tiende a la organización de los medios conducentes a fin de posibilitar di-

chos viajes, integrando a tal efecto, en su caso, un servicio comprensivo del transporte y el alojamiento, excursiones complementarias, visitas guiadas, gastronomía y demás aspectos relativos a la misma.

ARTICULO 72.- Denominase servicio de transporte contratado, aquél transporte masivo de personas que se efectúa con un itinerario, horario y precio pactados libremente entre el transportista y un particular o grupo de particulares. Las personas transportadas deberán guardar vinculación expresa con aquél que contrato el servicio. No se permitirá el transporte de personas distintas a las que figuren en un listado predeterminado.

ARTICULO 73.- Denominase transporte privado exclusivo, al transporte masivo de pasajeros que organiza una persona física o jurídica para satisfacer sus necesidades propias y directas de transporte, utilizando vehículos de su propiedad o especialmente arrendados para tal fin.

ARTICULO 74.- Denominase servicio de transporte escolar aquél que se realiza con el objeto de transportar educandos desde su domicilio hasta el lugar de ubicación del respectivo establecimiento educativo, todo ello con carácter periódico y en un horario predeterminado. La aludida prestación puede ser llevada a cabo a través de un servicio de transporte contratado o bien por medio de un transporte privado exclusivo.

ARTICULO 75.- El servicio público regular masivo de transporte de personas será efectuado a través de la figura de la concesión, mientras que para la realización del transporte para el turismo, contratado o privado exclusivo será suficiente con la obtención de la habilitación.

Capítulo II

De la Concesión

ARTICULO 76.- La explotación del servicio público de transporte por automotor de pasajeros de carácter regular será adjudicada en concesión a cualquier persona física o jurídica, conforme al procedimiento que por la presente se establece, el cual llevará a cabo la ejecución directa de dicha explotación a su propio costo y riesgo.

ARTICULO 77.- La concesión de servicio público es un contrato administrativo bilateral, a través del cual el Estado encomienda a una persona -física o jurídica- por un periodo de tiempo determinado, la realización del referido servicio, percibiendo el concesionario como contraprestación por su actividad, una retribución que es pagada por los usuarios y reglamentada por la Autoridad de Aplicación, que se denomina tarifa.

ARTICULO 78.- Pueden ser concesionarios:

- a) Las personas físicas.
- b) Las personas jurídicas privadas.

ARTICULO 79.- La concesión del servicio público de transporte de pasajeros será otorgada por la Autoridad de Aplicación, por un periodo de tiempo de duración no inferior a DIEZ (10) años, pudiendose al vencimiento del mismo, acordarse prórrogas por periodos iguales, si dicha Autoridad lo entendiese conveniente, y el respectivo interesado así lo hubiese solicitado con una anticipación no menor a CIENTO OCHENTA (180) días.

ARTICULO 80.- Una vez determinada la existencia de una

necesidad pública que aconseje implantar el establecimiento de un servicio regular de transporte de personas, la Autoridad de Aplicación convocará a una licitación pública con el fin de hacer efectiva la selección del futuro concesionario.

La licitación será de carácter público. La Autoridad de Aplicación dictará la reglamentación pertinente tendiente a fijar el contenido de los pliegos general y particular, los requisitos para ser concesionario y los elementos que deberá contener el contrato de concesión.

El llamado a licitación deberá ser publicado en el Boletín Oficial y en cualquiera de los medios de prensa de la zona que corresponda en función del servicio que se licite y por el término y con la anticipación que determine el respectivo pliego de condiciones generales.

ARTICULO 81.- El pliego licitatorio podrá incluir, además de aquellas condiciones relacionadas con los aspectos técnicos, económicos, financieros y de idoneidad de cada proponente, el requisito de la realización de una oferta en carácter de aporte -como contribución al Fondo Provincial del Transporte para el Modo Automotor- sobre la base de los ingresos brutos del servicio a licitar tanto con carácter permanente, por un plazo determinado o como contribución por única vez, ponderándose conjuntamente a los efectos de la evaluación, lo que resulte de aquéllas y lo ofrecido en función de este último concepto.

Asimismo, los pliegos de condiciones particulares podrán establecer una garantía de adjudicación por el monto que en cada caso se determine.

ARTICULO 82.- Concluido el procedimiento de selección y otorgada la concesión, el adjudicatario deberá concurrir a

celebrar el respectivo contrato dentro de los TREINTA (30) días siguientes de notificado, bajo apercibimiento de dar por decaído su derecho.

ARTICULO 83.- Son derechos y obligaciones de la Autoridad de Aplicación:

- a) Efectuar el control de la prestación del servicio.
- b) Posibilitar al concesionario la ejecución del servicio.
- c) Modificar las condiciones de la concesión por razones de interés público, aumentando el volumen de la prestación, teniendo en cuenta, entre otros aspectos, la ecuación económico financiera de la concesión respecto del transportista. En tal caso la modificación deberá materializarse a través de resolución fundada, luego de haberse acreditado la necesidad pública de la misma y la imposibilidad, en su caso, de ser satisfecha a través de otros servicios alternativos. Como consecuencia de ello deberá sustanciarse el procedimiento respectivo.
- d) Asegurar el mantenimiento de la ecuación económico financiera del concesionario.
- e) Acordar con el concesionario modificaciones a las modalidades operativas de prestación de los servicios.

ARTICULO 84.- Son obligaciones del concesionario:

- a) Dar cumplimiento a todas las obligaciones que se

deriven del contrato administrativo de concesión, y en virtud de ello prestar el servicio bajo las pautas de continuidad, regularidad, generalidad, uniformidad, obligatoriedad y eficiencia.

- b) Cobrar las tarifas fijadas por la Autoridad de Aplicación.
- c) Cumplir con todas aquellas normas legales y reglamentarias vinculadas a la prestación.
- d) Contratar los seguros que amparen los riesgos vinculados con la prestación del servicio, con los usuarios, y con terceros y cosas no transportados.
- e) Aceptar las modificaciones de la concesión que disponga la Autoridad de Aplicación. Dicha Autoridad deberá tener en cuenta la ecuación económico financiera de la concesión.
- f) Aceptar la tarea de contralor de la Autoridad de Aplicación.

Los pliegos de condiciones generales o particulares, podrán disponer otras obligaciones a las ya establecidas en este artículo.

ARTICULO 85.- El concesionario tendrá derecho a que le sea permitido obtener una rentabilidad promedio razonable. La Autoridad de Aplicación determinará fijará los valores tarifarios, teniendo en cuenta el tipo de servicio y la zona servida.

ARTICULO 86.- La obligación de prestar el servicio con continuidad debe ser observada en el marco de las condiciones normales de realización del mismo. Si dicho cumplimiento se debe llevar a cabo en una situación de anormalidad que exija al con-

cesionario soportar daños en bienes o personas a su cargo, el Estado deberá reconocer la reparación de los daños que se pudieran en virtud de dicha situación, en las condiciones indicadas en el art.65 inc. a) .No se reconocerá el resarcimiento del lucro cesante.

ARTICULO 87.- Si por causa sobreviniente resultare imposible continuar con la explotación, el concesionario deberá comunicar en forma inmediata a la Autoridad de Aplicación haciéndole saber tal circunstancia, procurando mantener la prestación del servicio por un término no inferior a SESENTA (60) días, con el objeto de que el órgano competente pueda implementar el modo de cubrir la necesidad pública del servicio.

ARTICULO 88.- La Autoridad de Aplicación podrá disponer la ocupación temporánea de bienes muebles e inmuebles con el fin de asegurar la continuidad del servicio, cuando el mismo se pudiese ver interrumpido, con o sin causa justificada por parte de sus prestadores habituales, por una situación de carácter anormal, urgente, imperiosa o súbita, y existen razones de utilidad pública en reestablecer dicha continuidad.

Dicha situación puede presentarse en virtud de fenómenos meteorológicos, movimientos sísmicos, epidemias, huelgas laborales, paros patronales o cualquier tipo de conmoción interior, en mérito a lo cual dicho servicio se viesen interrumpido.

La ocupación deberá extenderse exclusivamente durante el periodo de tiempo que durase el acontecimiento imprevisto, no pudiendo en ningún caso exceder del lapso estrictamente imprescindible para satisfacer la respectiva necesidad, no siendo aplicable al caso, la disposición contenida en el art.

La ocupación temporánea dará derecho a exigir la reparación de los daños o deterioros causados en los bienes que se hubieran afectado al uso temporario. No se reconocerá la reparación del lucro cesante..

La reglamentación establecerá el procedimiento para ejecutar la medida así como también la forma, el modo y tiempo en que deberá hacerse efectiva la reparación de los daños y deterioros ocurridos.

ARTICULO 89.- La concesión no podrá transferirse sin la previa y expresa autorización de la Autoridad de Aplicación. El cesionario debe reunir las calidades y condiciones exigidas para ser titular de una concesión. En ningún caso se autorizará la cesión, cuando no haya transcurrido por lo menos la mitad del plazo original de la concesión, o cuando faltare menos de UN (1) año para su terminación. Tampoco se autorizará, si existiesen obligaciones incumplidas de parte del concesionario cedente. En todos los casos en que se autorice la transferencia subsistirá la responsabilidad del concesionario primitivo solidariamente con la del nuevo concesionario y la Autoridad de Aplicación podrá exigir otras garantías, además de las dadas originariamente. La Reglamentación señalará las demás condiciones que deberán observar las empresas concesionarias en cuanto a la imposibilidad de modificar los elencos societarios o su correspondiente órgano de administración.

ARTICULO 90.- La Autoridad competente evaluará si la cesión está orientada a promover la reducción de la competencia en el corredor de que se trate, en cuyo caso podrá denegar la respectiva solicitud, a fin de asegurar el mantenimiento de la

diversificación de operadores.

ARTICULO 91.- La concesión se extingue por:

- a) Vencimiento del plazo.
- b) Fallecimiento del concesionario en caso de tratarse de una persona física.
- c) Revocación por oportunidad, mérito o conveniencia.
- d) Rescate por el Estado.
- e) Rescisión bilateral.
- f) Caducidad.

Los casos señalados en los incisos c) y d) suponen la obligación de indemnizar por parte del Estado. La reglamentación señalará el procedimiento a sustanciar en cada uno de los supuestos anteriormente referidos.

Capítulo III

De la Habilitación

ARTICULO 92.- La habilitación es la autorización genérica a través de la cual la Autoridad de Aplicación faculta a un particular a fin de que pueda efectuar un servicio masivo de oferta pública de transporte para el turismo, o contratado o privado exclusivo, sujeta a la condición de que el transportista haga efectiva la inscripción en el respectivo Registro creado al efecto para lo cual deberá satisfacer el cumplimiento de los requisitos que en cada caso se exigen. La reglamentación establecerá dichos requisitos a cumplir para obtener la habilitación.

Capítulo III

Del permiso

ARTICULO 93.- El permiso es un acto unilateral de la Autoridad de Aplicación, que tiene carácter precario y puede ser revocado en cualquier momento y sin recurso alguno. El permiso solamente resulta aplicable para realizar prestaciones de transporte público de pasajeros de carácter experimental o motivadas en razones de urgencia y necesidad, las cuales son acordadas por un periodo de tiempo que no puede exceder de UN (1) año, no constituyendo precedente invocable alguno en favor de aquél que fue autorizado bajo dicha figura.

La reglamentación fijará los requisitos, condiciones y procedimientos que correspondan para obtener un permiso.

Capítulo IV

Del Regimen de explotación

ARTICULO 94.- En el caso del servicio público masivo regular de transporte de personas, la Autoridad de Aplicación deberá dictar normas en materia de: horarios y frecuencias, recorridos, fraccionamientos, ramificaciones, desdoblamientos y determinación de cabeceras, concentración, fusión o diversificación de servicios, tarifas, boletos y pasajes, sus características, pases y credenciales, equipamiento y documentación exigible al vehículo y al personal de conducción, y demás normas vinculadas con aspectos técnicos, operativos, funcionales, o de seguridad, y las que se relacionan con la debida información al usua-

rio.

ARTICULO 95.- Los servicios de transporte para el turismo se ajustarán a las modalidades operativas que establezca la reglamentación, la que señalará el tipo de vehículo de acuerdo a cada modalidad operativa, clasificándose los servicios y los requisitos de equipamiento y calidad exigibles para cada uno de ellos. No se establecerán pautas relativas a precios ni a frecuencias de prestación de los servicios.

Capítulo VI

Del Régimen Tarifario

ARTICULO 96.- Las tarifas a ser aplicadas a la prestación del servicio público de transporte de personas, deberán ser razonables, justas y uniformes, en igualdad de condiciones para todos los que se sirvan de la aludida prestación del transporte.

La Autoridad de Aplicación diseñará un método que permita establecer los valores tarifarios para cada zona, atendiendo a los distintos tipos de caminos utilizados, para lo cual podrá efectuar consultas a los organismos específicos que resulten pertinentes. Dicha prestación es la única en la cual el valor tarifario podrá ser regulado y establecido por la Autoridad Pública.

ARTICULO 97.- Al establecer el valor tarifario, la Autoridad de Aplicación deberá además tener en cuenta, entre otros aspectos, la ecuación económico financiera de los servicios.

Capítulo VI

De los subsidios al transporte

ARTICULO 98.- Los subsidios serán otorgados por la Autoridad de Aplicación, se financiarán a través del Fondo Provincial de Transporte para el Modo Automotor, y deberán quedar limitados al servicio público regular de transporte de personas, cuya necesidad pública de prestación resulte manifiesta, y que por razones muy explícitas y documentadas, no pudiese financiarse con el resultado de la explotación.

ARTICULO 99.- Previo al otorgamiento de un subsidio será necesario determinar:

- a) La necesidad pública en establecer o mantener el servicio;
- b) La imposibilidad del mismo de autosustentarse económicamente a través de su propia explotación;
- c) El periodo de tiempo a lo largo del cual el mismo será otorgado;
- d) La magnitud a la que alcanzará el mismo.

PARTE ESPECIAL

TITULO II

TRANSPORTE DE COSAS

Capítulo I

De los servicios de transporte de cosas

ARTICULO 100.- El servicio de oferta pública, es aquél que se realiza para terceros, por parte de las personas físicas o jurídicas debidamente inscriptas en el registro respectivo, haciendo oferta pública y abierta de sus servicios y de su capacidad de transportación, mediante el cobro de fletes libremente convenidos.

ARTICULO 101.- Denomínase transporte por cuenta propia aquél que reúne las siguientes características:

- a) Que sea realizado por personas físicas o jurídicas cuya actividad comercial no comprenda al transporte como objeto principal.
- b) Que el transporte se realice en vehículos de propiedad del transportador o, en su defecto, arrendados por él, circunstancia que deberá ser acreditada en los términos que fije la reglamentación.
- c) Que se trate de transporte de cargas de propiedad, para consumo, utilización transformación o comercialización, del titular o locatario del vehículo.
- d) Que sea un transporte masivo en las condiciones de cantidad y volumen que determine la reglamentación.

ARTICULO 102.- La Autoridad de Aplicación podrá disponer la ocupación temporánea de bienes muebles e inmuebles con el fin de asegurar la continuidad del servicio, cuando el mismo se pudiese ver interrumpido, con o sin causa justificada por parte de sus prestadores habituales, por una situación de carácter anormal, urgente, imperiosa o súbita, y existen

razones de utilidad pública en reestablecer dicha continuidad.

Dicha situación puede presentarse en virtud de fenómenos meteorológicos, movimientos sísmicos, epidemias, huelgas laborales, paros patronales o cualquier tipo de conmoción interior, en mérito a lo cual dicho servicio se viese interrumpido.

La ocupación deberá extenderse exclusivamente durante el periodo de tiempo que durase el acontecimiento imprevisto, no pudiendo en ningún caso exceder del lapso estrictamente imprescindible para satisfacer la respectiva necesidad, no siendo aplicable al caso, la disposición contenida en el art. 50.

La ocupación temporánea dará derecho a exigir la reparación de los daños o deterioros causados en los bienes que se hubieran afectado al uso temporario. No se reconocerá la reparación del lucro cesante.

La reglamentación establecerá el procedimiento para ejecutar la medida así como también la forma, el modo y tiempo en que deberá hacerse efectiva la reparación de los daños y deterioros ocurridos.

Capítulo II

De la Habilitación

ARTICULO 103.- La habilitación es la autorización genérica a través de la cual la Autoridad de Aplicación faculta a un particular a fin de que pueda efectuar un servicio masivo de oferta pública o por cuenta propia de transporte de cosas, sujeta

a la condición de que el transportista haga efectiva la inscripción en el Registro creado al efecto para lo cual deberá satisfacer el cumplimiento de los requisitos que en cada caso se exigen.

La reglamentación establecerá dichos requisitos a cumplir para obtener la habilitación, con respecto al transporte de cosas, de acuerdo al tipo de transporte de que se trate.

Capítulo III

Del Régimen de Explotación

ARTICULO 104 .- El transporte de cosas por automotor sujeto a las disposiciones de la presente Ley, es totalmente libre en todo el territorio provincial sin ningún tipo de limitaciones que afecten la libertad de circulación y contratación de carga y descarga.

Las Empresas de Transporte deberán operar en la contratación del transporte de acuerdo a lo que establece el Código de Comercio al respecto.

En lo que respecta al precio de los servicios la Autoridad de Aplicación podrá señalar indicadores de referencia en aquéllos servicios caracterizados como de oferta pública.

ARTICULO 105.- No deberá limitarse el tipo de utilización que se ha de dar al vehículo de transporte de cosas por automotor, salvo aquéllas limitaciones que se deriven de normas específicas en materia de higiene y salubridad.

ARTICULO 106.- El transporte masivo por cuenta propia no está sujeto a un régimen de explotación determinado.

ARTICULO 107.- Queda prohibido conducir pasajeros en los

vehículos destinados al transporte de cargas.

ARTICULO 108.- El transporte de material peligroso por automotor será objeto de una reglamentación específica por parte de la Autoridad de Aplicación, que abarque los productos involucrados, sus incompatibilidades, el tipo de vehículo a utilizarse, así como su identificación y señalización externa, el adiestramiento necesario del personal de conducción, las obligaciones y responsabilidades del transportista, lo atinente al embalaje, acondicionamiento y manipuleo de las cargas, el establecimiento de itinerarios y horarios de circulación y demás normas de circulación y estacionamiento, y otras especificaciones relativas a la operación de tales servicios bajo condiciones de seguridad.

PARTE FINAL

TITULO UNICO

CAPITULO UNICO

Disposiciones Transitorias

ARTICULO 109.-El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley dentro de los CIENTO VEINTE (120) días de su publicación.

ARTICULO 110.- La presente ley entrará en vigencia a los SESENTA (60) días de la publicación en el Boletín Oficial de la Reglamentación a que alude el artículo anterior, momento a partir del cual quedará derogada la Ley No 2426 y toda otra norma legal que se oponga a las disposiciones de la presente ley.

ARTICULO 111: Comuníquese al Poder Ejecutivo.