

3376A



CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES  
PROVINCIA DE CATAMARCA

O  
H. 32  
H 32 / V. Def. II

ESTUDIO DE TRANSPORTE URBANO  
DE LA CAPITAL Y LOCALIDADES ALEDANAS

INFORME FINAL  
Tomo 2

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

pagina

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 5

### COSTOS Y TARIFAS

## 5.COSTOS Y TARIFAS

### 5.1.Introducción

Para abordar la definición y cuantificación de los items que intervienen en la formación del costo de prestación de los servicios, se adoptaron como punto de partida - como se definiera en la propuesta metodológica - desarrollos disponibles y utilizados en la actualidad.

Dichos modelos de cálculo, diseñados y parametrizados de acuerdo a las características de las empresas prestatarias - principalmente tamaño y organización e integración- y la modalidad operativa de los servicios ofertados, debieron ser necesariamente adaptados a la escala y peculiaridades del transporte urbano de la ciudad de Catamarca. A tal fin -entre otros de utilidad para el estudio-, se realizó una encuesta a las empresas operadoras de los servicios urbanos y suburbanos que permitió una aproximación a las diversas características de las firmas involucradas, el parque existente y los servicios prestados. Con ésta información y los datos obtenidos de la Dirección Provincial de Transporte, y el procesamiento de las planillas del conductor, se llevó a cabo el desarrollo metodológico, basado en la intención de obtener niveles de costos mínimos o de eficiencia.

Una vez finalizado el desarrollo metodológico aludido, se realizó el cálculo de los costos de explotación de cada una de la líneas urbanas y suburbanas introduciendo en el modelo delineado los parametros de operación y características disponibles de cada una de ellas.

Corresponde por último advertir que el cálculo presentado puede no reflejar estrictamente la situación de empresas con parque antiguo, dado que los costos correspondientes sólo podrían ser obtenidos mediante un relevamiento exhaustivo de cada caso, a partir de datos contables. Por otra parte, el sentido común indica que, superada determinada cantidad de años de servicio, es más conveniente desde el punto de vista económico, proceder a la renovación de las unidades, dado que los costos de mantenimiento se incrementan sustancialmente; por lo tanto el costeo de un servicio prestado mediante unidades obsoletas, arrojaría resultados seguramente distorsionados.

## 5.2. Metodología de cálculo de costos de explotación.

Para el diseño de la metodología de cálculo de costos, se adoptaron como fuente de consulta los modelos utilizados en la actualidad para los servicios urbanos y suburbanos de la Región Metropolitana y a fin de observar el tratamiento dado a tamaños inferiores de estructura empresarial, red y cantidad de servicios, el correspondiente al transporte de pasajeros de la ciudad de Mar del Plata. Dichos sistemas de cálculo incluyen con tratamientos diferenciados, los siguientes rubros:

- Combustibles
- Lubricantes
- Neumáticos
- Engrase y lavado
- Reparación del material rodante
- Depreciación del material rodante
- Seguro del vehículo
- Patentes y tasas
- Costo de disposición del capital invertido en material rodante, insumos, máquinas y herramientas e inmuebles (Interés del Capital Invertido)
- Personal de conducción, tráfico, mantenimiento y administración
- Seguros del personal
- Gastos generales
- Conservación y depreciación de inmuebles y máquinas y herramientas
- Impuestos
- Compensación por riesgo empresario



Estos rubros fueron redefinidos, agrupándose los ítems Compensación por riesgo empresario y Costo de disposición del capital invertido en el denominado Beneficio, por entenderse que deben integrar un único concepto.

Asimismo, previa consulta a fabricantes y proveedores, se modificaron la mayoría de los parámetros técnicos correspondientes a consumos específicos, como por ejemplo: Combustibles, lubricantes, neumáticos y los referidos a la vida útil del vehículo y seguro de la unidad y del personal, a fin de reflejar más adecuadamente los actuales rendimientos de los insumos considerados.

Una mención especial merece el tratamiento dado a los tópicos vinculados al parque móvil de las empresas: Depreciación y Mantenimiento y reparación del material rodante. Para el primero de ellos se ha adoptado el concepto de fondo de amortización, esto es, que el monto recaudado imputable a éste ítem, de no desembolso hasta la renovación, genera, colocado a una tasa de interés predeterminada, un rendimiento anual acumulativo, a lo largo de la vida útil de la unidad.

En lo que hace al rubro Mantenimiento y Reparaciones, se adaptó para éste ítem, un valor equivalente al 60% del de la unidad nueva carrozada, a lo largo de su vida útil. Este monto involucra, tanto el costo imputable a repuestos como dotación de mantenimiento y no se consideran cargos originados en la tenencia de instalaciones destinadas a dichas tareas y en la disponibilidad de maquinarias y herramientas.

Dada la importancia del rubro en la estructura de costos y en la calidad y confiabilidad de los servicios ofrecidos, se creyó conveniente desechar una aproximación intuitiva para su cálculo, optándose por una definición exhaustiva que a la vez de brindar una correcta aproximación a su cuantificación, sirva como punto de partida para futuros análisis por parte de la Dirección Provincial de Transporte y los operadores.

Con éste propósito se consultó el material disponible, principalmente en la Secretaría de Transporte de la Nación y se realizaron entrevistas con técnicos de empresas terminales automotrices y empresarios del sector que cuentan con información estadística acerca del tema, derivada de su organización en materia de costeo de los servicios.

Es de señalar que los últimos antecedentes de análisis sistemáticos sobre el tema, se remontan a los trabajos elaborados por el CONADE en la década del sesenta y que en la mayoría de las metodologías de cálculo en uso en el país, la cuantificación del costo imputable al ítem se realiza adoptando distintos porcentajes sobre el valor de la unidad a lo largo de su vida útil, que no reconocen trabajos técnicos que les den sustento.

De esta manera, se estableció una composición tentativa de las reparaciones, con un criterio absolutamente preventivo, discriminada para cada una de las partes esenciales del vehículo a lo largo de su vida útil estimada en 700 a 800.000 kms. Los chasis tomados como referencia fueron los Mercedes Benz

LD 1114, OF 1214 y OH 1314, con distancia entre ejes de 5.170 mts. y peso máximo de 12.600 kgs., mientras que para carrocería se adoptó la de 27 asientos fila doble y simple y dos puertas. Los resultados pueden verse en el Anexo.

Asimismo, en el citado Anexo se muestra una valorización, expresada en dólares para los valores monetarios, de la canasta de reparaciones aludida, discriminada en gastos imputables a repuestos y mano de obra. Esta valorización fue realizada mediante consulta a Concesionarios Mercedes Benz y lleva implícita la provisión de repuestos originales de la marca. Para la cuantificación monetaria de la mano de obra necesaria, se adoptó un salario mensual equivalente al del personal de conducción. Tanto los precios de chasis, repuestos, carrocerías y salarios se refieren al mes de setiembre de 1990 y los dos mencionados en primer término corresponden al modelo MB OH 1314.

En materia de beneficios, se estimó una tasa anual del 7 %, sobre el capital propio a valor actualizado, cifra ésta que engloba la retribución por la gestión empresarial y el costo imputable a la disposición del capital invertido.

El desarrollo analítico del tratamiento propuesto para los distintos componentes del costo se muestra en el Anexo, como así también una definición más precisa de cada uno de los rubros involucrados.

### 5.3 Cálculo de costos de explotación.

Una vez definida la metodología de cálculo ,se realizó la estimación de los costos de explotación para cada una de las líneas oferentes de servicios urbanos y suburbanos y para una empresa y línea "media" ideal representativa de cada tipo de servicios (valores a Mayo de 1990).

El procedimiento adoptado consistió en introducir en la metodología señalada los parámetros y pautas operativas particulares de cada una de la líneas, obtenidos a partir de los datos proporcionados por la Dirección Provincial de Transporte , el procesamiento realizado de las planillas de conductor y estimaciones preliminares para aquellos rubros donde no se contó con información suficiente.

Los cálculos realizados no han incorporado los diferenciales de costos atribuibles a la circulación de vehiculos, en parte de su recorrido, por caminos no asfaltados. Esta omisión obedece al escaso peso que dichos incrementos tendrían sobre el costo total de cada operadora.

En efecto, de estudios realizados en la Subsecretaria de Planificación del Transporte, surge que los incrementos de costos para los rubros variables del costo son expresados en porcentajes los siguientes:

-Combustible	20%
-Lubricantes	27%
-Neumáticos	100%
-Reparación del material rodante	56%

Aplicando estos porcentajes al cálculo de costos realizado para la línea "media" suburbana se obtiene que el incremento de costo total en caso de que su recorrido transcurriera íntegramente en caminos no asfaltados asciende al 13%. Una estimación más realista que sitúe dichos recorridos en un 30% del total, arrojaría un incremento del 3.9%.

Los resultados así obtenidos fueron luego contrastados con los respectivos niveles de ingreso, para determinar el grado de cobertura que éstos proporcionan a los costos e identificar y calificar los grados de insuficiencia cuando los hubiera. En todos los casos, las cifras de tarifa media y precios de los distintos insumos utilizados, corresponden al mes de mayo de 1990.

(i) Líneas urbanas.

En cuadro adjunto se muestra - resultado de la información obtenida en las fuentes señaladas- una síntesis de las pautas operativas, parámetros y supuestos adoptados para cada una de las líneas que prestan servicios en la Ciudad de Catamarca, como así también los resultados relativos a la empresa y línea "media ideal", representativa del conjunto.

Adicionalmente, en los cuadros siguientes se presenta un detalle del precio de los insumos utilizados y el cálculo y estructura de costos para cada una de las líneas analizadas; acompañándose para facilitar la lectura de un listado con los

valores numéricos de los parámetros particulares introducidos en la estimación. En todos los casos, los valores monetarios están referidos al mes de setiembre de 1989.

(ii) Líneas suburbanas

En los cuadros adjuntos, se brinda similar información a la mencionada en el acápite anterior, para las líneas que prestan servicios suburbanos.

#### 5.4 Relación ingreso-costo

Con la información disponible de tarifa media y pasajeros transportados por kilómetro de cada línea y la correspondiente a los costos preliminares de provisión de los servicios, se calculó el grado de cobertura que los ingresos tarifarios brindan a distintas categorías de costos, relacionando éstas a su vez, con el grado de viabilidad económico - financiera de la explotación

Para ello, se definieron los siguientes casos:

a-Plena viabilidad económico-financiera: Implica niveles de ingreso que cubren los costos totales de prestación, incluyendo el pago de los impuestos. Permite mantener inalterada la tasa de beneficio con la que se retribuye la gestión empresarial y la disposición del capital invertido

b-Viabilidad económico-financiera: Comprende la cobertura de los costos de explotación, omitiendo el monto destinado al pago de impuestos. Brinda una tasa de beneficio menor que la adoptada, pues de éste concepto habrá que detraer posteriormente los recursos para el cumplimiento de las obligaciones tributarias. Asegura la continuidad de la explotación.

c-Insuficiencia de rentabilidad: Contempla la cobertura de todos los costos de explotación, excepto beneficios. Si bien la satisfacción de éstos costos permite la renovación del parque -omitiendo el pago de impuestos-, su ocurrencia estructural, alienta la salida de los operadores de la actividad, ante la

ausencia de beneficios. Caso contrario, éstos son realizados a costa del fondo de amortización u otros diferimientos.

d-Insuficiencia económica: Ocurre cuando del costo de explotación no se cubren los rubros de depreciación y beneficio. Este estadio significa la postergación del pago de impuestos, la imposibilidad de generar el fondo de amortización necesario y el no pago del beneficio. La actividad se torna así, inviable.

En los Cuadros que acompañan, se muestra la relación de los ingresos y costos - en los distintos tipos enunciados- de cada una de las líneas urbanas y suburbanas consideradas. Se brinda también, para cada una, el grado de cobertura que a dichos costos le entrega su ingreso tarifario.

Además, se entrega similar información,- para tener una idea más concreta de su magnitud- cuantificando las variables en cifras anuales, al igual que los superávits o deficit que se generan en cada caso. En el caso de líneas operadas por una misma empresa, también se agregaron los resultados de ésta.

Los resultados obtenidos expresados en término de la viabilidad que presenta cada explotación, muestran que para las líneas urbanas, sólo la Nro. 24 alcanza la plena viabilidad, en tanto que cinco de ellas: 3, 10, 22, 28 y media no alcanzan a superar el umbral de la insuficiencia económica. En lo que hace a las líneas suburbanas, sólo la línea Nro 17 alcanza la plena viabilidad, mientras quince operadoras : 1, 1N, 1C, 1B, 8R, 8H,



26R, 26F, 26H, 20, 30, 15P, 5A, 5B y media, atraviesan situaciones de insuficiencia económica.

Como puede apreciarse, la situación económico - financiera general de las empresas operadoras aparece altamente comprometida y no resulta compatible con la prestación de un servicio de razonable calidad y una adecuada renovación del material rodante afectado a la explotación.

CUADRO N°

PAUTAS DE OPERACION Y PARAMETROS ADOPTADOS

LINEAS URBANAS

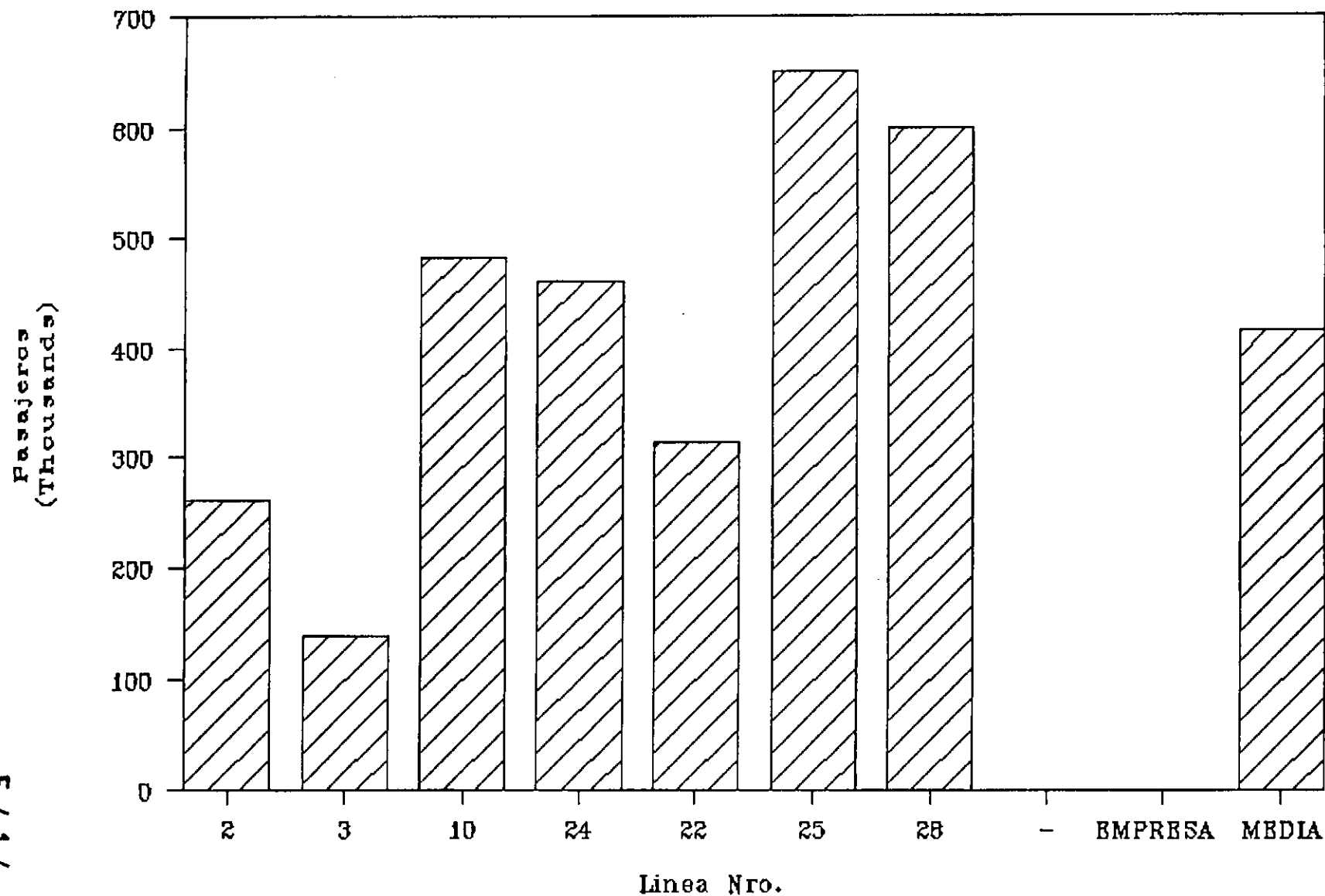
LÍNEA	pasajeros	kms.	pasajeros	líndice	vehículo	km/vehículo	velocidad	hora de	hora de	dotación	dotación
N°	transportados	recorridos	transportados	pas/km	en	año	frecuencia	conducción	chofer	choferes	choferes
	día	año	año		existencia			fort.año	año	la	la
		(1)	(2)	(1/2)	(3)	(1,3-4)	(5)	(4/5)	(7)	(6/7)	(8/7)
2	718	98915	202070	2.65	1.75	56523	15.0	2758	1925.9	1.93	2.0
3	382	89936	199430	1.55	1.50	57957	16.5	3624	1925.9	1.89	2.0
10	1323	222490	482595	2.16	3.75	89597	19.5	3056	1925.9	1.59	2.0
24	1202	135415	460630	3.40	2.25	60184	15.0	4012	1925.9	2.03	2.0
26	800	150994	313900	1.97	3.75	57816	16.5	3504	1925.9	1.82	2.0
25	1721	256467	650065	2.53	4.00	64117	17.5	2717	1925.9	1.93	2.0
28	1040	277850	592600	2.15	4.00	65464	10.5	405	1925.9	1.92	2.0
EMPRESA											
MEDIA	1158	177296	415370	2.34	2	62054	17.4	3765	1925.9	1.85	2.0

SUPUESTOS

- En el caso de líneas operadas por una misma empresa, se supusieron valores fraccionados de parque, para obtener una utilización anual del mismo más homogénea
- Para las líneas 2, 3, 10, 24 y 26, el personal distinto del de conducción adoptado surgió de asignar la dotación media (3) en forma proporcional al k. anual de cada una de ellas
- Al resto de las empresas incluída la "media" se le adjudicó el valor 4,5 puestos de trabajo por cada especialidad

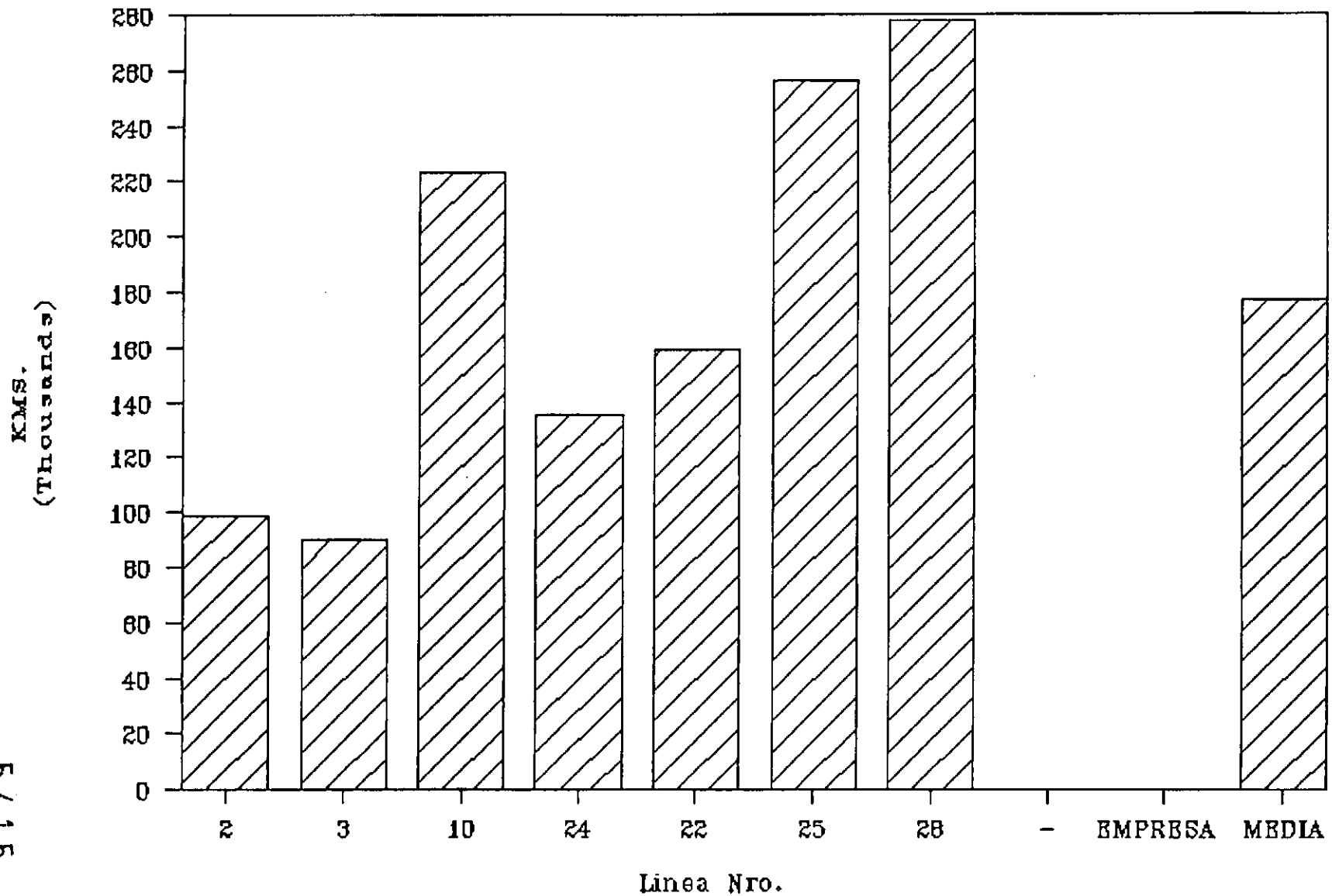
# LINEAS URBANAS

## PASAJEROS ANUALES POR LINEA



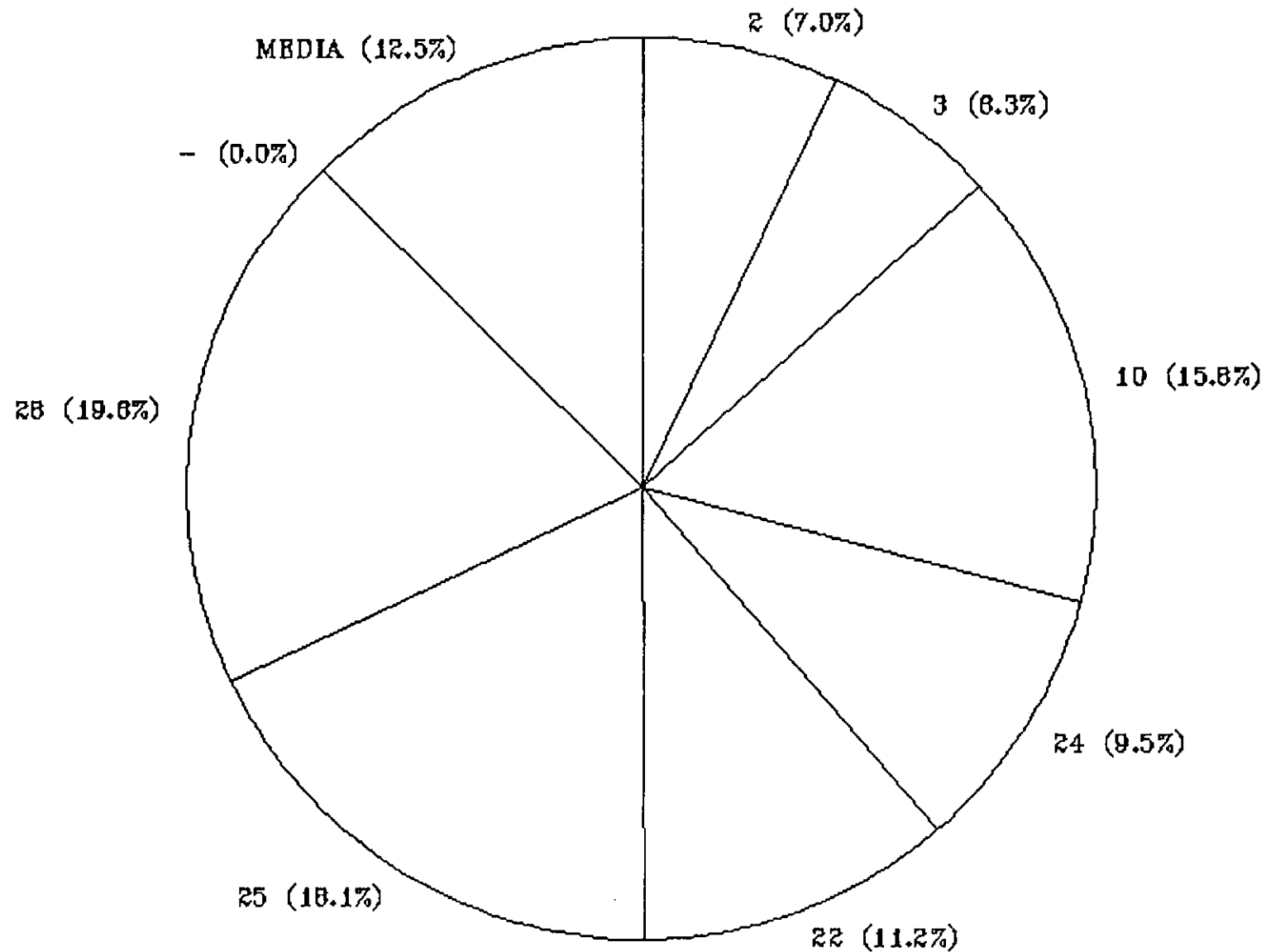
# LINEAS URBANAS

RECORRIDO ANUAL POR LINEA



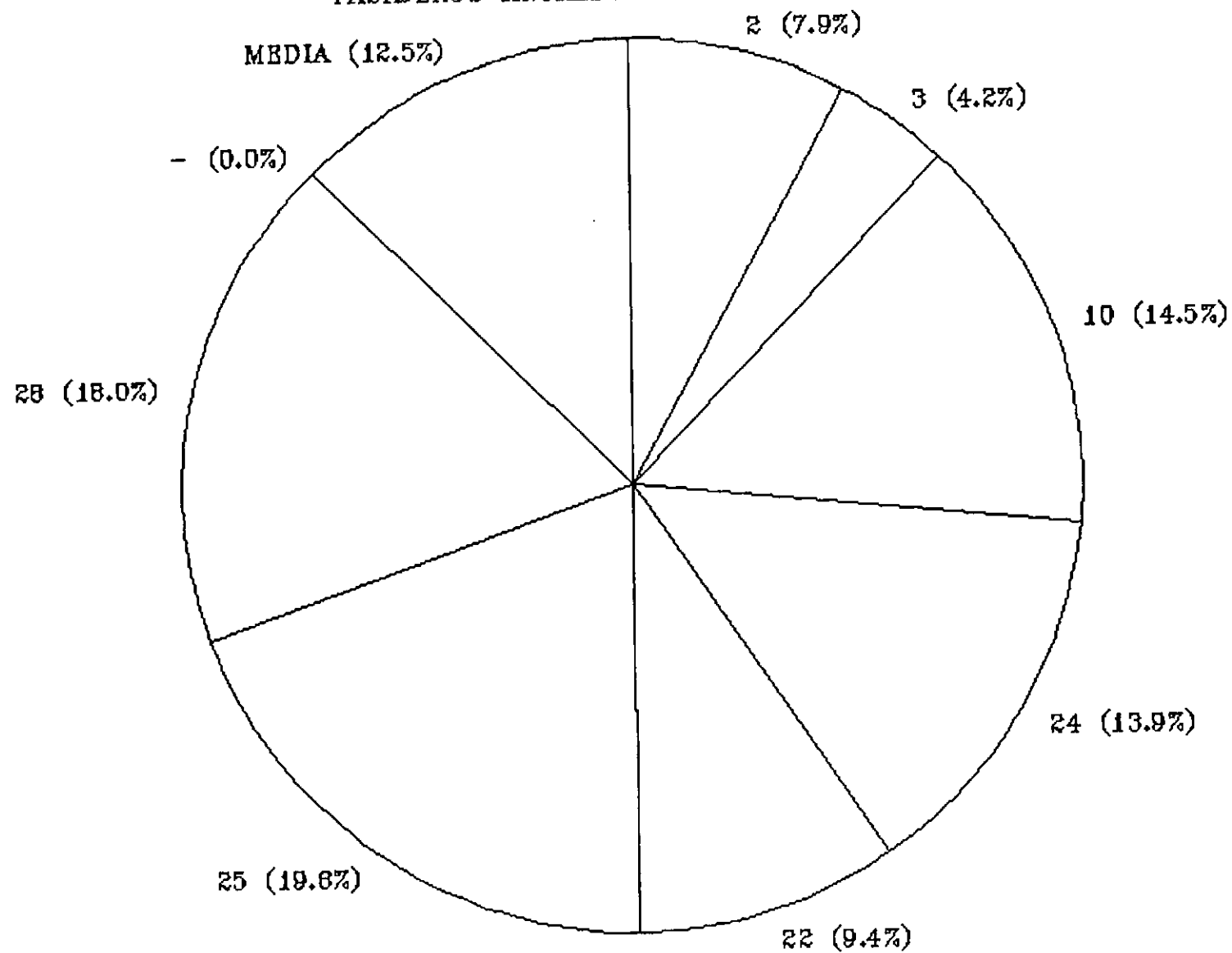
# LINEAS URBANAS

RECORRIDO ANUAL POR LINEA. EN %



# LINEAS URBANAS

PASAJEROS ANUALES POR LINEA - BN %



CUADRO NRO.  
ESTRUCTURA DE COSTOS - EN AUSTRALES DE MAYO DE 1990  
SERVICIOS URBANOS  
LINEA NRO. 2

RUBRO	A	%
COSTOS VARIABLES		
1 COMBUSTIBLE	408.934	0.172
2 LUBRICANTES	28.544	0.012
3 NEUMATICOS	97.208	0.041
4 ENGRASE Y LAVADO	14.356	0.006
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	147.107	0.062
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	125.490	0.053
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	881.739	0.370
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
7 SEGURO DEL VEHICULO	95.118	0.040
8 PATENTES Y TASAS	30.407	0.013
SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	125.525	0.053
9 PERSONAL DE CONDUCCION	722.255	0.305
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	82.238	0.035
11 SEGURO DEL PERSONAL	28.942	0.012
12 GASTOS GENERALES	92.036	0.039
SUBTOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS	203.235	0.085
BENEFICIO	306.289	0.127
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	1239.043	0.940
14 IMPUESTOS (6%)	142.918	0.058
COSTO TARIFARIO TOTAL	1239.960	1.000

PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

39 IDOTACION PERSONAL VEHICULO	Unidades	2.0000
50 ICANT. AUXIL. 1ra. (T)	Unidades	0.1400
51 ICANT. OFICIALES MECANICOS (M)	Unidades	0.1400
54 ICANTIDAD AUXIL. 2da. (A)	Unidades	0.1400
60 IRECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	Km.	55522.0000
61 IRECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Km.	99915.2500
62 ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	1.7500
99 IVELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	Km./Hora	15.0000

CUADRO NRO.  
ESTRUCTURA DE COSTOS - EN AUSTRALES DE MAYO DE 1990  
SERVICIOS URBANOS  
LINEA NRO. 3

RUBRO	A	%
COSTOS VARIABLES		
1 COMBUSTIBLE	408.934	0.177
2 LUBRICANTES	28.544	0.012
3 PNEUMATICOS	97.308	0.042
4 ENGRASE Y LAVADO	14.356	0.006
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	151.232	0.066
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	185.490	0.080
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	885.464	0.383
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
7 SEGURO DEL VEHICULO	89.670	0.039
8 PATENTES Y TASAS	28.665	0.012
SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	118.335	0.051
9 PERSONAL DE CONDUCCION	480.588	0.204
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	89.988	0.039
11 SEGURO DEL PERSONAL	27.536	0.012
12 GASTOS GENERALES	89.661	0.039
SUBTOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	201.384	0.087
13 BENEFICIO	288.747	0.125
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	12175.818	0.940
14 IMPUESTOS (6%)	138.882	0.010
COSTO TARIFARIO TOTAL	12314.700	1.000

PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

39 DOTACION PERSONAL VEHICULO	Unidades	2.0000
50 ICANT. AUXIL. 1ra. (T)	Unidades	0.1300
51 ICANT. OFICIALES MECANICOS (M)	Unidades	0.1300
54 ICANTIDAD AUXIL. 2da. (A)	Unidades	0.1300
60 IRECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	Kms.	59957.0000
61 IRECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Kms.	89935.5000
62 ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	1.5000
99 IVELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	(Ks./Hora)	16.5000



CUADRO NRO.  
ESTRUCTURA DE COSTOS - EN AUSTRALES DE MAYO DE 1990  
SERVICIOS URBANOS  
LINEA NRO. 10

RUBRO	A	%
COSTOS VARIABLES		
1 COMBUSTIBLE	408.934	0.176
2 LUBRICANTES	28.544	0.012
3 PNEUMATICOS	97.308	0.042
4 ENGRASE Y LAVADO	14.356	0.006
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	151.357	0.065
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	165.490	0.080
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	885.989	0.392
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
7 SEGURO DEL VEHICULO	50.212	0.039
8 PATENTES Y TASAS	28.839	0.012
SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	119.050	0.051
9 PERSONAL DE CONDUCCION	485.001	0.225
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	83.196	0.036
11 SEGURO DEL PERSONAL	27.655	0.012
12 GASTOS GENERALES	90.045	0.039
SUBTOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	200.895	0.087
13 BENEFICIO	290.451	0.125
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	13181.426	0.940
14 IMPUESTOS (6%)	139.240	0.006
COSTO TARIFARIO TOTAL	12320.666	1.000

PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

39 IDENTIFICACION PERSONAL VEHICULO	Unidades	2.0000
50 ICANT. AUXIL. Ira. (T)	Unidades	0.3200
51 ICANT. OFICIALES MECANICOS (M)	Unidades	0.3200
54 ICANTIDAD AUXIL. 2da. (A)	Unidades	0.3200
60 RECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	Kms.	59597.0000
61 RECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Kms.	223488.7500
62 ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	3.7500
99 VELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	Km/Hora	19.5

CUADRO NRO.  
ESTRUCTURA DE COSTOS - EN AUSTRALES DE MAYO DE 1990  
SERVICIOS URBANOS  
LINEA NRO. 24

RUBRO	A	%
COSTOS VARIABLES		
1 COMBUSTIBLE	408.934	0.177
2 LUBRICANTES	28.544	0.012
3 NEUMATICOS	97.308	0.042
4 ENSRASE Y LAVADO	14.358	0.006
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	152.129	0.066
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	185.490	0.080
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	886.761	0.384
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
7 SEGURO DEL VEHICULO	89.932	0.039
8 PATENTES Y TASAS	28.557	0.012
SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	117.889	0.051
9 PERSONAL DE CONDUCCION	578.320	0.254
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	81.526	0.035
11 SEGURO DEL PERSONAL	27.554	0.012
12 GASTOS GENERALES	89.593	0.039
SUBTOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	198.473	0.086
BENEFICIO	227.658	0.105
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	12169.100	0.940
14 IMPUESTOS (6%)	1.138.453	0.060
COSTO TARIFARIO TOTAL	12307.554	1.000

PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

39 IDOTACION PERSONAL VEHICULO	Unidades	2.0000
50 ICANT. AUXIL. 1ra. (T)	Unidades	0.1900
51 ICANT. OFICIALES MECANICOS (M)	Unidades	0.1900
54 ICANTIDAD AUXIL. 2da. (A)	Unidades	0.1900
60 IRECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	Kms.	60184.0000
61 IRECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Kms.	125414.0000
62 ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	2.2500
99 IVELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	Km./Hora	15.0000

CUADRO NRO.  
ESTRUCTURA DE COSTOS - EN AUSTRALES DE MAYO DE 1990  
SERVICIOS URBANOS  
LINEA NRO. 22

RUBRO	A	%
<b>COSTOS VARIABLES</b>		
1 COMBUSTIBLE	408.934	0.174
2 LUBRICANTES	28.544	0.012
3 NEUMATICOS	97.308	0.041
4 ENGRASE Y LAVADO	14.353	0.006
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	148.939	0.063
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	185.490	0.079
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	885.570	0.376
<b>COSTOS FIJOS DIRECTOS</b>		
7 SEGURO DEL VEHICULO	92.991	0.040
8 PATENTES Y TASAS	29.727	0.013
SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	122.718	0.052
9 PERSONAL DE CONDUCCION	706.102	0.300
<b>COSTOS FIJOS INDIRECTOS</b>		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	60.399	0.026
11 SEGURO DEL PERSONAL	28.314	0.012
12 GASTOS GENERALES	91.035	0.039
SUBTOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS	179.748	0.077
13 BENEFICIO	259.440	0.112
<b>COSTO TOTAL DE EXPLOTACION</b>	12811.597	0.549
14 IMPUESTOS (6%)	141.166	0.006
<b>COSTO TARIFARIO TOTAL</b>	12952.763	1.000

PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

39 DOTACION PERSONAL VEHICULO	Unidades	2.0000
50 ICANT. AUXIL. 1ra. (T)	Unidades	0.2200
51 ICANT. OFICIALES MECANICOS (M)	Unidades	0.2200
54 ICANTIDAD AUXIL. 2da. (A)	Unidades	0.2200
60 IRECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	Kms.	57816.0000
61 IRECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Kms.	158994.0000
62 ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	2.7500
99 IVELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	Km./Hora	16.5000

CUADRO NRO.  
ESTRUCTURA DE COSTOS - EN AUSTRALES DE MAYO DE 1990  
SERVICIOS URBANOS  
LINEA NRO. 25

RUBRO	A	%
<b>COSTOS VARIABLES</b>		
1 COMBUSTIBLE	408.934	0.180
2 LUBRICANTES	28.544	0.013
3 NEUMATICOS	97.308	0.043
4 ENGRASE Y LAVADO	14.356	0.006
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	157.004	0.069
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	185.490	0.083
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	891.636	0.392
<b>COSTOS FIJOS DIRECTOS</b>		
7 SEGURO DEL VEHICULO	83.853	0.037
8 PATENTES Y TASAS	26.805	0.012
SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	110.658	0.049
9 PERSONAL DE CONDUCCION	532.711	0.230
<b>COSTOS FIJOS INDIRECTOS</b>		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	113.277	0.050
11 SEGURO DEL PERSONAL	27.000	0.012
12 GASTOS GENERALES	85.964	0.038
SUBTOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS	229.241	0.101
BENEFICIO	270.013	0.119
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	12138.259	0.940
14 IMPUESTOS (6%)	136.485	0.060
COSTO TARIFARIO TOTAL	12274.742	1.000

PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

59 DOTACION PERSONAL VEHICULO	Unidades	2.0000
50 ICANT. AUXIL. 1ra. (T)	Unidades	0.5000
51 ICANT. OFICIALES MECANICOS (M)	Unidades	0.5000
54 ICANTIDAD AUXIL. 2da. (A)	Unidades	0.5000
60 IRECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	Km.	64117.0000
61 IRECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Km.	25648.0000
62 ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	4.0000
99 IVELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	Km./Hora	17.3000

CUADRO NRO. .  
ESTRUCTURA DE COSTOS - EN AUSTRALES DE MAYO DE 1990  
SERVICIOS URBANOS  
LINEA NRO. 28

RUBRO	A	%
COSTOS VARIABLES		
1 COMBUSTIBLE	408.934	0.187
2 LUBRICANTES	28.544	0.013
3 NEUMATICOS	97.308	0.045
4 ENGRASE Y LAVADO	14.356	0.007
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	162.896	0.075
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	185.490	0.085
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	897.527	0.411
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
7 SEGURO DEL VEHICULO	77.392	0.035
8 PATENTES Y TASAS	24.742	0.011
SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	102.140	0.047
9 PERSONAL DE CONDUCCION	587.700	0.269
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	104.558	0.048
11 SEGURO DEL PERSONAL	24.921	0.011
12 GASTOS GENERALES	85.842	0.039
SUBTOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	215.321	0.099
BENEFICIO	249.228	0.114
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	12951.917	0.940
14 IMPUESTOS (6%)	130.973	0.006
COSTO TARIFARIO TOTAL	12182.890	1.000

PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

39 DOTACION PERSONAL VEHICULO	Unidades	2.0000
50 ICANT. AUXIL. 1ra. (T)	Unidades	0.5000
51 ICANT. OFICIALES MECANICOS (M)	Unidades	0.5000
54 ICANTIDAD AUXIL. 2da. (A)	Unidades	0.5000
60 IRECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	Km.	69464.0000
61 IRECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Km.	277856.0000
62 ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	4.0000
99 IVELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	Km./Hora	12.8000

CUADRO NRO.  
ESTRUCTURA DE COSTOS - EN AUSTRALES DE MAYO DE 1990  
SERVICIOS URBANOS  
LINEA Y EMPRESA MEDIA

RUBRO	A	%
COSTOS VARIABLES		
1 COMBUSTIBLE	408.934	0.173
2 LUBRICANTES	28.544	0.012
3 PNEUMATICOS	97.308	0.041
4 ENGRASE Y LAVADO	14.356	0.006
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	154.510	0.065
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	185.490	0.079
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	889.141	0.377
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
7 SEGURO DEL VEHICULO	86.640	0.037
8 PATENTES Y TASAS	27.656	0.012
SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	114.297	0.048
9 PERSONAL DE CONDUCCION	257.879	0.279
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	156.059	0.068
11 SEGURO DEL PERSONAL	29.302	0.012
12 GASTOS GENERALES	92.386	0.039
SUBTOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	277.695	0.118
BENEFICIO	278.929	0.118
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	12218.041	0.940
14 IMPUESTOS (6%)	141.577	0.060
COSTO TARIFARIO TOTAL	12359.618	1.000

PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

39 DOTACION PERSONAL VEHICULO	Unidades	2.0000
50 ICANT. AUXIL. 1ra. (T)	Unidades	0.5000
51 ICANT. OFICIALES MECANICOS (M)	Unidades	0.5000
54 ICANTIDAD AUXIL. 2da. (A)	Unidades	0.5000
60 IRECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	Kms.	62054.0000
61 IRECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Kms.	186162.0000
62 ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	3.0000
99 IVELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	(Km./Hora)	17.4000

CUADRO N°  
PAUTAS DE OPERACION Y PARAMETROS ADOPTADOS  
LINEAS SUBURBANAS

LINEA N°	pasajeros transport.	kms. recorridos	pasajeros transport	indice pas/km	vehiculos en existenc.	kms/vehic. año	velocidad comercial	horas de conduccion	horas chofer	dotacion choferes	dotacion choferes
	día	año	año					efect.año	año	necesaria	adoptada
		(1)	(2)	(1/2)	(2)	(1/2=4)	(3)	(4/3=6)	(7)	(6/7)	
1	1136	313170	414640	1.32	3.75	63512	24.0	3460	1925.9	1.51	2.0
1N	73	23762	26541	1.12	0.25	95046	24.0	3960	1925.9	2.06	2.2
1C	556	143553	202784	1.41	1.5	95703	24.0	3986	1925.9	2.07	2.2
1B	66	46296	24246	0.60	0.5	30592	20.0	4030	1925.9	2.05	2.2
ER	273	48180	99341	2.07	0.75	64240	20.0	3212	1925.9	1.67	2.0
8H	69	16060	25981	1.56	0.25	64240	20.0	3212	1925.9	1.67	2.0
26R	463	71467	169151	2.37	1.15	62145	20.0	3107	1925.9	1.61	2.0
26F	52	17885	39993	2.24	0.25	71340	20.0	3577	1925.9	1.86	2.0
26H	156	41756	56940	1.36	0.60	89592	20.0	3480	1925.9	1.81	2.0
20	1568	336494	572164	1.70	4	86123	18.7	4499	1925.9	2.34	2.5
30	623	113730	227346	2.02	2	56365	19.3	2920	1925.9	1.32	2.0
23A	1623	219006	592343	2.70	2.75	79636	20.5	3885	1925.9	2.02	2.0
23F	2457	347480	896701	2.58	4.25	31760	20.5	3989	1925.9	2.07	2.0
13SR	1547	206069	554551	2.74	2.50	82427	18.3	4504	1925.9	2.34	2.5
13P	453	102096	165293	1.62	1.25	91677	17.5	4667	1925.9	2.42	2.5
7	1456	192407	531336	2.78	2.50	76963	17.7	4348	1925.9	2.26	2.5
17	3346	288611	1221290	4.23	3.50	52460	15.0	5497	1925.9	2.95	3.0
6	697	116800	250755	2.16	1.25	93440	16.7	4997	1925.9	2.59	2.5
5A	375	116300	136927	1.17	1.5	79267	16.5	4719	1925.9	2.43	2.5
5B	356	95942	130096	1.36	1.5	82962	16.5	3576	1925.9	2.01	2.0
EMPRESA											
MEDIA	866.7	142327.5	317305.6	2.22	1.2	75192	19.1	4862	1925.9	2.12	2.5

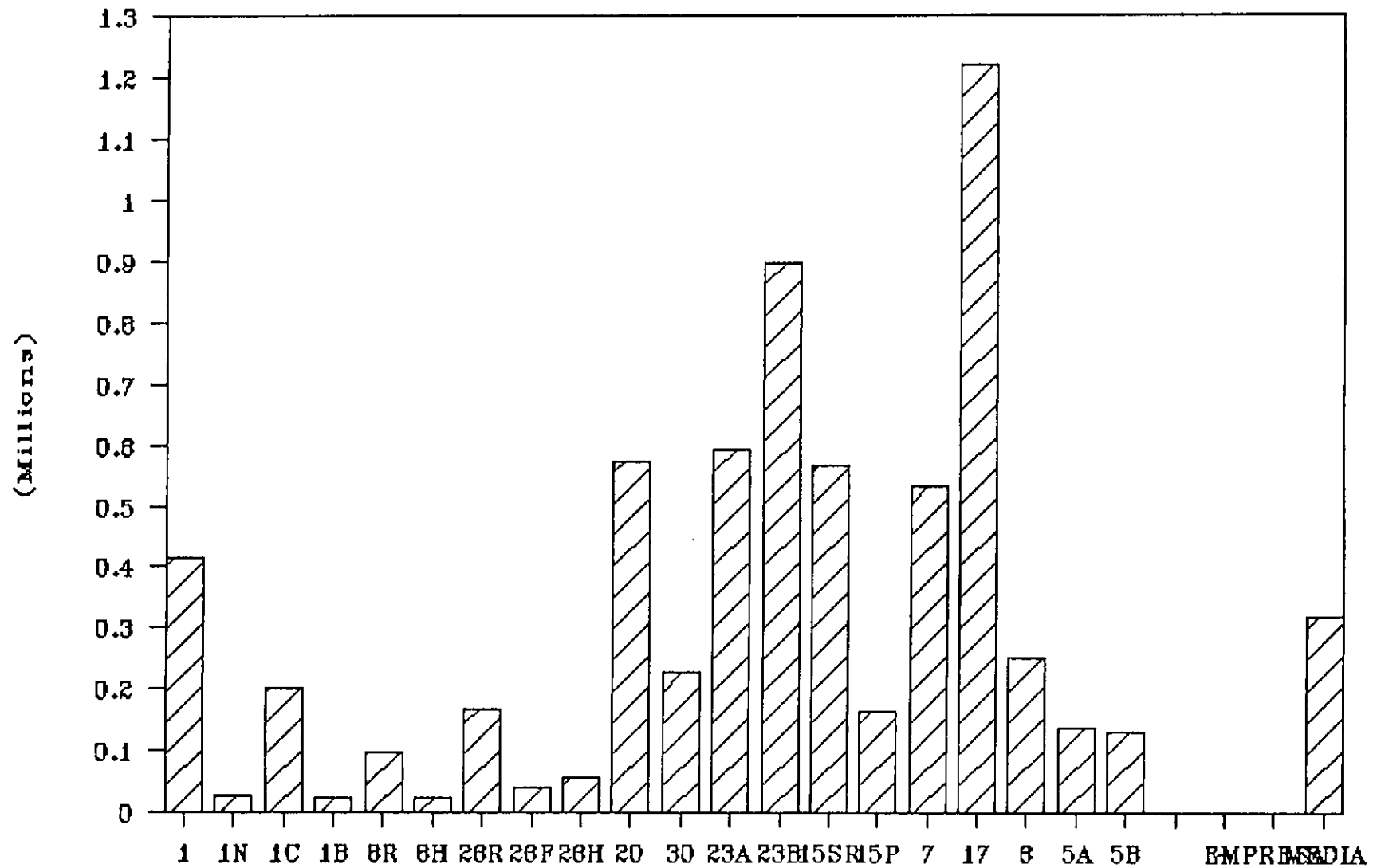
LINEAS SUBURBANAS  
SUPUESTOS

- En el caso de líneas operadas por una misma empresa, se adoptaren valores fraccionados de parque, para obtener una utilización anual del mismo mas homogénea
- Para las líneas 1, 1N, 1C y 1B, el personal distinto del de conducción adoptado surgio de asignar la dotación media de (3) en forma proporcional al km. anual de cada una de ellas
- Para las líneas 8R, 8H, 26R, 26F y 26H, el personal distinto del de conducción adoptado surgio de asignar una dotación media de (2) en forma proporcional al km. anual de cada una de ellas
- Para El personal distinto del de conducción de la firma Brunello, se adopto para el conjunto de líneas, el equivalente a tres dotaciones medias (9) asignadas en forma proporcional a la cantidad de kilómetros recorridos por cada una de ellas
- El personal distinto del de conducción para las líneas 5A y 5B se estimo en 0,33 puestos de trabajo por especialidad para cada una de ellas
- Al resto de las empresas incluida la "media" se le adjudico el valor de 0,5 puestos de trabajo por cada especialidad



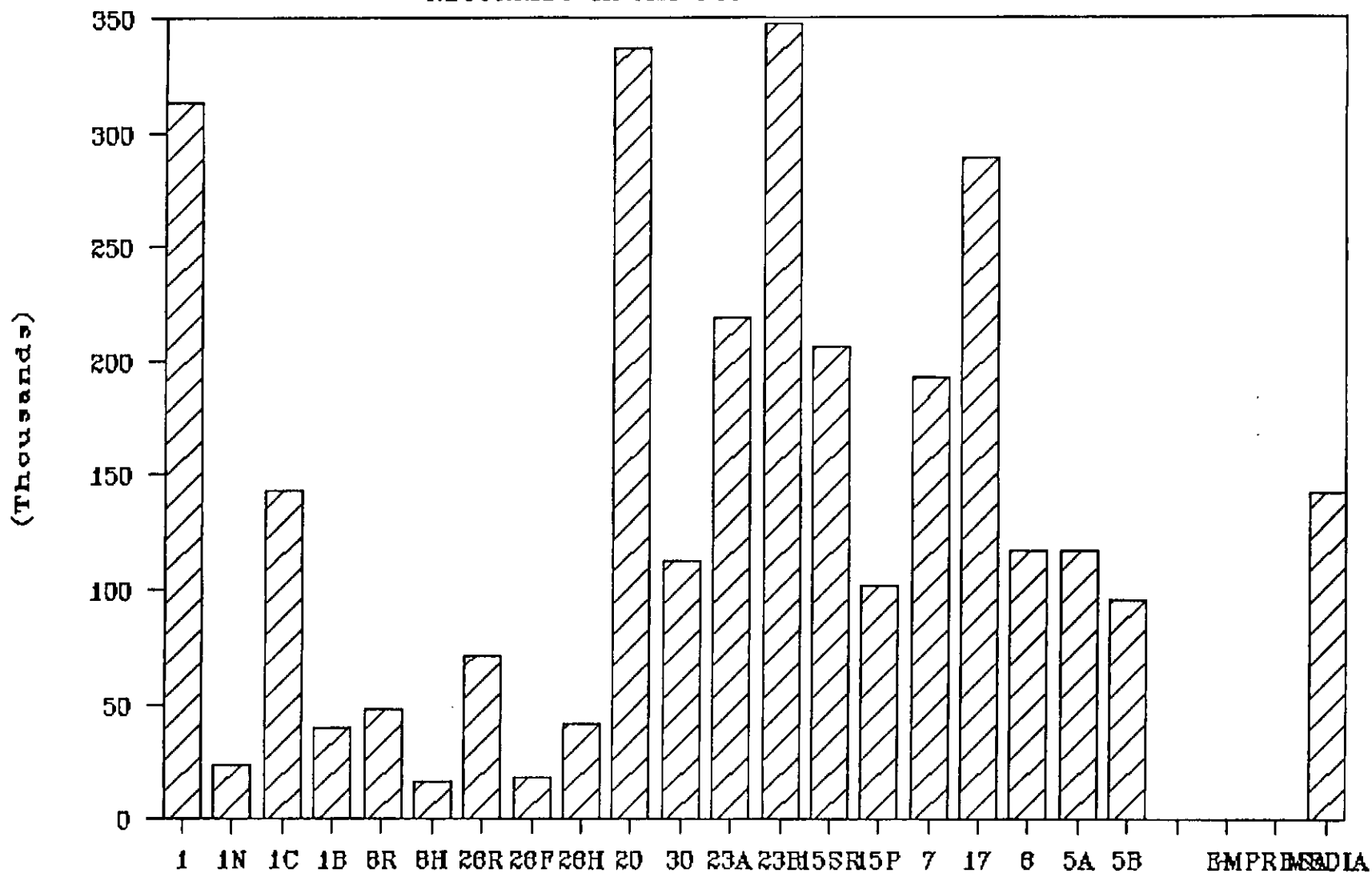
# LINEAS SUBURBANS

PASAJEROS ANUALES POR LINEA



# LINEAS SUBURBANS

RECORRIDO ANUAL POR LINEA -EN KMS.



CUADRO NRO.  
ESTRUCTURA DE COSTOS - EN AUSTRALES DE MAYO DE 1990  
SERVICIOS SUBURBANOS  
LINEA NRO. 1

RUBRO	A	%
COSTOS VARIABLES		
1 COMBUSTIBLE	408.934	0.268
2 LUBRICANTES	28.544	0.015
3 NEUMATICOS	97.308	0.050
4 ENGRASE Y LAVADO	14.356	0.007
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	175.279	0.089
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	185.450	0.094
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	909.910	0.453
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
7 SEGURO DEL VEHICULO	64.378	0.033
8 PATENTES Y TASAS	20.580	0.010
SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	84.958	0.043
9 PERSONAL DE CONDUCCION	488.840	0.249
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	111.321	0.057
11 SEGURO DEL PERSONAL	21.606	0.011
12 GASTOS GENERALES	80.832	0.041
SUBTOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS	213.759	0.109
13 BENEFICIO	207.304	0.106
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	11904.771	0.970
14 IMPUESTOS (3%)	56.910	0.030
COSTO TARIFARIO TOTAL	11961.682	1.000

PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

39 DOTACION PERSONAL VEHICULO	(Unidades)	2.0000
50 ICANT. AUXIL. 1ra. (T)	(Unidades)	0.6000
51 ICANT. OFICIALES MECANICOS (M)	(Unidades)	0.6000
54 ICANTIDAD AUXIL. 2da. (A)	(Unidades)	0.6000
60 IRECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	(Kas.)	83512.0000
61 IRECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	(Kas.)	313170.0000
62 ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	(Unidades)	3.7500
99 IVELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	(Km/hora)	24.0000

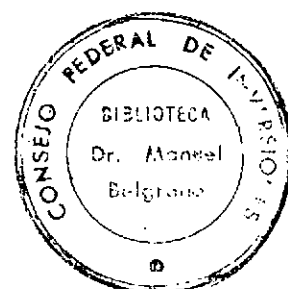
CUADRO NRO.  
ESTRUCTURA DE COSTOS - EN AUSTRALES DE MAYO DE 1990  
SERVICIOS SUBURBANOS  
LINEA NRO. 1 N

RUBRO	A	%
COSTOS VARIABLES		
1 COMBUSTIBLE	408.934	0.212
2 LUBRICANTES	28.544	0.015
3 PNEUMATICOS	97.308	0.050
4 ENERASE Y LAVADO	14.356	0.007
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	163.023	0.085
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	165.490	0.086
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	917.645	0.475
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
7 SEGURO DEL VEHICULO	56.566	0.029
8 PATENTES Y TASAS	18.082	0.009
SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	74.649	0.039
9 PERSONAL DE CONDUCCION	472.476	0.245
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	122.265	0.063
11 SEGURO DEL PERSONAL	21.410	0.011
12 GASTOS GENERALES	80.423	0.042
SUBTOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS	224.098	0.116
13 BENEFICIO	182.148	0.094
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	1871.030	0.970
14 IMPUESTOS (3X)	57.867	0.030
COSTO TARIFARIO TOTAL	1928.897	1.000

PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

39 DOTACION PERSONAL VEHICULO	(Unidades)	2.2000
50 ICANT. AUXIL. Ira. (T)	(Unidades)	0.0500
51 ICANT. OFICIALES MECANICOS (N)	(Unidades)	0.0500
54 ICANTIDAD AUXIL. 2da. (A)	(Unidades)	0.0500
60 IRECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	(Kms.)	95046.0000
61 IRECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	(Kms.)	22761.5000
62 ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	(Unidades)	0.2500
99 IVELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	(Kms./Hora)	24.0000

CUADRO NRO.  
ESTRUCTURA DE COSTOS - EN AUSTRALES DE MAYO DE 1990  
SERVICIOS SUBURBANOS  
LINEA NRO. 1 C



RUBRO	A	%
COSTOS VARIABLES		
1 COMBUSTIBLE	408.934	0.214
2 LUBRICANTES	23.544	0.015
3 PNEUMATICOS	97.368	0.051
4 ENGRASE Y LAVADO	14.356	0.008
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	183.425	0.096
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	185.490	0.097
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	918.957	0.430
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
7 SEGURO DEL VEHICULO	56.178	0.029
8 PATENTES Y TAGAS	17.958	0.009
SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	74.136	0.039
9 PERSONAL DE CONDUCCION	469.227	0.243
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	113.321	0.059
11 SEGURO DEL PERSONAL	20.972	0.011
12 GASTOS GENERALES	79.765	0.042
SUBTOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS	214.058	0.112
BENEFICIO	180.897	0.095
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	1195.405	0.970
14 IMPUESTOS (3%)	57.415	0.030
COSTO TARIFARIO TOTAL	1193.820	1.000

PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

39 DOTACION PERSONAL VEHICULO	Unidades	2.2000
50 ICANT. AUXIL. 1ra. (T)	Unidades	0.2800
51 ICANT. OFICIALES MECANICOS (H)	Unidades	0.2800
54 ICANTIDAD AUXIL. 2da. (A)	Unidades	0.2800
60 RECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	Kms.	95703.0000
61 RECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Kms.	143554.5000
62 ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	1.5000
99 VELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	Km./Hora	24.0000

CUADRO NRO.  
ESTRUCTURA DE COSTOS - EN AUSTRALES DE MAYO DE 1990  
SERVICIOS SUBURBANOS  
LINEA NRO. 1 B

RUBRO	A	%
COSTOS VARIABLES		
1 COMBUSTIBLE	408.934	0.199
2 LUBRICANTES	28.544	0.014
3 NEUMATICOS	97.308	0.047
4 ENGRASE Y LAVADO	14.356	0.007
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	173.011	0.084
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	185.490	0.090
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	907.642	0.442
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
7 SEGURO DEL VEHICULO	61.711	0.032
8 PATENTES Y TASAS	21.926	0.010
SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	83.637	0.043
9 PERSONAL DE CONDUCCION	337.207	0.171
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	115.934	0.056
11 SEGURO DEL PERSONAL	24.212	0.012
12 GASTOS GENERALES	84.623	0.041
SUBTOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	224.189	0.109
13 BENEFICIO	214.915	0.105
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	1191.890	0.970
14 IMPUESTOS (3%)	35.705	0.030
COSTO TARIFARIO TOTAL	1203.495	1.000

PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

39 DOTACION PERSONAL VEHICULO	Unidades	2.2000
50 ICANT. AUXIL. 1ra. (T)	Unidades	0.0500
51 ICANT. OFICIALES MECANICOS (M)	Unidades	0.0800
54 ICANTIDAD AUXIL. 2da. (A)	Unidades	0.0800
60 RECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	Km.	80592.0000
61 RECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Km.	40256.0000
62 ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	0.5000
99 VELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	Km/Hora	20

CUADRO NRO.  
ESTRUCTURA DE COSTOS - EN AUSTRALES DE MAYO DE 1990  
SERVICIOS SUBURBANOS  
LINEA NRO. 8 R

RUBRO	A	%
COSTOS VARIABLES		
1 COMBUSTIBLE	408.934	0.178
2 LUBRICANTES	28.544	0.012
3 PNEUMATICOS	97.308	0.042
4 ENERASE Y LAVADO	14.356	0.006
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	157.149	0.069
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	185.490	0.081
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	891.780	0.388
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
7 SEGURO DEL VEHICULO	83.692	0.036
8 PATENTES Y TASAS	26.754	0.012
SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	110.445	0.048
9 PERSONAL DE CONDUCCION	635.492	0.276
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	260.529	0.097
11 SEGURO DEL PERSONAL	30.097	0.013
12 GASTOS GENERALES	93.417	0.041
SUBTOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS	384.043	0.141
BENEFICIO	269.496	0.117
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	12291.257	0.970
14 IMPUESTOS (3%)	69.008	0.030
COSTO TARIFARIO TOTAL	12360.265	1.000

PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

39 DOTACION PERSONAL VEHICULO	Unidades	2.0000
50 ICANT. AUXIL. 1ra. (T)	Unidades	0.0000
51 ICANT. OFICIALES MECANICOS (M)	Unidades	0.2500
54 ICANTIDAD AUXIL. 2da. (A)	Unidades	0.2500
60 ITRECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	Km.	64240.0000
61 ITRECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Km.	48180.0000
62 ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	0.7500
99 IVELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	Km./Hora	20.0000

CUADRO NRO.  
ESTRUCTURA DE COSTOS - EN AUSTRALES DE MAYO DE 1990  
SERVICIOS SUBURBANOS  
LINEA NRO. 8 H

RUBRO	A	%
COSTOS VARIABLES		
1 COMBUSTIBLE	468.934	0.179
2 LUBRICANTES	28.544	0.012
3 NEUMATICOS	97.308	0.042
4 ENSABE Y LAVADO	14.356	0.006
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	157.149	0.069
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	195.490	0.081
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	891.780	0.389
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
7 SEGURO DEL VEHICULO	83.692	0.037
8 PATENTES Y TASAS	26.754	0.012
SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	110.446	0.048
9 PERSONAL DE CONDUCCION	635.492	0.277
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	192.508	0.084
11 SEGURO DEL PERSONAL	27.508	0.013
12 GASTOS GENERALES	93.062	0.041
SUBTOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS	315.318	0.138
13 BENEFICIO	269.496	0.118
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	12222.531	0.970
14 IMPUESTOS (3%)	68.738	0.003
COSTO TARIFARIO TOTAL	12291.269	1.000

PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

39 IDOTACION PERSONAL VEHICULO	Unidades	2.0000
50 ICANT. AUXIL. 1ra. (T)	Unidades	0.0000
51 ICANT. OFICIALES MECANICOS (M)	Unidades	0.0800
54 ICANTIDAD AUXIL. 2da. (A)	Unidades	0.0800
60 IRECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	Kms.	64240.0000
61 IRECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Kms.	16060.0000
62 ICANTIDAD VEHICULOS ENFRESA	Unidades	0.2500
99 IVELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	Km./hora	20.0000



CUADRO NRO.  
ESTRUCTURA DE COSTOS - EN AUSTRALES DE MAYO DE 1990  
SERVICIOS SUBURBANOS  
LINEA NRO. 26 R

RUBRO	A	%
<b>COSTOS VARIABLES</b>		
1 COMBUSTIBLE	408.934	0.175
2 LUBRICANTES	28.544	0.012
3 NEUMATICOS	97.208	0.042
4 ENGRASE Y LAVADO	14.356	0.006
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	154.622	0.066
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	185.490	0.079
<b>SUB TOTAL COSTOS VARIABLES</b>	<b>889.254</b>	<b>0.321</b>
<b>COSTOS FIJOS DIRECTOS</b>		
7 SEGURO DEL VEHICULO	86.513	0.037
8 PATENTES Y TASAS	27.656	0.012
<b>SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS</b>	<b>114.169</b>	<b>0.049</b>
9 PERSONAL DE CONDUCCION	556.915	0.241
<b>COSTOS FIJOS INDIRECTOS</b>		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	200.079	0.086
11 SEGURO DEL PERSONAL	30.852	0.013
12 GASTOS GENERALES	94.563	0.041
<b>SUBTOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS</b>	<b>325.495</b>	<b>0.139</b>
13 BENEFICIO	278.581	0.119
<b>COSTO TOTAL DE EXPLOTACION</b>	<b>1224.414</b>	<b>0.970</b>
14 IMPUESTOS (3%)	70.033	0.030
<b>COSTO TARIFARIO TOTAL</b>	<b>1294.447</b>	<b>1.000</b>

PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

39 IDOTACION PERSONAL VEHICULO	Unidades	2.0000
50 ICANT. AUXIL. 1ra. (T)	Unidades	0.0000
51 ICANT. OFICIALES MECANICOS (M)	Unidades	0.3700
54 ICANTIDAD AUXIL. 2da. (A)	Unidades	0.3700
60 IRECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	Kms.	62145.0000
61 IRECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Kms.	71466.7500
62 ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	1.1500
99 IVELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	Km./Hora	20.0000

CUADRO NRO.  
ESTRUCTURA DE COSTOS - EN AUSTRALES DE MAYO DE 1990  
SERVICIOS SUBURBANOS  
LINEA NRO. 26 F

RUBRO	A	%
COSTOS VARIABLES		
1 COMBUSTIBLE	408.934	0.187
2 LUBRICANTES	28.544	0.013
3 PNEUMATICOS	97.303	0.044
4 ENGRASE Y LAVADO	14.358	0.007
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	164.984	0.075
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	183.490	0.085
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	997.613	0.411
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
7 SEGURO DEL VEHICULO	75.152	0.034
8 PATENTES Y TASAS	24.024	0.011
SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	99.176	0.045
9 PERSONAL DE CONDUCCION	270.246	0.121
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	194.472	0.089
11 SEGURO DEL PERSONAL	27.544	0.013
12 GASTOS GENERALES	89.573	0.041
SUBTOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS	311.589	0.142
13 BENEFICIO	241.975	0.111
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	12123.023	0.970
14 IMPUESTOS (3%)	45.610	0.003
COSTO TARIFARIO TOTAL	12168.633	1.000

PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

39 DOTACION PERSONAL VEHICULO	Unidades	2.0000
50 ICANT. AUXIL. 1ra. (T)	Unidades	0.0000
51 ICANT. OFICIALES MECANICOS (N)	Unidades	0.0900
54 ICANTIDAD AUXIL. 2da. (A)	Unidades	0.0900
60 IRECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	Kms.	71540.0000
61 IRECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Kms.	17885.0000
62 ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	0.2500
99 IVELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	Km./Hora	20.0000

CUADRO NRO.  
ESTRUCTURA DE COSTOS - EN AUSTRALES DE MAYO DE 1990  
SERVICIOS SUBURBANOS  
LINEA NRO. 26 H

RUBRO	A	%
COSTOS VARIABLES		
1 COMBUSTIBLE	408.934	0.185
2 LUBRICANTES	28.544	0.013
3 NEUMATICOS	97.308	0.044
4 ENGRASE Y LAVADO	14.356	0.006
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	163.029	0.074
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	185.490	0.084
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	897.661	0.405
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
7 SEGURO DEL VEHICULO	77.255	0.035
8 PATENTES Y TASAS	24.656	0.011
SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	101.911	0.046
9 PERSONAL DE CONDUCCION	582.611	0.265
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	194.360	0.088
11 SEGURO DEL PERSONAL	28.115	0.013
12 GASTOS GENERALES	90.435	0.041
SUBTOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS	312.910	0.141
BENEFICIO	248.756	0.112
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	12147.897	0.570
14 IMPUESTOS (3%)	66.430	0.003
COSTO TARIFARIO TOTAL	12214.327	1.000

PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

39 DOTACION PERSONAL VEHICULO	Unidades	2.0000
50 ICANT. AUXIL. Ira. (T)	Unidades	0.6000
51 ICANT. OFICIALES MECANICOS (M)	Unidades	0.2100
54 ICANTIDAD AUXIL. 2ds. (A)	Unidades	0.2100
60 RECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	Kms.	69593.0000
61 RECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Kms.	41755.5000
62 ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	0.6000
99 VELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	Ks./Hora	20.0000

CUADRO NRO.  
ESTRUCTURA DE COSTOS - EN AUSTRALES DE MAYO DE 1990  
SERVICIOS SUBURBANOS  
LINEA NRO. 20

RUBRO	A	%
COSTOS VARIABLES		
1 COMBUSTIBLE	408.934	0.179
2 LUBRICANTES	20.544	0.014
3 PNEUMATICOS	97.508	0.057
4 ENGRASE Y LAVADO	14.356	0.007
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	175.726	0.085
REPARACION MATERIAL RODANTE	125.490	0.056
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	910.367	0.441
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
7 SEGURO DEL VEHICULO	63.911	0.031
8 PATENTES Y TASAS	20.430	0.010
SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	84.341	0.041
9 PERSONAL DE CONDUCCION	606.612	0.284
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	86.338	0.042
11 SEGURO DEL PERSONAL	24.946	0.012
12 GASTOS GENERALES	85.630	0.041
SUBTOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	196.514	0.095
13 BENEFICIO	205.799	0.100
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	12004.033	0.970
14 IMPUESTOS (3%)	61.980	0.030
COSTO TARIFARIO TOTAL	12066.014	1.000

PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

39 DOTACION PERSONAL VEHICULO	Unidades	2.5000
50 ICANT. AUXIL. 1ra. (T)	Unidades	0.5000
51 ICANT. OFICIALES MECANICOS (M)	Unidades	0.5000
54 ICANTIDAD AUXIL. 2da. (A)	Unidades	0.5000
60 IRECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	Kas.	84123.0000
61 IRECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Kas.	335492.0000
62 ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	4.0000
99 IVELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	Km./Hora	18.7000

CUADRO NRO.  
ESTRUCTURA DE COSTOS - EN AUSTRALES DE MAYO DE 1990  
SERVICIOS SUBURBANOS  
LINEA NRO. 30

RUBRO	A	%
COSTOS VARIABLES		
1 COMBUSTIBLE	408.934	0.163
2 LUBRICANTES	28.544	0.011
3 NEUMATICOS	97.308	0.039
4 ENGRASE Y LAVADO	14.356	0.006
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	146.879	0.059
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	185.490	0.074
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	881.510	0.351
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
7 SEGURO DEL VEHICULO	95.385	0.038
8 PATENTES Y TASAS	30.492	0.012
SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	125.877	0.050
9 PERSONAL DE CONDUCCION	724.279	0.289
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	257.713	0.103
11 SEGURO DEL PERSONAL	25.352	0.010
12 GASTOS GENERALES	101.237	0.040
SUBTOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS	384.301	0.153
13 BENEFICIO	307.148	0.122
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	1243.116	0.970
14 IMPUESTOS (3%)	75.251	0.030
COSTO TARIFARIO TOTAL	12568.367	1.000

PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

39 DOTACION PERSONAL VEHICULO	Unidades	2.0000
50 ICANT. AUXIL. 1ra. (T)	Unidades	0.5000
51 ICANT. OFICIALES MECANICOS (M)	Unidades	0.5000
54 ICANTIDAD AUXIL. 2da. (A)	Unidades	0.5000
60 RECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	Kms.	56365.0000
61 RECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Kms.	112730.0000
62 ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	2.0000
99 VELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	Km./Hora	19.3000

CUADRO NRO.  
ESTRUCTURA DE COSTOS - EN AUSTRALES DE MAYO DE 1990  
SERVICIOS SUBURBANOS  
LINEA NRO. 23A

RUBRO	A	%
COSTOS VARIABLES		
1 COMBUSTIBLE	408.934	0.203
2 LUBRICANTES	28.544	0.014
3 NEUMATICOS	97.308	0.048
4 ENGRASE Y LAVADO	14.356	0.007
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	172.237	0.086
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	125.450	0.062
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	906.849	0.451
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
7 SEGURO DEL VEHICULO	47.512	0.024
8 PATENTES Y TASAS	21.582	0.011
SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	69.093	0.034
9 PERSONAL DE CONDUCCION	512.432	0.255
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	119.392	0.059
11 SEGURO DEL PERSONAL	22.753	0.011
12 GASTOS GENERALES	82.537	0.041
SUBTOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS	224.682	0.112
13 BENEFICIO	217.394	0.108
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	1950.471	0.970
14 IMPUESTOS (3%)	40.330	0.020
COSTO TARIFARIO TOTAL	1990.801	1.000

PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

39 DOTACION PERSONAL VEHICULO	Unidades	2.0000
50 ICANT. AUXIL. 1ra. (T)	Unidades	0.4500
51 ICANT. OFICIALES MECANICOS (M)	Unidades	0.4500
54 ICANTIDAD AUXIL. 2da. (A)	Unidades	0.4500
60 ITRECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	Km.	75635.0000
61 ITRECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Km.	216979.0000
62 ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	2.7500
99 IVELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	Km/Hora	29.5

CUADRO NRO.  
ESTRUCTURA DE COSTOS - EN AUSTRALES DE MAYO DE 1990  
SERVICIOS SUBURBANOS  
LINEA NRO. 235

RUBRO	A	%
COSTOS VARIABLES		
1 COMBUSTIBLE	408.934	0.206
2 LUBRICANTES	28.544	0.014
3 NEUMATICOS	97.308	0.049
4 ENGRASE Y LAVADO	14.356	0.007
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	173.935	0.087
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	185.490	0.093
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	908.566	0.457
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
7 SEGURO DEL VEHICULO	65.758	0.033
8 PATENTES Y TASAS	21.021	0.011
SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	86.779	0.044
9 PERSONAL DE CONDUCCION	499.315	0.251
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	118.723	0.059
11 SEGURO DEL PERSONAL	22.249	0.011
12 GASTOS GENERALES	81.782	0.041
SUBTOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS	222.754	0.112
13 BENEFICIO	211.747	0.106
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	1929.161	0.970
14 IMPUESTOS (3%)	59.665	0.030
COSTO TARIFARIO TOTAL	1988.825	1.000

PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

39 IDOTACION PERSONAL VEHICULO	Unidades	2.0000
50 ICANT. AUXIL. 1ra. (T)	Unidades	0.7100
51 ICANT. OFICIALES MECANICOS (M)	Unidades	0.7100
54 ICANTIDAD AUXIL. 2da. (A)	Unidades	0.7100
60 IRECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	Kms.	81760.0000
61 IRECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Kms.	347480.0000
62 ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	4.2500
99 IVELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	Km/Hora	20.5

CUADRO NRO.  
ESTRUCTURA DE COSTOS - EN AUSTRALES DE MAYO DE 1990  
SERVICIOS SUBURBANOS  
LINEA NRO. 15SR

RUBRO	A	%
COSTOS VARIABLES		
1 COMBUSTIBLE	408.934	0.193
2 LUBRICANTES	28.544	0.013
3 NEUMATICOS	97.398	0.046
4 ENGRASE Y LAVADO	14.356	0.007
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	174.452	0.082
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	185.490	0.097
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	909.984	0.429
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
7 SEGURO DEL VEHICULO	65.226	0.031
8 PATENTES Y TASAS	20.951	0.010
SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	86.077	0.041
9 PERSONAL DE CONDUCCION	319.093	0.149
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	118.426	0.056
11 SEGURO DEL PERSONAL	26.551	0.013
12 GASTOS GENERALES	87.941	0.041
SUBTOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS	232.938	0.110
13 BENEFICIO	210.033	0.099
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	1207.225	0.970
14 IMPUESTOS (3%)	36.326	0.030
COSTO TARIFARIO TOTAL	1243.550	1.000

PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

39 DOTACION PERSONAL VEHICULO	Unidades	2.5000
50 ICANT. AUXIL. Ira. (T)	Unidades	0.4200
51 ICANT. OFICIALES MECANICOS (K)	Unidades	0.4200
54 ICANTIDAD AUXIL. 2da. (A)	Unidades	0.4200
60 ITRECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	Kms.	62427.0000
61 ITRECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Kms.	206067.5000
62 ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	2.5000
59 IVELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	Km/Hora	18.3



CUADRO NRD.  
 ESTRUCTURA DE COSTOS - EN AUSTRALES DE MAYO DE 1990  
 SERVICIOS SUBURBANOS  
 LINEA NRD. 15F

RUBRO	A	%
COSTOS VARIABLES		
1 COMBUSTIBLE	408.934	0.192
2 LUBRICANTES	22.544	0.012
3 NEUMATICOS	97.308	0.044
4 ENSABON Y LAVADO	14.355	0.007
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	173.870	0.082
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	185.490	0.087
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	908.501	0.425
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
7 SEGURO DEL VEHICULO	65.925	0.031
8 PATENTES Y TASAS	21.042	0.010
SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	86.967	0.041
9 PERSONAL DE CONDUCCION	524.778	0.252
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	119.512	0.056
11 SEGURO DEL PERSONAL	26.794	0.013
12 GASTOS GENERALES	88.323	0.041
SUBTOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS	234.629	0.110
13 BENEFICIO	211.962	0.099
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	12066.738	0.970
14 IMPUESTOS (3%)	63.920	0.003
COSTO TARIFARIO TOTAL	12130.658	1.000

PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

39 DOTACION PERSONAL VEHICULO	Unidades	2.5000
50 ICANT. AUXIL. 1ra. (T)	Unidades	0.2100
51 ICANT. OFICIALES MECANICOS (M)	Unidades	0.2100
54 ICANTIDAD AUXIL. 2da. (A)	Unidades	0.2100
60 IRECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	Km.	81577.0000
61 IRECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Km.	102095.2500
62 ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	1.2500
99 IVELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	Km/Hora	17.5

CUADRO NRO.  
ESTRUCTURA DE COSTOS - EN AUSTRALES DE MAYO DE 1990  
SERVICIOS SUBURBANOS  
LINEA NRO. 7

RUBRO	A	%
<b>COSTOS VARIABLES</b>		
1 COMBUSTIBLE	408.934	0.187
2 LUBRICANTES	28.544	0.013
3 NEUMATICOS	97.308	0.045
4 ENGRASE Y LAVADO	14.356	0.007
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	164.987	0.075
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	183.490	0.085
<b>SUB TOTAL COSTOS VARIABLES</b>	<b>994.618</b>	<b>0.414</b>
<b>COSTOS FIJOS DIRECTOS</b>		
7 SEGURO DEL VEHICULO	69.857	0.032
8 PATENTES Y TASAS	22.331	0.010
<b>SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS</b>	<b>92.188</b>	<b>0.042</b>
9 PERSONAL DE CONDUCCION	663.046	0.303
<b>COSTOS FIJOS INDIRECTOS</b>		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	117.774	0.054
11 SEGURO DEL PERSONAL	25.110	0.012
12 GASTOS GENERALES	90.287	0.041
<b>SUBTOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS</b>	<b>233.171</b>	<b>0.108</b>
13 BENEFICIO	224.944	0.103
<b>COSTO TOTAL DE EXPLOTACION</b>	<b>1210.966</b>	<b>0.570</b>
14 IMPUESTOS (3%)	65.597	0.030
<b>COSTO TARIFARIO TOTAL</b>	<b>1276.563</b>	<b>1.000</b>

PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

39 DOTACION PERSONAL VEHICULO	Unidades	2.5000
50 ICANT. AUXIL. 1ra. (T)	Unidades	0.3900
51 ICANT. OFICIALES MECANICOS (M)	Unidades	0.3900
54 ICANTIDAD AUXIL. 2da. (A)	Unidades	0.3900
60 IRECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	Km.	76963.0000
61 IRECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Km.	192407.5000
62 ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	2.5000
99 IVELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	Km/Hora	17.7

CUADRO NRO.  
ESTRUCTURA DE COSTOS - EN AUSTRALES DE MAYO DE 1990  
SERVICIOS SUBURBANOS  
LINEA NRO. 17

RUSRO	A	%
COSTOS VARIABLES		
1 COMBUSTIBLE	408.934	0.181
2 LUBRICANTES	28.544	0.012
3 NEUMATICOS	97.308	0.043
4 ENGRASE Y LAVADO	14.356	0.006
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	174.478	0.077
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	185.490	0.082
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	909.109	0.402
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
7 SEGURO DEL VEHICULO	25.200	0.025
8 PATENTES Y TASAS	20.842	0.009
SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	46.042	0.023
9 PERSONAL DE CONDUCCION	942.613	0.324
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	118.781	0.053
11 SEGURO DEL PERSONAL	31.010	0.014
12 GASTOS GENERALES	94.378	0.042
SUBTOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	244.169	0.108
BENEFICIO	209.949	0.093
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	12191.804	0.970
14 IMPUESTOS (3%)	47.790	0.030
COSTO TARIFARIO TOTAL	12239.574	1.000

PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

39 IDSTACION PERSONAL VEHICULO	Unidades	3.0000
50 ICANT. AUXIL. 1ra. (T)	Unidades	0.5900
51 ICANT. OFICIALES MECANICOS (N)	Unidades	0.5500
54 ICANTIDAD AUXIL. 2da. (A)	Unidades	0.5900
60 IRECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	Km.	82460.0000
61 IRECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Km.	288610.0000
62 ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	3.5000
99 IVELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	Km/Hora	15

CUADRO NRO.  
ESTRUCTURA DE COSTOS - EN AUSTRALES DE MAYO DE 1990  
SERVICIOS SUBURBANOS  
LINEA NRO. 6

RUBRO	A	%
COSTOS VARIABLES		
1 COMBUSTIBLE	468.934	0.203
2 LUBRICANTES	28.544	0.014
3 PNEUMATICOS	97.308	0.048
4 ENGRASE Y LAVADO	14.356	0.007
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	182.055	0.079
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	185.490	0.082
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	916.687	0.456
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
7 SEGURO DEL VEHICULO	57.538	0.029
8 PATENTES Y TASAS	18.393	0.009
SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	75.932	0.038
9 PERSONAL DE CONDUCCION	545.126	0.271
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	119.392	0.059
11 SEGURO DEL PERSONAL	23.959	0.012
12 GASTOS GENERALES	54.105	0.042
SUBTOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS	227.456	0.113
13 BENEFICIO	195.278	0.092
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	1191.477	0.970
14 IMPUESTOS (3%)	60.355	0.030
COSTO TARIFARIO TOTAL	1201.832	1.000

PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

39 DOTACION PERSONAL VEHICULO	Unidades	2.5000
50 ICANT. AUXIL. 1ra. (T)	Unidades	0.2400
51 ICANT. OFICIALES MECANICOS (H)	Unidades	0.2400
54 ICANTIDAD AUXIL. 2da. (A)	Unidades	0.2400
60 IRECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	Kms.	93440.0000
61 IRECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Kms.	116800.0000
62 ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	1.2500
99 IVELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	Km/Hora	18.7

CUADRO NRO.  
ESTRUCTURA DE COSTOS - EN AUSTRALES DE MAYO DE 1990  
SERVICIOS SUBURBANOS  
LINEA NRO. 5A

RUBRO	A	%
COSTOS VARIABLES		
1 COMBUSTIBLE	408.934	0.184
2 LUBRICANTES	28.544	0.013
3 NEUMATICOS	97.308	0.044
4 ENGRASE Y LAVADO	14.356	0.006
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	170.762	0.077
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	165.490	0.083
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	985.393	0.467
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
7 SEGURO DEL VEHICULO	69.046	0.031
8 PATENTES Y TASAS	22.072	0.010
SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	91.119	0.041
9 PERSONAL DE CONDUCCION	655.357	0.294
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	164.165	0.074
11 SEGURO DEL PERSONAL	29.503	0.013
12 GASTOS GENERALES	92.277	0.041
SUBTOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS	285.945	0.128
13 BENEFICIO	222.336	0.100
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	12160.149	0.970
14 IMPUESTOS (3%)	66.809	0.030
COSTO TARIFARIO TOTAL	12226.958	1.000

PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

39 IDOTACION PERSONAL VEHICULO	Unidades	2.5000
50 ICANT. AUXIL. 1ra. (T)	Unidades	0.3200
51 ICANT. OFICIALES MECANICOS (M)	Unidades	0.3300
54 ICANTIDAD AUXIL. 2da. (A)	Unidades	0.3300
60 IRECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	Kms.	77866.0000
61 IRECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Kms.	116799.0000
62 ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	1.5000
99 IVELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	Km/Hora	16

CUADRO NRO.  
ESTRUCTURA DE COSTOS - EN AUSTRALES DE MAYO DE 1990  
SERVICIOS SUBURBANOS  
LINEA NRO. 23

CUERO	#	%
COSTOS VARIABLES		
1 COMBUSTIBLE	408.934	0.177
2 LUBRICANTES	28.544	0.012
2 PNEUMATICOS	97.208	0.042
4 ENERASE Y LAVADO	14.354	0.006
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	154.821	0.068
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	188.490	0.081
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	891.453	0.387
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
7 SEGURO DEL VEHICULO	84.056	0.036
8 PATENTES Y TASAS	26.870	0.012
SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	110.926	0.048
9 PERSONAL DE CONDUCCION	638.254	0.277
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	199.851	0.087
11 SEGURO DEL PERSONAL	30.172	0.013
12 GASTOS GENERALES	92.533	0.041
SUBTOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	823.556	0.140
BENEFICIO	270.667	0.117
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	12234.855	0.579
14 IMPUESTOS (3%)	69.119	0.030
COSTO TARIFARIO TOTAL	12303.974	1.000

PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

39 IDOTACION PERSONAL VEHICULO	Unidades	2.0000
50 ICANT. AUXIL. 1ra. (T)	Unidades	0.3300
51 ICANT. OFICIALES MECANICOS (M)	Unidades	0.3300
54 ICANTIDAD AUXIL. 2da. (A)	Unidades	0.3300
60 IRECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	Kms.	63952.0000
61 IRECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Kms.	95943.0000
62 ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	1.5000
99 IVELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	Km/Hora	16

CUADRO NRO.  
ESTRUCTURA DE COSTOS - EN AUSTRALES DE MAYO DE 1990  
SERVICIOS SUPLENDRANOS  
LINEA NRO. "MEDIA"

CUBRO	A	%
COSTOS VARIABLES		
1 COMBUSTIBLE	408.934	0.181
2 LUBRICANTES	23.544	0.013
3 PNEUMATICOS	97.508	0.042
4 ENGRASE Y LAVADO	14.353	0.006
5 DEPRECIACION MATERIAL ROTANTE	171.554	0.076
6 REPARACION MATERIAL ROTANTE	185.470	0.082
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	901.495	0.402
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
7 SEGURO DEL VEHICULO	67.399	0.030
8 PATENTES Y TASAS	21.705	0.010
SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	89.104	0.040
9 PERSONAL DE CONDUCCION	544.465	0.236
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	203.834	0.090
11 SEGURO DEL PERSONAL	30.539	0.014
12 GASTOS GENERALES	93.747	0.042
SUBTOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS	328.120	0.146
13 BENEFICIO	218.641	0.097
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	1517.335	0.970
14 IMPUESTOS (EX)	67.649	0.030
COSTO TARIFARIO TOTAL	1585.474	1.000

PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

49 DOTACION PERSONAL VEHICULO	Unidades	2.5000
50 ICANT. AUXIL. 1ra. (T)	Unidades	0.5000
51 ICANT. OFICIALES MECANICOS (M)	Unidades	0.5000
54 ICANTIDAD AUXIL. 2da. (A)	Unidades	0.5000
60 RECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	Km.	79182.0000
61 RECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Km.	142527.6000
62 ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	1.3000
99 VELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	Km/Hora	19.4

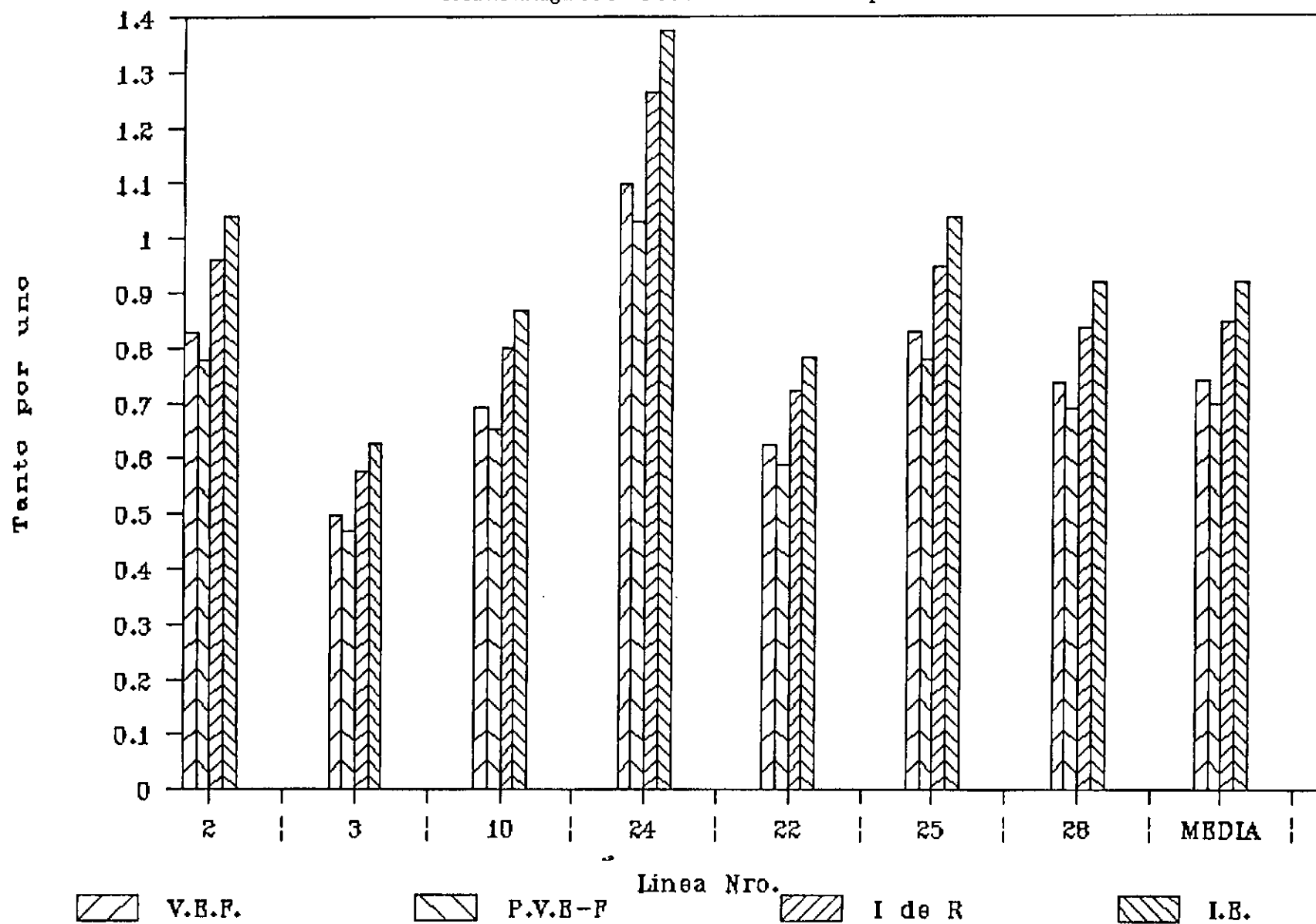
COMPARACION INGRESO - COSTO  
LINEAS URBANAS

CONCEPTO/LINEA NRO.	2	3	10	24	22	25	28	MEDIA
TARIFA MEDIA (A)	700	700	700	700	700	700	700	700
CARGA MEDIA (PAS/KM)	2.65	1.55	2.16	3.40	1.97	2.53	2.15	2.34
INGESO MEDIO (A/KM) (1)	1855.0	1085.0	1512.0	2380.0	1379.0	1771.0	1505.0	1638.0
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION (A/KM) (2)	2239.0	2175.8	2181.4	2169.1	2211.6	2138.3	2051.9	2218.0
COSTO TOTAL TARIFARIO (A/KM) (3)	2382.0	2314.7	2320.7	2307.6	2352.8	2274.7	2182.9	2359.6
(2)- Beneficio (A/KM) (4)	1932.8	1887.1	1890.9	1881.4	1912.2	1868.2	1802.7	1939.1
(2)-Depreciac.y Benefic. (A/KM) (5)	1785.6	1735.2	1739.6	1729.3	1763.2	1711.2	1639.8	1784.5
(1)/(2) Viabilidad eco-financ. (V.E-F)	0.83	0.50	0.63	1.10	0.62	0.83	0.73	0.74
(1)/(3) Plena viabilidad eco-financ. (P.)	0.78	0.47	0.65	1.03	0.59	0.78	0.69	0.69
(1)/(4) Insufic. de rentabilidad (I de	0.96	0.57	0.80	1.26	0.72	0.95	0.83	0.84
(1)/(5) Insuficiencia economica (I.E)	1.04	0.63	0.87	1.38	0.78	1.03	0.92	0.92



# LINEAS URBANAS

Relac.Ingreso-Costo En tanto por uno



COMPARACION INGRESO - COSTO  
LINEAS SUBURBANAS

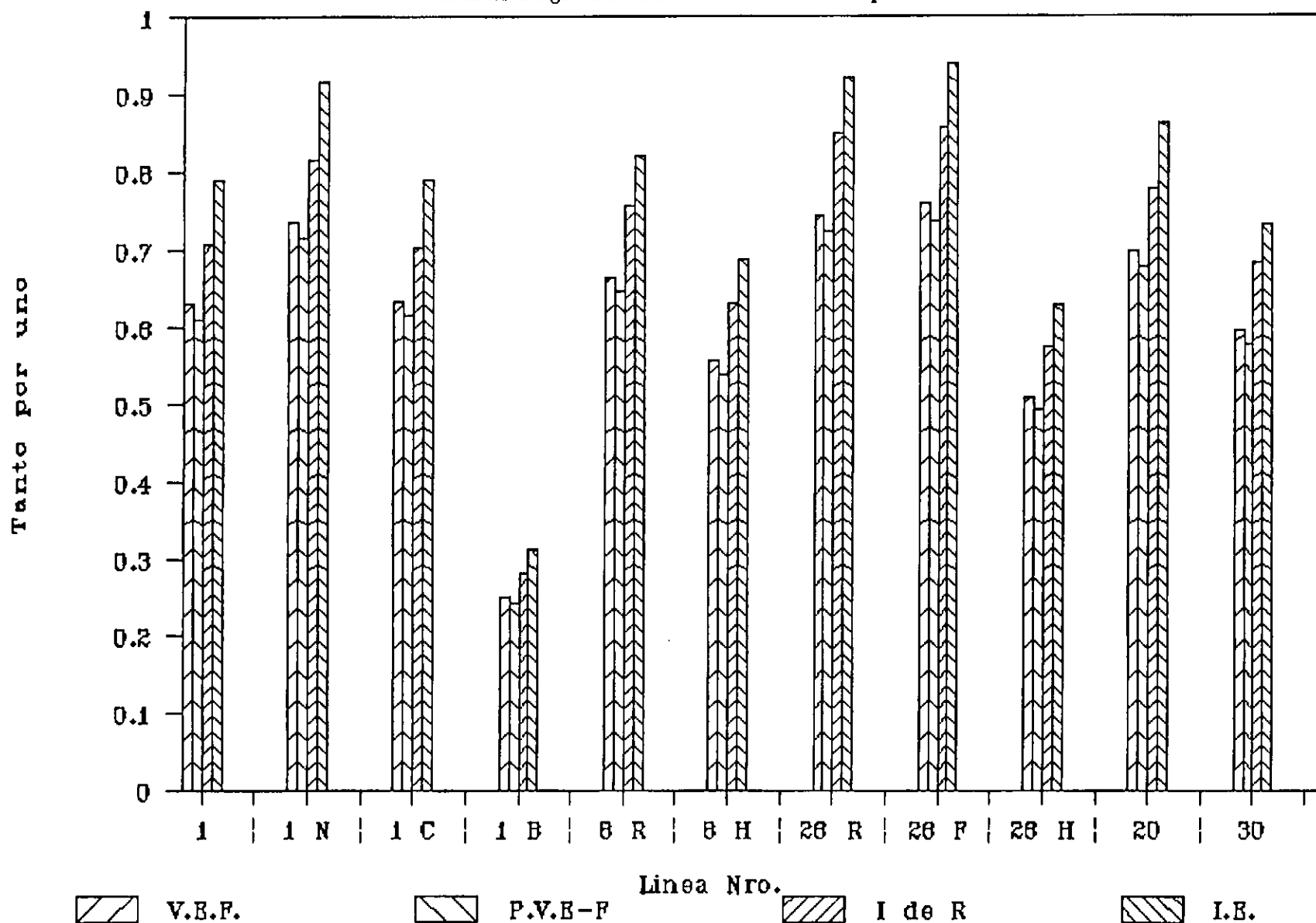
CONCEPTO/LINEA NRO.	1	1 N	1 C	1 B	8 R	8 H	26 R	26 F	26 H	20	30
TARIFA MEDIA (A)	908.8	1229.6	834.00	832.70	716.20	790.20	711.00	718.10	801.60	822.60	716.80
CARGA MEDIA (PAS/KM)	1.32	1.12	1.41	0.60	2.07	1.56	2.37	2.24	1.36	1.70	2.02
INGESO MEDIO (A/KM) (1)	1199.6	1377.2	1175.9	499.6	1482.5	1232.7	1685.1	1608.5	1090.2	1398.4	1447.9
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION (A/KM) (2)	1904.8	1871.0	1856.4	1991.9	2231.3	2222.5	2264.4	2123.0	2147.9	2004.0	2433.1
COSTO TOTAL TARIFARIO (A/KM) (3)	1963.7	1928.9	1913.8	2053.5	2300.3	2291.3	2334.4	2188.7	2214.3	2066.0	2508.4
(2)- Beneficio (A/KM) (4)	1697.4	1680.9	1675.5	1777.1	1961.8	1953.0	1985.8	1881.0	1899.1	1798.2	2126.0
(2)-Depreciac.y Benefic. (A/KM) (5)	1522.2	1505.8	1492.1	1604.1	1804.6	1795.9	1831.2	1716.0	1736.1	1622.5	1979.1
(1)/(2) Viabilidad eco-financ.(V.E-F)	0.63	0.74	0.63	0.25	0.66	0.55	0.74	0.76	0.51	0.70	0.60
(1)/(3) Plena viabilidad eco-financ.(P.V.E-F)	0.61	0.71	0.61	0.24	0.64	0.54	0.72	0.73	0.49	0.68	0.58
(1)/(4) Insufic. de rentabilidad (I de R)	0.71	0.82	0.70	0.28	0.76	0.63	0.85	0.86	0.57	0.78	0.68
(1)/(5) Insuficiencia economica (I.E)	0.79	0.91	0.79	0.31	0.82	0.69	0.92	0.94	0.63	0.86	0.73

COMPARACION INGRESO - COSTO  
LINEAS SUBURBANAS

CONCEPTO/LINEA NRO.	23A	23B	15SR	15P	7	17	6	5A	5B	MEDIA
TARIFA MEDIA (A)	712.48	711.91	724.13	882.22	753.90	725.00	736.23	714.00	713.30	768.86
CARGA MEDIA (PAS/KM)	2.70	2.58	2.74	1.62	2.76	4.23	2.15	1.17	1.36	2.23
INGESO MEDIO (A/KM) (1)	1923.7	1836.7	1984.1	1429.2	2080.8	3066.7	1582.9	835.4	970.1	1714.6
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION (A/KM) (2)	1950.7	1929.2	2057.2	2066.7	2121.0	2191.9	1951.5	2160.1	2234.9	2187.3
COSTO TOTAL TARIFARIO (A/KM) (3)	2011.0	1988.8	2120.9	2130.7	2186.6	2259.7	2011.8	2227.0	2304.0	2255.0
(2) - Beneficio (A/KM) (4)	1733.3	1717.4	1847.2	1854.8	1896.0	1981.9	1766.2	1937.8	1964.2	1968.7
(2) - Depreciac. y Benefic. (A/KM) (5)	1561.0	1543.5	1672.7	1680.9	1726.0	1807.5	1584.1	1767.1	1807.4	1796.8
(1)/(2) Viabilidad eco-financ. (V.E-F)	0.99	0.95	0.96	0.69	0.98	1.40	0.81	0.39	0.43	0.78
(1)/(3) Plena viabilidad eco-financ. (P.V.E-F)	0.96	0.92	0.94	0.67	0.95	1.36	0.79	0.38	0.42	0.76
(1)/(4) Insufic. de rentabilidad (I de R)	1.11	1.07	1.07	0.77	1.10	1.55	0.90	0.43	0.49	0.87
(1)/(5) Insuficiencia economica (I.E)	1.23	1.19	1.19	0.85	1.21	1.70	1.00	0.47	0.54	0.95

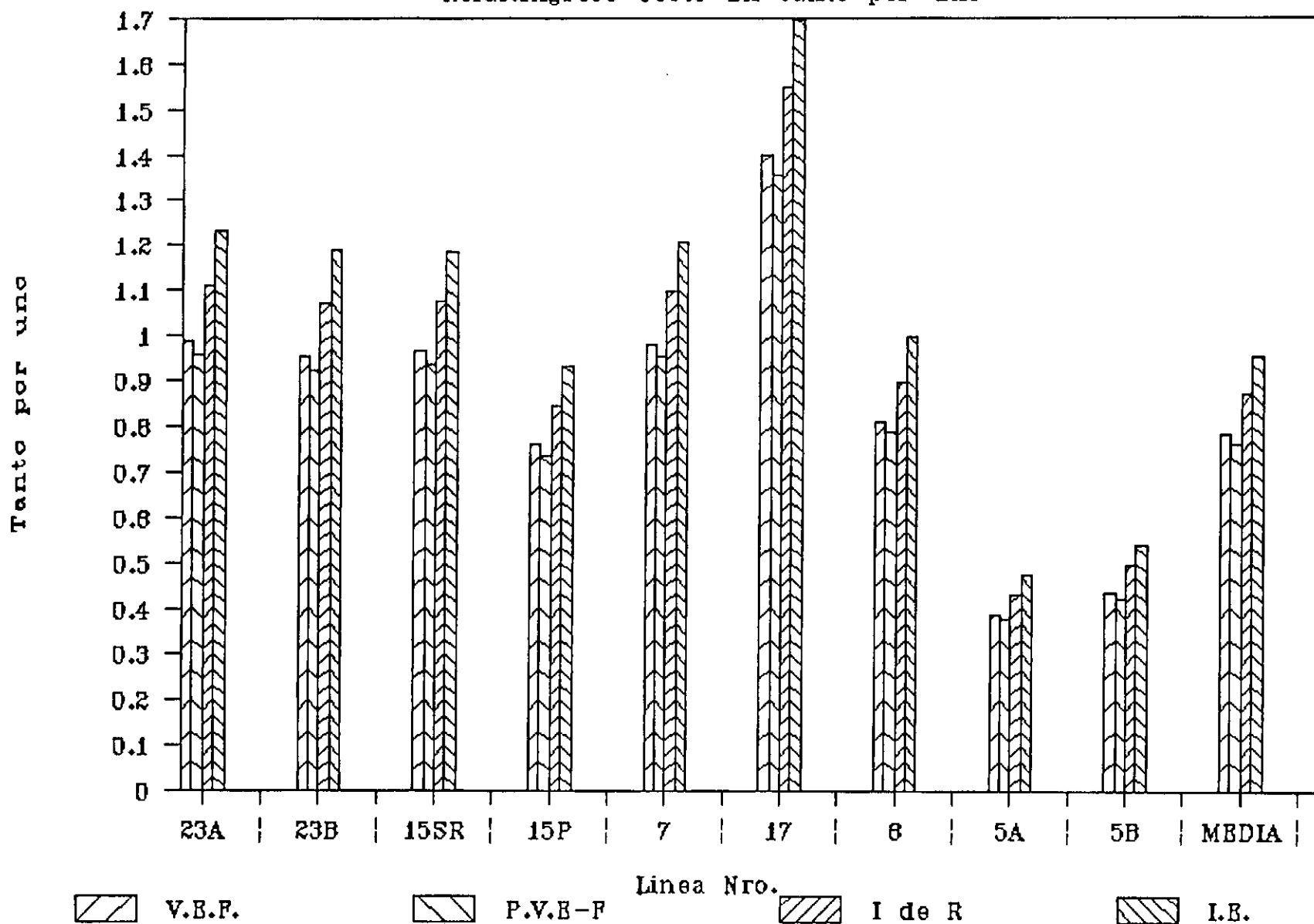
# LINEAS SUBURBANAS

Relac.Ingreso-Costo En tanto por uno



# LINEAS SUBURBANAS

Relac.Ingreso-Costo En tanto por uno

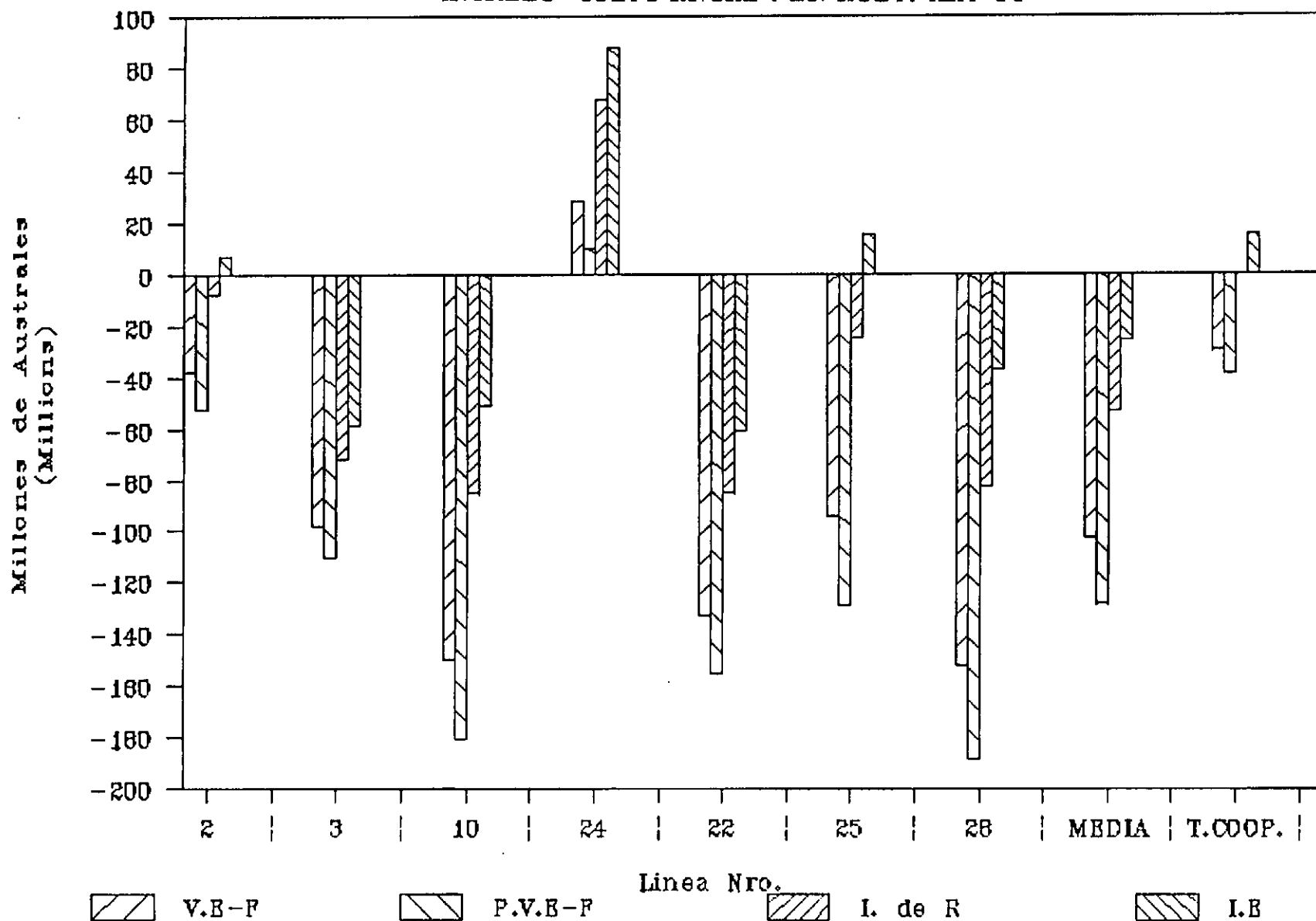


COMPARACION INGRESO - COSTO ANUAL  
LINEAS URBANAS

CONCEPTO/LINEA NRO.	2	3	10	24	22	25	28	MEDIA	T.COOP.
TARIFA MEDIA (A)	700	700	700	700	700	700	700	700	
CARGA MEDIA (PAS/KM)	2.65	1.55	2.16	3.40	1.97	2.53	2.15	2.34	
INGESO MEDIO (A) (1)	183487325	97580560	337916124	322287700	219252726	454203500	418173656	290411082	116052444
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION (A) (2)	221474938	195684368	487525806	293728677	351630653	548393149	570137963	393250114	145810465
COSTO TOTAL TARIFARIO (A) (3)	235611573	208174859	518644484	312477425	374075200	583396825	606529630	418351170	155117501
(2)- Beneficio (A)(4)	191178362	169715617	422604118	254775468	304021490	479143657	500888405	343786440	116142101
(2)-Depreciac.y Benefic. (A)(5)	176627273	156060455	388777417	234174920	280341083	438877273	455626734	316392413	100800737
(1)-(2) Viabilidad eco-financ.(V.E-F)	-37987613	-98103808	-149609682	28559024	-132377927	-94189649	-151964307	-102839032	-29758021
(1)-(3) Plena viabilidad eco-financ.(P.	-52124248	-110594299	-180728360	9810275	-154822474	-129193325	-188355973	-127940088	-39065058
(1)-(4) Insufic. de rentabilidad (I de	-7691037	-72135057	-84687994	67512232	-84768764	-24940158	-82714749	-53375358	-89658
(1)-(5) Insuficiencia economica (I.E)	8860052	-58479895	-50861293	88112780	-61088357	15326226	-37453078	-25981331	15251706

# LINEAS URBANAS.

INGRESO-COSTO ANUAL . EN AUST. MAY 80



COMPARACION INGRESO - COSTO ANUAL  
LINEAS SUBURBANAS

CONCEPTO/LINEA NRO.	1	1 N	1 C	1 B	8 R	8 H	26 R
TARIFA MEDIA (A)	908.8	1229.6	834.00	832.70	716.20	790.20	711.00
CARGA MEDIA (PAS/KM)	1.32	1.12	1.41	0.60	2.07	1.56	2.37
INGESO MEDIO (A) (1)	375683743	32723197	168811479	20132688	71428488	19797355	120426898
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION (A) (2)	596517134	44458479	266495292	80265199	107501962	35693848	161830875
COSTO TOTAL TARIFARIO (A) (3)	614966292	45833486	274737473	82747635	110826768	36797780	166835924
(2)- Beneficio (A)(4)	531584466	40130370	240526713	71609014	94517645	31365742	141921527
(2)-Depreciac.y Benefic. (A)(5)	476692342	35781231	214195229	64637363	86946206	28841929	130871157
(1)-(2) Viabilidad eco-financ.(V.E-F)	-220833391	-11735282	-97683813	-60132512	-36073474	-15896493	-41403978
(1)-(3) Plena viabilidad eco-financ.(P.V.E-F)	-239282549	-13110289	-105925994	-62614947	-39398280	-17000425	-46409026
(1)-(4) Insufic. de rentabilidad (I de R)	-155900724	-7407172	-71715234	-51476327	-23089157	-11568387	-21494629
(1)-(5) Insuficiencia economica (I.E)	-101008599	-3058034	-45383750	-44504675	-15517718	-9044574	-10444259



COMPARACION INGRESO - COSTO ANUAL  
LINEAS SUBURBANAS

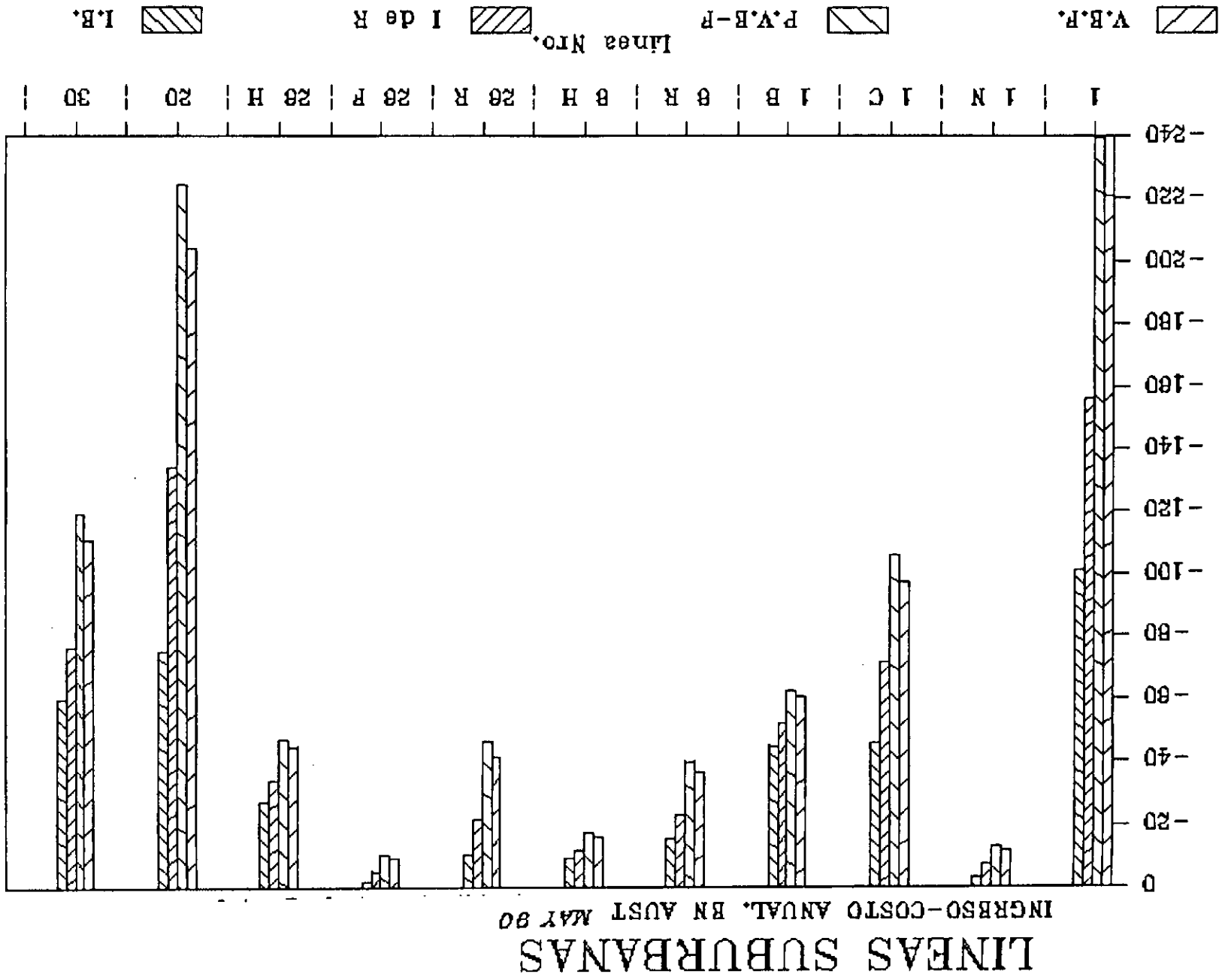
CONCEPTO/LINEA NRO.	25 F	26 H	20	30	23A	23B	15SR
TARIFA MEDIA (A)	718.10	801.60	822.60	716.80	712.48	711.91	724.13
CARGA MEDIA (PAS/KM)	2.24	1.36	1.70	2.02	2.70	2.58	2.74
INGESO MEDIO (A) (1)	28768809	45521389	470559240	163226187	421289424	638226176	408863991
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION (A) (2)	37970266	89687587	674344078	274285775	427196949	670344864	423929417
COSTO TOTAL TARIFARIO (A) (3)	39144595	92461438	695200282	282768839	440409219	691076911	437040530
(2)- Beneficio (A) (4)	33642168	79300114	605094052	239660904	379587663	596767017	380648217
(2)-Depreciac.y Benefic. (A) (5)	30691429	72492675	545960031	223103198	341867760	536328083	344699142
(1)-(2) Viabilidad eco-financ.(V.E-F)	-9201457	-44166198	-203784838	-111059588	-5907525	-32118688	-15065426
(1)-(3) Plena viabilidad eco-financ.(P.V.E-F)	-10375786	-46940049	-224641042	-119542652	-19119795	-52850735	-29176539
(1)-(4) Insufic. de rentabilidad (I de R)	-4873358	-33778725	-134534812	-76434717	41701761	41459159	28215774
(1)-(5) Insuficiencia economica (I.E)	-1922620	-26971286	-75400790	-59877010	79421664	101898093	64164849

09/9

COMPARACION INGRESO - COSTO ANUAL  
LINEAS SUBURBANAS

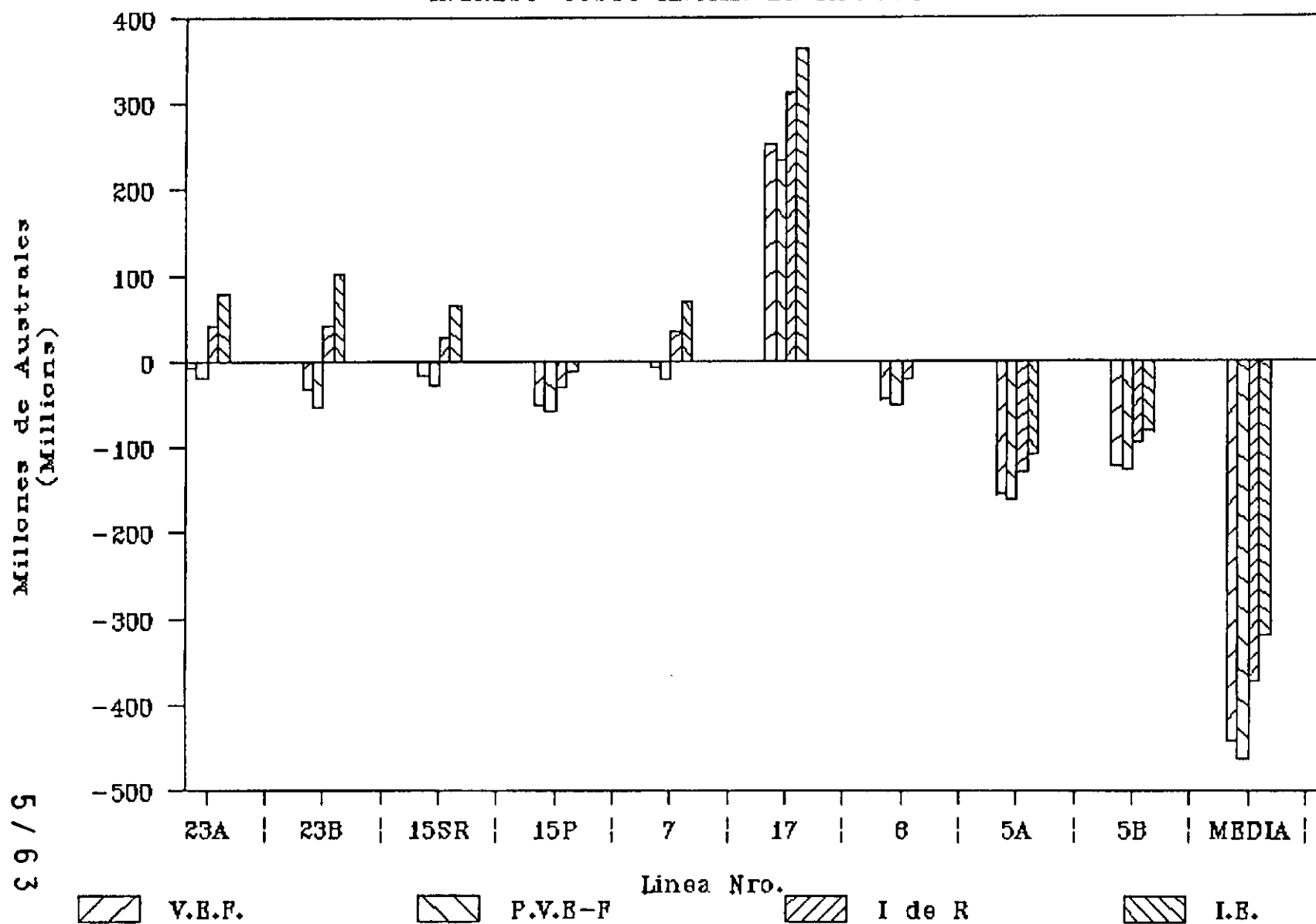
CONCEPTO/LINEA NRO.	15P	7	17	6	5A	5B	MEDIA
TARIFA MEDIA (A)	882.22	753.90	725.00	736.23	714.00	713.30	768.86
CARGA MEDIA (PAS/KM)	1.62	2.76	4.23	2.15	1.17	1.36	2.23
INGESO MEDIO (A) (1)	145916692	400353856	885090804	184880822	97572384	93073153	244371350
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION (A) (2)	211005092	408089008	632601207	227932514	252305403	214418693	685004570
COSTO TOTAL TARIFARIO (A) (3)	217531050	420710340	652166127	234981978	260108694	221050177	706190208
(2)- Beneficio (A)(4)	189364681	364808176	572007676	206292043	226336558	188450089	616532768
(2)-Depreciac.y Benefic. (A)(5)	171613299	332101463	521651456	185028019	206391557	173404212	562710119
(1)-(2) Viabilidad eco-financ.(V.E-F)	-65088400	-7735152	252489597	-43051692	-154733019	-121345540	-440633220
(1)-(3) Plena viabilidad eco-financ.(P.V.E-F)	-71614358	-20356483	232924677	-50101156	-162536310	-127977024	-461818857
(1)-(4) Insufic. de rentabilidad (I de R)	-43447989	35545680	313083128	-21411221	-128764174	-95376936	-372161418
(1)-(5) Insuficiencia economica (I.E)	-25696607	68252393	363439348	-147197	-108819173	-80331059	-318338769

Millones de Australes  
(Millions)



# LINEAS SUBURBANAS

INGRESO-COSTO ANUAL. EN AUST. MAY 80



## ANEXOS

## CANASTA DE REPARACIONES

1.- MOTOR: en dicho periodo de uso debería contemplarse como costo de mantenimiento:

- . 1 semiajuste de motor (cambio de aros, cojinetes, etc. pero sin rectificación de block cigüeñal, etc.)
- . 1 ajuste completo (con procesos de rectificación - cambio de pistones, etc.=)
- . Regulación de válvulas de motor (32 operaciones)
- . 2 reparaciones integrales de bomba de inyección
- . 6 trabajos de calibración y sincronización
- . 12 trabajos de limpieza y calibración de inyectores
- . 1 juego de inyectores nuevos (6 unidades)
- . 4 reparaciones de bomba de agua
- . 10 juegos de correas de transmisión (ventilador - generador, bomba de agua, etc.)
- . 10 trabajos de limpieza y reparación de alternador
- . 2 bobinados de estator y rotor
- . 5 trabajos de limpieza y reparación del motor de arranque
- . 1 bobinado de estator y rotor
- . 4 baterías
- . 4 cajas reguladoras
- . 2 reparaciones de bomba de aceite
- . 16 filtros de combustible
- . 50 filtros de aceite

2.- CAJA DE VELOCIDADES: como costo de mantenimiento debería contemplarse:

- . 2 juegos de engranajes completos
- . 4 juegos de rodamientos y retenes

3.- PUENTE TRASERO: como costo de mantenimiento podría contemplarse:

- . 1 conjunto nuevo
- . 2 juegos de rodamientos y retenes
- . 1 juego de palieres

4.- CUBIERTAS: como costo operativo para este tipo de servicios puede contemplarse un juego de cubiertas nuevas más 2 procesos

de recapados en frío cada 160.000 km. en consecuencia correspondería.

- . 5 x 6 = - 30 cubiertas 9.00 x 20 - 14 telas
  - 48 cámaras de aire
  - 48 protectores
- . 60 procesos de recapado en frío de una cubierta 9.00 x 20

4.- TRANSMISION: como costo operativo puede considerarse un juego de recambio completo (disco de embrague, ruleman de empuje, etc.) de embrague cada 80.000 km. y también un juego de crucetas de cardán cada 200.000 km. lo cual implicaría:

- . 10 conjuntos de recambio de embrague
- . 4 juegos de crucetas de cardán

6.- FRENOS: operativamente puede estimarse como consumo razonable un juego de cintas de frenos (2 traseras y 2 delanteras) cada 30.000 km. y un juego de campanas (también 2 delanteras y 2 traseras) cada 200.000 km.; en consecuencia correspondería:

- 26 juegos de cintas para ruedas delanteras
- . 26 juegos de cintas para rueda traseras
- . 4 juegos de campanas delanteras
- . 4 juegos de campanas traseras
- . 10 juegos de flexibles de freno

7.- RODAMIENTOS DE PUNTA DE EJE: como costo operativo puede estimarse un juego completo de rodamientos (traseros y delanteros) cada 200.000 km. Por lo tanto correspondería.

- . 4 juegos de rodamientos (8 rodamientos para juegos).

8.- EXTREMOS DE DIRECCION: puede estimarse un consumo de un juego

de extremos (4 extremos por juego como mínimo) cada 80.000 km;  
por lo tanto se requerirían:

- . 40 extremos de dirección

9.- SUSPENSION: puede estimarse como costo operativo un consumo de un juego de elástico (2 traseros y 2 delanteros) cada 160.000 km., considerando que no se produce a un mismo tiempo la rotura de todas las hojas; por lo cual correspondería:

- . 5 juegos de elásticos traseros
- . 5 juegos de elásticos delanteros

y también un juego de amortiguadores cada 100.000 km. lo cual incluye:

- . 8 juegos de amortiguadores (mínimo 4 unidades por juego: 2t y 2d).

10.- CAJA DE DIRECCION: en dicho período de uso podría contemplarse como costo de mantenimiento:

- . 2 reparaciones integrales

NOTA: en cada uno de los items deberá agregarse, cuando corresponda, la mano de obra por armado, desmontaje o colocación de los diferentes elementos.

11.- CARROCERIA: las estadísticas demuestran que por desgaste o rotura propias del uso y devastación del usuario, la vida útil de una carrocería puede estimarse en un 50% respecto de la del chasis; en consecuencia, como costo de mantenimiento puede estimarse el valor de una carrocería nueva.



CALCULO ESTIMADO DE REPARACIONES Y MANTENIMIENTO  
DE UN VEHICULO EN 700 A 800000 KMS. DE VIDA UTIL

	CANTIDAD DE REPARAC.	HORAS TRABAJO UNITARIO	COSTO UNITARIO CONTADO REPUESTOS	COSTO TOTAL CONTADO REPUESTOS	TOTAL HORAS
TRANSMISION					
Conjunto de recambio de embrague	10	4	58	580	40
Juegos de cruceta de cardan	4	3	115	460	12
FRENOS					
Juegos de cintas para ruedas delanteras	26	5	32	832	130
Juegos de cintas para ruedas traseras	26	5	32	832	130
Juegos de campanas delanteras	4	3	471	1884	12
Juego de campanas traseras	4	3	328	1312	12
Juego de flexible de frenos	10	6	43	430	60
RODAMIENTO DE PUNTA DE EJE					
Juegos Completos de rodamientos traseros	4	6	174	696	24
Juegos Completos de rodamientos delanteros	4	6	118	472	24
EXTREMOS DE DIRECCION					
Extremos de direccion	40	4	26	1040	160
SUSPENSION					
Juegos de elasticos traseros	5	8	426	2130	40
Juegos de elasticos delanteros	5	5	439	2195	25
Juegos de amortiguadores (4 por juego)	8	6	151	1208	48
CAJA DE DIRECCION					
Reparaciones integrales	2	5	42	84	10
MOTOR					
Semiasjuste del motor	1	20	1000	1000	20
Ajuste completo	1	40	2000	2000	40
Regulacion de valvulas de motor	32	2			64
Reparacion integral de bomba inyectora	2	10	500	1000	20
Trabajos calibracion y sincronizacion	6	2	200	1200	12
Trabajos limpieza y calibracion de inyectores	12	6			72
Toberas	1		133	133	
Reparaciones de bomba de agua	4	5	148	590	20
Juegos de correa de transmision	10	3	12	120	30
Trabajos limpieza y reparacion de alternador	10	4	78	780	40
Bobinados de estator y rotor	2	4	39	78	8
Trabajos limpieza y reparacion del motor de arranque	5	5	78	390	25
Baterias	4	1	140	562	4
Cajas reguladoras	4		36	144	
Reparaciones bomba de aceite	2		28	56	
CAJA DE VELOCIDADES					
Juegos de engranaje completos	2	10	1926	3852	20
Juegos de rodamientos y retenes	4	60	228	912	240
PUENTE TRASERO					
Conjunto nuevo	1	8	1332	1332	8
Juego de rodamiento y retenes	2	12	51	102	24
Juego de palieres	1	3	271	271	3
CARROCERIA				12000	
TOTAL				40677	1403
TOTAL CON MANO DE OBRA (1)				42734	
PRECIO DEL VEHICULO CARROZADO (2)				70700	
1% DE MANTENIMIENTO Y REPARACIONES ( 1/2 )				0.60	

DESARROLLO  
DE LA  
METODOLOGIA  
DE COSTOS

## DESARROLLO DE LA METODOLOGIA DE COSTOS

Para el cálculo de los rubros del costo de explotación de los servicios de autotransporte público de pasajeros, se aplicarán los parámetros y bases de valuación que indican a continuación

### A. COSTOS VARIABLES POR KILOMETRO

#### 1. COMBUSTIBLES

El consumo que se asigna a los vehículos, corresponde al consumo técnico promedio de la unidad más el consumo por recorrido improductivo estimado en un 2% del recorrido total.

Se considera que el combustible es gas-oil y el consumo en litros/km el siguiente:

Consumo en Litros-Km	0,2856
----------------------	--------

#### BASE DE VALUACION

Precio para expendedores del litro de gas-oil

El costo por km. del rubro surge de multiplicar el consumo específico por km. por el precio adoptado.

## 2. LUBRICANTES

Consumo por Km: (Lts/Km)

	Aceite Motor	Grasa caja y diferencial
Capacidad Carter y filtro	16 lts.	---
Capacidad caja y diferencial	---	10 lts.
Kilometros entre cambios	6000	50000
Consumo entre cambios	4 lts	---
Consumo específico Litros-Km.	0,0033	0,0002

### BASE DE VALUACION

- Precio del aceite para industriales y consumidores importantes, en tambores de 200 lts. - supermóvil HD.S.I. YPF

Precio oficial para industrias y consumidores importantes en tambores de 200 litros del Aceite Hipoimóvil Extra de YPF.

El costo por Km. del rubro surge de la sumatoria de los consumos específicos por los precios respectivos.

## 3. NEUMATICOS

La duración adoptada hasta el primer recapado es de 75000 Km., de la que se detrae el kilometraje improductivo. A fin de incorporar la prolongación de la vida útil por efecto del recapado se supone un valor residual del 25% sobre el valor originario de los neumáticos.

VIDA UTIL NEUMATICOS (en Km) 98.039

Componentes del rubro a lo largo de la vida útil del neumático:

-Cubiertas	6
-Cámaras	9
-Protectores	12

BASE DE VALUACION

Precio para revendedores de cubiertas, cámaras y protectores de las listas oficiales de precios de las empresas fabricantes de neumáticos.

El costo por Km. del rubro se obtiene dividiendo el precio total del juego de neumáticos por la vida útil consignada para los mismos.

4. ENGRASE Y LAVADO

Elementos y servicios de engrase y lavado cada 15.000 Km.

ENGRASES GENERALES	5
LAVADOS DE CARROCERIAS	5
FILTROS DE ACEITE	2
FILTROS DE GAS-OIL	2
LAVADO DE CHASIS	1
LAVADO DE MOTOR	1

Base de Valuación

Para el cálculo de este rubro se toma el 90% del precio de venta al público.  
El costo por km. del rubro resulta de la Sumatoria del costo de los bienes mencionados dividido 15.000.

5. AMORTIZACION DE MATERIAL RODANTE

La depreciación del material rodante se calcula en relación con los siguientes parámetros

Vida económica útil	800.000 Km.
Vida económica útil en años	$\frac{800.000}{\text{kilometraje medio anual por vehículo en existencia}}$

Valor Residual 20%

Valor depreciable = ( Precio del vehículo - Precio del juego de neumáticos) \* 0,8

Cuota Amortización anual =  $\frac{\text{Valor depreciable} * i}{(1 + i)^n - 1}$

Donde i= tasa de interés  
n= Vida útil en años

Base de valuación: Precio de venta al Público de Chasis y carrocería tipo utilizada

El costo específico de este rubro resulta de la siguiente fórmula:

$$\frac{\text{Cuota de amortización anual}}{\text{Kilometraje medio anual por vehículo en existencia}}$$

5/71

## 6. REPARACION DEL MATERIAL RODANTE

Se adopta para el rubro, un costo igual al 60% del valor del vehículo nuevo, a lo largo de la vida útil del mismo. Este porcentaje involucra tanto los repuestos necesarios como la mano de obra, por lo que - dado la pequeña envergadura de las empresas permisionarias - no se incluyen en el presente cálculo costos imputables a personal de mantenimiento, instalaciones para tal fin y maquinas y herramientas

El costo específico por km. del rubro resulta de dividir el monto anual resultante (valor del vehículo \* 0,6 /Vida útil en años) por el kilometraje medio anual por vehículo en existencia

### B. COSTOS FIJOS DIRECTOS:

Los costos fijos directos se obtienen primero como costos globales anuales por vehículos y se traducen en costos específicos dividiéndolos por el kilometraje medio anual por vehículo en existencia.

## 7. SEGURO DEL VEHICULO

Para el cálculo de este rubro se toma como valor asegurado el que surge de las tablas de la superintendencia de seguros para un vehículo cuya antigüedad es igual a la mitad de la vida económica útil en años.

Base de valuación: Precio de venta al público y pago contado.

El costo específico se obtiene dividiendo el costo anual del seguro por la cantidad de kilómetros que recorre cada vehículos en existencia.

## 8. PATENTES

Para el cálculo de éste ítem se consideran la patente anual correspondiente al lugar de radicación del vehículo.

El vehículo a considerar es un modelo de seis años de antigüedad respecto al año en que se realiza el cálculo de costos.

El costo específico resulta del valor anual del ítems dividido por el kilometraje medio anual por vehículo en existencia.

## 9. PERSONAL DE CONDUCCION

- a. Se considera que la dotación de personal de conducción por vehículo es de 2,5 (\*) choferes, cada uno de los cuales mantiene un tiempo efectivo de conducción diurna por jornada de: 7,75 hs.

El tiempo efectivo de conducción diurna por jornada surge de deducir a la duración de la jornada el tiempo para tomar y dejar el servicio.

- b. Sobre el tiempo efectivo de conducción diurna por jornada, volcada en a., corresponde computar la reducción de las horas de duración de la jornada nocturna, teniendo en cuenta que:

(\*) Para el cálculo de costos de cada línea en operación se adoptará una dotación de personal de conducción acorde a las pautas operativas de cada una de ellas.



- La jornada nocturna se extiende entre las 21 hs. y las 6 hs. del día siguiente, o sea 9/24 horas.
- Por cada hora trabajada en la jornada nocturna cabe adicionar 8 minutos pagados.
- Las frecuencias nocturnas del servicio equivalen al 20, % del total de las frecuencias diarias.

#### FACTOR DE COMPUTO DE LA CONDUCCION NOCTURNA

$$1 - \left( \frac{9}{24} \cdot \frac{8}{60} \cdot 0,20 \right) = 0,99$$

#### TIEMPO EFECTIVO DE CONDUCCION POR JORNADA

$7,75 \quad * \quad 0,20 \quad = \quad 7,673$
---

c. Cada conductor trabaja por año 251 días en razón de que se deducen de los 365 días del año los siguientes beneficios pagados:

73	días francos
16	días licencias ordinarias
17	días de licencia por enfermedad
<u>8</u>	días de feriados nacionales
114	

Por lo tanto la cantidad de horas anuales de conducción efectiva de la dotación de un vehículo en la jornada normal es:

$$7,673 \cdot 251 \cdot 2,5 = 4814,8$$

## CANTIDAD DE HORAS REALES DE CONDUCCION POR AÑO

Se obtienen de dividir el kilometraje medio anual por vehículo en existencia por la velocidad comercial.

Comparando las horas reales de conducción por año con la cantidad de horas anuales de conducción efectiva de la dotación de un vehículo se obtienen si las hubiere, las horas excedentes.

$$\text{HORAS REALES} - \text{HORAS EFECTIVAS} = \text{HORAS EXCEDENTES}$$

La Retribución Total básica de la dotación de personal de conducción (con 5 años de antigüedad) es igual:

COSTO DE PERSONAL DE CONDUCCION =

$$\text{Sueldo básico mensual} * \text{dotación} * 12 * \text{factor de cargas sociales} * \text{factor de retribución anual (hs. extras)}$$

El costo específico por km se obtiene dividiendo el resultado anterior por la cantidad de km. anuales de cada vehículo en existencia.

## C. COSTOS ESPECIFICOS FIJOS INDIRECTOS

Los costos específicos fijos indirectos se calculan como costos globales anuales y se traducen en costos específicos dividiendolos por el kilometraje anual total de la empresa.

### 10. PERSONAL DE TRAFICO, ADMINISTRACION Y MANTENIMIENTO

La dotación promedio de personal de tráfico y administración adoptada es la siguiente:

En el cálculo de Costos para cada línea en operación, este valor es modificado de acuerdo a las características de cada una de ellas.

AUXILIAR DE 1° (T)	1
AUXILIAR DE 1° (A)	1
OFICIAL MECANICO (M)	1

La remuneración anual del personal de tráfico, administración y mantenimiento es igual a:

Remuneración mensual \* 12 \* Factor de Cargas Sociales

El costo específico resulta de dividir este valor por el kilometraje medio anual de la empresa.

#### 11. SEGURO DEL PERSONAL

El cálculo de este rubro se realiza aplicando a la retribución anual total del personal sin cargas sociales el coeficiente: 0,036

El costo específico se obtiene de dividir el resultado obtenido por el kilometraje medio anual de la empresa.

## 12. GASTOS GENERALES

Los valores de este rubro se estiman en base a una canasta de bienes y servicios que usualmente consumen las empresas prestatarias. Los principales insumos incluidos son: Impresión de boletas, papelería y útiles, movilidad, viáticos, servicios públicos, alquileres, etc. En forma preliminar se adopta como costo específico un valor igual al 5% del costo-km total antes del cálculo de impuestos y beneficios.

BASE DE VALUACION: Dado la dificultad que existe para recabar los precios de todos los componentes del rubro, una vez definido éste se actualizará a partir de un costo básico, por el Índice de Precios al Consumidor (INDEC).

El costo específicos se obtiene dividiendo la suma de los valores mencionados por la cantidad de kilómetros anuales de la empresa.

## 13. BENEFICIO

Se considera una tasa del 7% anual sobre el valor actualizado del capital propio. En principio al no incorporar en la estructura de costos otros activos físicos, el capital propio adoptado estará conformado por el valor de reposición del parque en existencia. El costo por Km. resulta de la siguiente expresión:

$$\text{COSTO/KM.} = \frac{0,07 * \text{Valor Actualizado de Capital propio}}{\text{kilometraje anual de la Empresa}}$$

kilometraje anual de la Empresa

#### 14. IMPUESTOS (3%)

Se aplican sobre el costo total por km.

$$\text{COSTO/KM} = (\text{Subtotal Costos Variables} + \text{Subt. Costos Fijos} + \text{Beneficio}) \cdot \frac{3,0}{97,0^*}$$

En el caso de las líneas que prestan servicios urbanos, la alícuota utilizada es el 6%, por lo que , el último término de la ecuación anterior se modifica y adopta el valor 6/94

PARAMETROS DE CALCULO DEL COSTO KM. DEL AUTOTRANSP. DE PASAJEROS  
EJEMPLO DE PLANILLA DE CALCULO

X	PARAMETROS	UNIDAD	
1	CONSUMO DE COMBUSTIBLE	Lts/Km.	6.2856
2	ACEITE CARTER, FILTRO Y CONS.E. CAMBIOS	litros	20.0000
3	KM. ENTRE CAMBIO DE ACEITE	Km.	5000.0000
4	CONSUMO DE ACEITE	Lts/Km	0.0033
5	GRASA DE CAJA Y DIFERENCIAL	litros	10.0000
6	KM. ENTRE CAMBIOS GRASA	Km.	5000.0000
7	CONSUMO DE GRASA	Lts/Km.	0.0020
8	CANTIDAD DE CUBIERTAS	Unidades	4.0000
9	CANTIDAD DE CAMARAS	Unidades	9.0000
10	CANTIDAD DE PROTECTORES	Unidades	12.0000
11	KM. HASTA PRIMER RECAPADO	Km.	75000.0000
12	VALOR RESIDUAL NEUMATICOS	%	25.0000
13	KILOMETRAJE IMPRODUCTIVO	Km.	0.0000
14	VIDA UTIL DE LOS NEUMATICOS	Km.	95000.0000
15	CANT. ENGRAS. GENERALES C/15000 KMS.	Unidades	5.0000
16	CANT. LAVADOS CARROC. C/15000 KMS.	Unidades	5.0000
17	CANT. FILTROS ACEITE C/15000 KMS.	Unidades	2.0000
18	CANT. FILTROS GASOIL C/15000 KMS.	Unidades	2.0000
19	CANT. LAVADOS CHASIS C/15000 KMS.	Unidades	1.0000
20	CANT. LAVADOS MOTOR C/15000 KMS.	Unidades	1.0000
21	COSTO MANTEN Y REP/VALOR VEHIC.	%	60.0000
22	VALOR RESIDUAL VEHICULO	%	0.2000
23	VIDA UTIL VEHICULO	Km.	800000.0000
24	VIDA UTIL VEHICULO	Años	9.7547
25	PRECIO DEL GASOIL	A	1431.8400
26	PRECIO DEL ACEITE	A	5007.4500
27	PRECIO DEL KG. DE GRASA	A	5261.3200
28	PRECIO DE LA CUBIERTA	A	133500.0000
29	PRECIO DE LA CAMARA	A	110000.0000
30	PRECIO DEL PROTECTOR	A	45000.0000
31	PRECIO ENGRASE GENERAL	A	12000.0000
32	PRECIO LAVADO DE CARROSERIA	A	15000.0000
33	PRECIO FILTRO DE ACEITE	A	17000.0000
34	PRECIO FILTRO DE GASOIL	A	10120.0000
35	PRECIO LAVADO DE CHASIS	A	15000.0000

x	PARAMETROS	UNIDAD	
36	PRECIO LAVADO DE MOTOR	A	11000.0000
37	IVALOR ASEGURADO/VALOR DEL VEHIC.	%	0.4813
38	ICDEF. SEG. DEL PERSONAL	%	0.0360
39	IDOTACION PERSONAL VEHICULO	Unidades	2.5000
40	IFACTOR CARGAS SOCIALES	Coefic.	1.5000
41	IFACTOR DE RETRIB. ANUAL TOTAL	Coefic.	1.0000
42	ISUELDO BASICO MENS. DEL CONDUCTOR	A	1134000.0000
43	ISUELDO INSPECTOR DE Ira. (I)	A	1102000.0000
44	ISUELDO AUXILIAR Ira. (I)	A	1081000.0000
45	ISUELDO OFICIAL MECANICO (M)	A	1120000.0000
46	ISUELDO PEONES (P)	A	959400.0000
47	ISUELDO AUXILIAR Ira. (A)	A	1081000.0000
48	ISUELDO AUXILIAR Eda. (A)	A	1027000.0000
49	ICANTIDAD DE INSPECTORES Ira. (I)	Unidades	0.0000
50	ICANT. AUXIL. Ira. (I)	Unidades	0.2100
51	ICANT. OFICIALES MECANICOS (M)	Unidades	0.2100
52	ICANTIDAD PEONES (P)	Unidades	0.0000
53	ICANTIDAD AUXIL. Ira. (A)	Unidades	0.0000
54	ICANTIDAD AUXIL. Eda. (A)	Unidades	0.2100
55	PRECIO DEL CHASIS	A	119732000.0000
56	PRECIO DE LA CARROCERIA	A	50000000.0000
57	IVALOR DE LA TASA	A	0.0000
58	IVALOR DE LA PATENTE	A	1718669.0000
59	VALOR DEPRECIABLE VEHICULO	A	190704000
60	IRECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	Kms.	81677.0000
61	IRECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Kms.	102096.2500
62	ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	1.2500
63	TASA DE INTERES	%	0.0700
64	IBENEFICIO	%	0.0700
65	ICOT. VALOR ASEGURADO	A	1115035116.0000
66	ICOSTO TOTAL SEGURO	A	5371373.0000
67	TARIFA TERMINAL	A	
68	ICOEICIENTE GASTOS REPARACION Y MANT.	%	0.6

PARAMETROS DE CALCULO DEL COSTO KM. DEL AUTOTRANSP. DE PASAJ  
EJEMPLO DE PLANILLA DE CALCULO

x	PARAMETROS	UNIDAD
---	------------	--------

CUADRO ARO.

PRECIOS INCLUIDOS EN EL CALCULO DE COSTOS

25	PRECIO DEL GASOIL	A	1431.84
26	PRECIO DEL ACEITE	A	8007.45
27	PRECIO DEL KG. DE GRASA	A	9261.32
28	PRECIO DE LA CUBIERTA	A	1535000
29	PRECIO DE LA CAMARA	A	110000
30	PRECIO DEL PROTECTOR	A	45000
31	PRECIO ENSASE GENERAL	A	12000
32	PRECIO LAVADO DE CARROCERIA	A	15000
33	PRECIO FILTRO DE ACEITE	A	17050
34	PRECIO FILTRO DE GASOIL	A	10120
35	PRECIO LAVADO DE CHASIS	A	15000
36	PRECIO LAVADO DE MOTOS	A	11000
42	SUELDO BASICO MENS. DEL CONDUCTOR	A	1124000
43	SUELDO INSPECTOR DE 1ra. (T)	A	1102000
44	SUELDO AUXILIAR 1ra. (T)	A	1091000
45	SUELDO OFICIAL MECANICO (M)	A	1120000
46	SUELDO PEONES (M)	A	954400
47	SUELDO AUXILIAR 1ra. (A)	A	1081000
48	SUELDO AUXILIAR 2da. (A)	A	1027000
55	PRECIO DEL CHASIS	A	197320000
56	PRECIO DE LA CARROCERIA	A	500000000
57	IVALOR DE LA TASA	A	0
58	IVALOR DE LA PATENTE	A	1718469
70	COSTO TOTAL SEGURO	A	5376373



CAPITULO 6

ANALISIS DE LA RED

RECOMENDACIONES

Y

PROYECCIONES

## 6.1 El análisis de la red y recomendaciones.

### 6.1.1 Generalidades.

En los capítulos 3 y 4 se analizó la situación actual de la oferta y demanda del sistema de transporte con el objeto de identificar sus características principales, interpretar su funcionamiento y detectar los aspectos críticos.

Este apartado se orienta a la búsqueda de modificaciones a la red de servicios que, junto a acciones en el ámbito del ordenamiento legal e institucional permitan un mejoramiento del sistema tanto en lo que a calidad del servicio se refiere como en la posibilidad de desarrollo de los operadores.

La búsqueda de mejoras respecto a la red actual tuvo como punto de partida las conclusiones del diagnóstico sobre oferta y demanda, básicamente:

- La existencia de sobreoferta es resultado de la operación de numerosas líneas en un área reducida, teniendo cada una de ellas una frecuencia de servicios incompatible con un nivel aceptable para un área urbana.
- Disfunción de itinerarios que cubren prácticamente todas las calles pavimentadas en lugar de concentrarse en corredores.
- Torutosidad de los recorridos.
- Bajo nivel del índice de renovación (Pas/Km.) para casi todas las líneas urbanas.
- Para las líneas suburbanas, adecuado nivel promedio de ocupación, pero con desbalances importantes entre líneas y tramos.

- Extensión de líneas suburbanas en el área urbana sin la correspondiente adaptación del sistema urbano.

A partir de estas conatataciones se inició la búsqueda de soluciones; para ello se contó con la información relevada, su evaluación y el uso de modelos. Para la utilización de éstos, se requieren algunos pasos previos, que se describen en los puntos siguientes.

#### i) Zonificación

Como ya fuera explicado en el capítulo 4 y el ANEXO I, la multitud de puntos donde se originan y destinan los viajes requieren, para posibilitar su tratamiento, ser agrupados en áreas homogéneas.

Para este estudio se definieron 17 zonas en el área urbana y 17 zonas en el área suburbana. Los viajes se caracterizan, entonces, como traslados de una zona a otra.

Los orígenes o destinos se suponen idealmente concentrados en un punto de cada zona (centroide). En algunas zonas, por su dimensión o por el hecho de presentar áreas internas diferenciadas, se definieron dos centroides (zonas 8, 14, 15, 16, 25, 30 y 31).

#### ii) Modelización de la red vial

Es sabido que las líneas de autotransporte existentes o

posibles pueden utilizar prácticamente cualquier calle o camino mientras cumpla ciertos requisitos de dimensión y transitabilidad.

No obstante, sería laborioso y ocioso incorporar en un modelo tal cantidad de alternativas viales y, lo que es peor, ello tornaría muy engorroso el análisis de resultados.

Por ello se procede a definir una red simplificada que cumpla las siguientes condiciones:

- Conectar los pares de zonas involucradas en la matriz de viajes.
- Guardar similitud con la red vial real.
- Reproducir con relativa exactitud los recorridos de las líneas de colectivos.

Se eligen entonces las calles, rutas o tramos de las mismas que por su características físicas y su utilización actual por el transporte público conforman dicha red básica.

La misma se compone de tramos y nodos. A los efectos de su modelización los tramos quedan definidos por los nodos de sus extremos y tienen asociada una distancia. Los centroides de cada zona forman parte del conjunto de nodos de la red.

En los mapas 6/1 y 6/2 se presentan las redes modelizadas para las áreas urbana y suburbana respectivamente y la ubicación y nomenclatura.

### iii) Modelización de la red de servicios.

Una línea de transporte, actual o posible se describe por la sucesión de tramos de la red que recorre, expresados como sucesión de nodos que toca en su recorrido, y por el número de servicios diarios. Por ejemplo, la actual línea 34 puede ser representada mediante la siguiente sucesión de nodos y centroides: 801, 811, 812, 814, 1001, 101, 111, 901, 911, 1011, 1301, 1101, 1111, 1511, 1502.

Los puntos de subida y bajada de pasajeros son los centroides de zona, en los que se supone, como ya se dijo, concentrada idealmente la demanda.

El conjunto de líneas así definido constituyen la red modelizada de servicios.

### iv) Modelos.

En este estudio se trabajó con dos modelos, de distinta naturaleza:

- a) Modelo para la determinación de caminos mínimos entre zonas.
- b) Modelo de asignación de tráfico a líneas de transporte.

La función del primer modelo es identificar los tramos de la red vial modelizada a emplear por servicios que minimizarían las distancias de viaje y los vehículos-km. ofrecidos. Esta red "óptima" no es sin embargo viable desde un punto de vista práctico, puesto que implica frecuencias muy bajas en tramos

periféricos, en relación a lo deseable en áreas urbanas. Sin embargo, resulta muy útil para compararla con la red existente, medir las distorsiones de esta última, y contar con un modelo referencial que oriente la búsqueda de soluciones.

El segundo modelo tiene por objetivo estimar la asignación de viajes a cierta red que se le propone, a partir de criterios determinados (por ejemplo, asignar tráfico a las varias líneas que atienden determinado par de centroides, en función de sus frecuencias); se trata de una herramienta que permite evaluar los resultados de modificaciones en la red a partir de indicadores de cada línea individual.

Debe recordarse, desde un principio, que el estudio de redes modelizadas, aun relativamente sencillas como la de Catamarca, es una tarea compleja, para la que no existen procedimientos establecidos y aceptados, por cuanto la cantidad de posibilidades de trazados y frecuencias es virtualmente ilimitada. Por otra parte, ningún modelo simplificado puede reproducir la gran cantidad de factores que inciden en la decisión del usuario, al elegir una línea en lugar de otra.

Se trata en consecuencia de una investigación en cierto sentido "a ciegas", que no cuenta con elementos suficientes para guiar fácilmente hacia una situación óptima (esto, dicho sea de paso, no es sino el reflejo de lo que ocurre en la propia gestión práctica de las redes, donde los efectos de modificaciones no resultan fácilmente identificables, dando lugar a soluciones con frecuencia convencionales).

Existe asimismo una dificultad adicional, específica del transporte urbano, y es que no parece aconsejable producir una modificación total de las redes existentes, por cuanto el usuario encontrará dificultades serias para adaptarse a ella; por otra parte, cuanto más diferente sea la red propuesta de la actual, más sujetas a error se encontrarán las previsiones. En consecuencia, debe actuarse en este aspecto con particular moderación.

En los puntos siguientes se describen los procedimientos de análisis, las conclusiones alcanzadas y las recomendaciones propuestas.

#### 6.1.2 Identificación de recorridos mínimos.

Una forma útil de evaluar la efeciencia de la oferta actual consiste en identificar los recorridos posibles que minimizan la distancia de viaje.

Para este estudio, ello se realiza mediante un programa de computación que investiga sistemáticamente los recorridos posibles que unen dos centroides, y selecciona el más corto de todos ellos. Al realizar esta tarea para todos los pares para los que exista demanda, el programa permite identificar flujos de pasajeros en cada tramo, dando una noción acerca de la orientación general que debería tener la red.

Los insumos del modelo son:

- La red vial modelizada.
- La matriz de viajes entre pares de zonas.

Como se advierte, en este análisis no interviene la diagramación actual de la oferta, que será objeto de comparación con los resultados del modelo.

Los resultados más relevantes obtenidos mediante el programa de recorridos mínimos son los siguientes:

- La distancia media de viaje teórica que se obtiene, en viajes urbanos, es de alrededor de 2 km: ella es sustancialmente inferior a la distancia real que se observa en las líneas urbanas actuales, al registrar valores del orden de 5-6 km. Esto sugiere, desde el vamos, que la red actual es excesivamente (y con seguridad innecesariamente) tortuosa.

- Las distancias medias por recorridos mínimos en los servicios suburbanos resultan en cambio similares a las verificadas sobre la red actual.

- Aparece como posibilidad a evaluar la operación de servicios suburbanos en tres tramos hoy no utilizados, pero que constituyen caminos más cortos para ciertos pares de zonas, a saber: Centro - La Carrera/Pirquitas, por la nueva RP 1; Centro - Huaycama por la RN38; Centro - Portezuelo, por RN 38. Tal como se verá, ello no significa que necesariamente tales vinculaciones deberán ser utilizadas.

- El modelo asigna las mayores densidades de Mil Viviendas - Centro - Tres Puentes/Sumalao. Ya las vinculaciones urbanas restantes son notoriamente más débiles, lo que coincide con las



tendencias más recientes de evolución de la red de líneas y pone de manifiesto que esa vinculación en diagonal minimiza las distancias entre los principales generadores de tráfico.

#### 6.1.3 Estudio para la identificación de una red apta.

Esta es la etapa central del análisis. Ella consiste en el estudio de diversas alternativas de redes modelizadas, mediante un modelo computacional de asignación, que opera de la manera siguiente:

a) Se define primeramente como insumo una red modelizada, integrada por líneas para las que se establecen frecuencias.

b) Se introduce, como insumo, la matriz origen-destino.

c) Para cada par de centroides a atender, el modelo establece qué líneas lo cubren. Una vez encontradas todas ellas, el modelo procede a distribuir los viajes existentes para el par, en proporción a la cantidad de servicios ofrecidos (esto es, si una línea ofrece el 25% de los servicios totales que operan entre dos centroides, captará igual proporción de tráfico).

d) Una vez asignados todos los viajes, el modelo produce las salidas siguientes:

##### Para cada línea:

- Suben - Bajan - Pasan
- Ocupación media de la línea y por tramo
- Índice Pasajero-km
- Distancia media del pasajero

##### Para cada tramo:

- Ocupación de cada línea
- Ocupación media del tramo

### Para pares origen-destino no atendidos por la red

- Detalle de pares no atendidos y volumen de pasajeros correspondiente

e) Se incorpora al modelo una característica adicional, que consiste en la posibilidad de graduar la participación en la captación de tráfico por parte de una línea, reduciéndola en relación al total de servicios ofrecidos. De esta manera pueden simularse situaciones de rechazo de tráfico, por motivos tales como recorridos tortuosos, sobrecarga, etc..

Mediante este modelo, se realizó una primera prueba con la red existente, a fin de examinar su adecuación. Se pudo verificar que si bien su desempeño en general fue bueno, al predecir con cierta aproximación la real asignación de tráficos captada en el Conteo de Ascenso y Descenso, no siempre pudo reproducirse el comportamiento de cada línea con precisión. Ello es atribuible a factores ya señalados (simplificación propia de una red modelizada, diversidad de factores que inciden en la elección del usuario, etc.), pero también al deficiente y variable funcionamiento del sistema actual; de hecho, pudo observarse una tendencia a que la carga real superara la predicha por el modelo para las líneas operadas en forma más confiable.

Se realizaron seguidamente diversos ensayos, a fin de construir una red alternativa a la actual, en función de los principios siguientes:

1) Conservar niveles de frecuencia no muy disímiles a los actuales, en el área suburbana, a fin de no desmejorar la calidad del servicio.

2) Reducir drásticamente la elevada distancia media actual en el área urbana, e incrementar las frecuencias a alrededor de 3-4 servicios/hora, en promedio, a fin de reducir los tiempos de espera.

3) Eliminar o morigerar tortuosidades, en general.

4) Mantener niveles de ocupación razonables a lo largo del recorrido (procurando no superar los 25 pasajeros medios por vehículo, en tramos largos).

5) Obtener para todo el sistema un índice pas-km de 2,4, compatible con una tarifa básica de 1000 australes, a mayo de 1990. Este nivel es inferior al de la generalidad de los centros urbanos del interior del país, y se establece a fin de permitir niveles tarifarios acordes con la actual situación socio-económica del área.

6) Mantener la posibilidad de "reconocimiento" de la red modificada, por parte de usuarios y operadores, lo que implica no alterarla en forma radical.

Tras alrededor de quince ensayos, pudo alcanzarse una red en principio satisfactoria. Las principales modificaciones introducidas se detallan en el punto siguiente.

#### 6.1.4 Propuesta de modificaciones de la red de servicios.

En función de los resultados del modelo de asignación y adaptaciones posteriores para contemplar ajustes de detalle se arribó a una red propuesta con las siguientes características.

## Area Urbana

Los viajes dentro del área urbana son cubiertos por tres tipos de líneas.

- i) Urbanas: quedan reducidas a cuatro líneas (3,21,24 y 34) que sufren modificaciones de recorridos respecto a su diagramación actual; se crean desdoblamientos para la primera y la cuarta.
- ii) Suburbanas: parte de los viajes atendidos por las líneas urbanas suprimidas es atendido por las líneas suburbanas con penetración en el área urbana (7; 8; 15a; 17; 23a; 23b; 26 y 30). En particular el recorrido de la línea 10 es en gran parte sustituido a través de la línea 23, cuya cabecera es trasladada desde Dique El Jumeal a Las Sombrillas.
- iii) Intermedias: dentro del grupo de las suburbanas se definen dos líneas (5a y 5b) cuyo recorrido se desarrolla casi totalmente en el área urbana desde El Jumeal y Mil Viviendas respectivamente, con extensión hasta Tres Puentes. El objetivo de estas líneas es aliviar la sobrecarga manifestada por los servicios en el tramo Centro - Tres Puentes, sin producir oferta ociosa en la zona suburbana.

## Area Suburbana

- Se modifica la salida de la línea 17 del área urbana, fijándose por Sumalao: asimismo, se elimina para esta línea el desvío de San Isidro.

- Se crean restricciones de tráfico, hoy inexistentes, para las líneas 1 y 15; para ambas, se dispone la prohibición de tráfico entre el área urbana y Tres Puentes, e intermedias. Ello permitirá mejorar los tiempos de viaje y disminuir las cargas en dicho tramo.

- Se modifica la traza de la línea 15, haciéndola pasar directamente por la RN 38 en toda su extensión, a fin de mejorar su tiempo de viaje.

- Se modifica la traza de la línea 26 a Huaycama, fijándola por la RN 38-Santa Cruz (en caso de crecida del río entre Santa Cruz y Huaycama, puede como emergencia operarse en el recorrido actual).

- Se reduce en 2,5 km el recorrido de la línea 20, dado que la llegada a La Carrera se produce con muy baja ocupación.

- Se modifican drásticamente las líneas 5 A y B, reduciéndose su alcance en el área suburbana y trasladando sus cabeceras urbanas a Dique El Jumeal y Barrio Mil Viviendas.

Una vez obtenida la red modelizada, se la "tradujo" a la red real, tratando en lo posible de mantener la actual "idiosincracia" del sistema, en lo que hace a cobertura.

Los recorridos de detalle y la cantidad de servicios diarios se consignan en las "Fichas de líneas propuestas" que se incluyen al final del capítulo. Asimismo se grafican los recorridos por línea en los mapas 6/5 en adelante.

El resultado en cuanto a cobertura geográfica del área urbana se sintetiza en el Mapa 6/4 que comparado con la cobertura actual

(mapa 6/3) permite verificar que se ha conservado la accesibilidad de todas las zonas, aunque eliminando la dispersión de recorridos por todas las calles de la ciudad.

Complementariamente, según los resultados del modelo de asignación se obtuvieron los "Indicadores Característicos de las Líneas Propuestas" que se resumen en Cuadro con ese nombre.

#### 6.1.5 Formación de Paquetes de Líneas.

Uno de los problemas estructurales que presenta la organización actual del sistema es la concesión de líneas individuales a algunas empresas pequeñas que, por su mismo tamaño (al margen de problemas de gestión) están imposibilitadas de brindar un servicio confiable y de soportar los costos fijos imprescindibles para garantizar la actividad. Este tema se trata en profundidad en el Capítulo 7.

Adicionalmente, resulta imposible lograr la homogeneidad del rendimiento económico de todas las líneas, si quieren preservarse los criterios expuestos de racionalidad en la diagramación de recorridos y niveles mínimos aceptables de cobertura de la demanda.

Teniendo en cuenta esas circunstancias y la posibilidad de un próximo llamado a licitación para la concesión de todas las líneas se planteó la estrategia de constituir "paquetes de líneas" que fueran otorgados a empresas o grupos empresarios.

Para ello se siguió una serie de pasos:

i) Se estimaron los tiempos de viaje por línea, a partir de las velocidades actuales y en función de los mismos se dimensionó el parque por línea. Se consideró conveniente establecer una reserva de 10% para parques con antigüedad media inferior a cinco años y de 15% en caso contrario.

ii) Se estimaron los ingresos, en base a la estructura tarifaria vigente, adecuada a las características de cada línea.

iii) Como costo, se adoptó el costo medio obtenido para líneas urbanas y suburbanas.

iv) A partir de lo anterior, se definieron tres "paquetes de líneas" definiendo atendiendo a los criterios siguientes: nivelar rentabilidad, no separar líneas con recorridos desdoblados (por ej., 23A y B), y garantizar competencia entre operadores.

En el Cuadro "Grupos de Líneas para el Llamado a Licitación" se presenta la composición, en líneas, de cada grupo y el parque requerido.

#### 6.1.6 Conclusiones.

Del análisis y modelización realizados, se ha obtenido una red de líneas de autotransporte alternativa a la actual. Tal como se vio, ella introduce algunas modificaciones de peso, que se manifiestan en una red un poco menos densa en el área urbana, y en correcciones de cierta entidad en el sector suburbano. Estas

alteraciones son necesarias, si se requiere garantizar equilibrio entre ingresos y gastos, a niveles tarifarios moderados. En particular, la evidente sobreoferta que existe hoy día en el sector urbano requiere ser revertida, para mejorar los niveles de ocupación y también para reducir la presente tortuosidad innecesaria de los recorridos. De no implementarse correcciones como las que aquí se sugieren (y que se retoman en el Capítulo 10, donde se propone una estrategia alternativa al llamado integral y simultáneo a concurso), y de persistir bajos niveles tarifarios, el sistema irá necesariamente perdiendo sus partes menos rentables, por abandono de los operadores, con lo cual se producirá igualmente una reducción y ajuste. Pero este proceso espontáneo es seguramente una alternativa menos deseable, por cuanto se dará en forma anárquica; al no existir una guía global, como la que puede surgir de estudios detallados, las decisiones de los operadores individuales podrán llevar a la persistencia de recorridos anti-económicos. Es sintomático, por ejemplo, que el análisis aquí realizado recomiende el reemplazo de líneas urbanas relativamente rentables hoy día; ello indica que su actual situación es más producto del mal desempeño de las líneas restantes que de la adecuación de sus recorridos.

El sistema reorganizado que aquí se propone permitirá entonces:

- Ejecutar en forma ordenada los ajustes que la red actual requiere.
- Mejorar la calidad del servicio, al corregir los puntos de sobrecarga, reducir los tiempos de viaje y mejorar las frecuencias.



- Garantizar un servicio económicamente equilibrado, a tarifas relativamente bajas.

Es importante señalar, por último, que los recorridos y frecuencias propuestos deben ser considerados como susceptibles de correcciones, en función del mejor conocimiento de que disponen la autoridad y los operadores. Si las mismas fueran de cierto peso, el grupo consultor podrá evaluarla con posterioridad, mediante el modelo de asignación utilizado.

## 6.2 Proyecciones.

### 6.2.1 Introducción.

A los fines de estimar la situación de la demanda y de la red de autotransporte al año 2000, se debe realizar la proyección correspondiente; dicha estimación tiene carácter referencial, y debe ser entendida como una aproximación al estado futuro de la red, a fin de guiar decisiones actuales. Dada la flexibilidad de adaptación que posee técnicamente el transporte automotor, no se requiere tanto anticipar la demanda futura (como es en cambio el caso de ferrocarriles metropolitanos), cuanto desarrollar capacidad de responder adecuadamente a los cambios que se produzcan.

La proyección que se realizará se ordenará de acuerdo a las etapas siguientes:

- a) Estimativa de la población del área urbana y suburbana a 1990, por zona.
  - b) Proyección de la población total y por zona al año 2000.
  - c) Proyección al año 2000 de la demanda de viajes, en función de la variación proyectada de población por zona.
  - d) Evaluación del incremento esperado de la demanda sobre la conformación de la red.
- 
- i) Estimación de la población a 1990.

Dada la desactualización de los datos del último Censo de Población (1980) se debió en primer lugar realizar una

estimación de la Población del Area en Estudio a 1990, para luego proyectar al año 2000.

Para ello se tomaron en cuenta los elementos expuestos en el Capitulo 2 de este estudio, básicamente:

- Población residente en 1980.
- Estimaciones de la Encuesta Permanente a Hogares.
- Proyecciones de la Dirección de Estadística de la Pcia.de Catamarca.
- Tendencias de crecimiento del área urbana.

Se adopta como tasa de crecimiento anual del aglomerado SFVC en el período 1980-1990 a la implícita en la estimación de la Encuesta Permanente a Hogares a 1988, que es 1,90% anual acumulativo.

De ello resulta que SFVC tendría en la actualidad 107407 habitantes frente a 88593 en 1980.

La población de 1990 se discriminó en la correspondiente a Dpto. Capital y Valle Viejo, según la participación de ambos en el aglomerado en 1980.

1990

Dpto Capital:	94.574 hab.
Dpto.Valle Viejo:	12.833 hab.

El área del otro departamento involucrado por el sistema de

transporte en estudio, Fray Mamerto Esquiú, tenía en 1980, 6.750 habitantes. Se estimó su población a 1990 manteniendo el porcentaje de crecimiento verificado en la década anterior (15,7%).

A partir de estas estimaciones globales para 1990 se estimó el crecimiento por zonas dentro del Departamento Capital, sede de la mayor parte de la población atendida por el sistema de transporte que se estudia.

Al respecto se estimó un crecimiento del 1% anual acumulativo homogéneo para todas las zonas y el remanente de población incremental se asignó a las áreas que tuvieron nuevas urbanizaciones en la década 80-90 (en particular, Mil Viviendas y nuevos barrios en el Oeste, zonas 8 y 12).

#### ii) Proyección de la población al 2000.

Para realizar la proyección al año 2000 se mantuvieron, en líneas generales, las tasas de evolución global estimadas para la década 80-90.

En cambio, para la proyección de la población por zonas se aplicaron criterios particulares. De acuerdo a lo expuesto en el Capítulo 2 sobre tendencias de crecimiento, se supuso que el 50% del crecimiento en el área urbana se daría por densificación de las zonas ya ocupadas y otro 50% por expansión del área. Las zonas donde es posible esta expansión son, en primer lugar, el Oeste, que no presenta barreras físicas de importancia, y el

Norte, donde se localizan proyectos de nuevos barrios de viviendas.

A partir de estos criterios se estimó la evolución por zonas que se presenta en el cuadro 6.2.2.

iii) Proyección de demanda.

A fin de estimar la Matriz O.D de viajes al año 2000, se parte de la hipótesis de que los viajes totales atraídos y producidos por cada zona varían en función de la variación de la población correspondiente.

Dado que el incremento de viajes sería diferente según se proyecte por incremento de producciones o de atracciones, se estima la matriz proyectada como el promedio de los valores que resultan de proyectar según producciones o atracciones, por cuanto permite una aproximación razonable. Esto significa para determinado par de zonas, se promediarán los incrementos esperados de la población de ambas zonas, y se aplicará el resultado obtenido a los viajes en cuestión.

A partir entonces de los porcentajes detallados en el Cuadro anterior, se obtiene la matriz proyectada al año 2000, (Cuadro 6.2.3.) acuerdo al detalle adjunto. En promedio, los viajes se incrementarán en torno de 14%.

iv) Impacto sobre la red y conclusiones.

Una vez obtenida la matriz, se procedió a aplicar el modelo de asignación ya mencionado (ver tópico 6.1), utilizando como red modelizada la que se obtuvo como red a concursar, en el entendimiento que ella será la base de la futura red de transporte.

Pudieron obtenerse de esta manera asignaciones que permiten establecer, para cada tramo de la red, el incremento de carga media (Cuadro 6.2.4.).

Dado el carácter aproximado de esta proyección, no parece conveniente evaluar sus resultados para cada línea, sino considerar las variaciones de los flujos totales por tramo, entendido como vinculación entre dos zonas contiguas. De esta forma, por ejemplo, puede estimarse cuánto crecerá el flujo de pasajeros pasantes entre las zonas 1 (Centro) y 7 (Terminal).

El cuadro detalla los incrementos de flujos detectados de acuerdo al procedimiento descrito. Puede percibirse que una parte importante de ellos se incrementaría sensiblemente por encima de la media (esto es, más de 14%), encontrándose localizado en diferentes partes del área. Más precisamente:

- Los crecimientos mayores se verifican en los tramos urbanos, particularmente, los localizados en las áreas periféricas, tanto del norte, como del oeste y el sur (entre 20 y 35%).

- Los flujos de las áreas próximas al área central crecen a tasas ya más próximas, pero aun mayores, a la media total (entre 15 y 20%).

- Las vinculaciones hoy críticas entre las áreas urbana y suburbana (salidas a Tres Puentes y Sumalao) sufren crecimientos más moderados (entre 15 y 17%).

- La generalidad de los tramos del área suburbana evidencian crecimientos también moderados (no más de 17%); sólo el corredor al Portezuelo y el tramo Sumalao-San Isidro se ubican algo por encima.

Naturalmente, estas constataciones no son sino el reflejo de los supuestos formulados, acerca de la distribución del crecimiento urbano hasta el año 2000, supuestos que parecen en principio razonables.

Los resultados del ejercicio de proyección realizado sugerirían entonces que se requerirá la gradual extensión e incremento de frecuencias de las líneas en los sectores norte y oeste del área urbana. Presumiblemente, no serán necesarias reestructuraciones significativas, toda vez que la racionalización que se propone para la red urbana permitirá cubrir adecuadamente los incrementos de demanda, sin reforzar tortuosidades antieconómicas. Dados los crecimientos que se prevén, cabe enfatizar la importancia de reestructurar adecuadamente la red urbana, a fin de corregir sus falencias actuales.

Nótese, por último, que las tendencias detectadas indicarían la posibilidad de ciertos cambios en la conformación de la red, principalmente por la mayor importancia que adquirirán los sectores urbanos mencionados, aun cuando el eje Mil Viviendas -Centro-Tres Puentes/Suamalao mantendrá desde ya su importancia actual.



INDICADORES CARACTERISTICOS DE LINEAS PROPUESTAS  
SEGUN MODELO DE ASIGNACION

Numero	Cabeceras	Servicios Diarios	Longitud	Pasajeros	Carga Media (pasajeros)	Indice pas/km	Distancia media (Km.)
3-3b	A.Castellanos y Junin-La Cruz	32	9.9	1067	10.5	3.1	3.3
3a	A.Castellanos y Junin-Barrio Juan XXIII	16	6.7	311	8.7	3.4	2.5
21	Ramon Correa y Conesa-Mil Viviendas	55	10.3	1370	8.7	2.7	3.9
24	Comentario-Barrio Los Pinos	48	6.8	1086	9.9	3.0	3.3
34	Mil Viviendas-Barrio Parque America	42	7.5	1072	10.5	3.1	3.4
34a	Mil Viviendas-Barrio Eva Peron	30	7.0	441	5.4	1.9	2.9
1	Terminal-Pirquitas	22	29.0	851	19.8	1.5	13.6
5a	El Jumeal-Ires Puentes	35	11.0	799	8.1	2.3	3.6
5b	Mil Viviendas-Ires Puentes	39	9.8	1141	12.9	2.8	4.6
6	Terminal-Barrio Juan XXIII	14	14.8	335	11.0	1.6	6.8
7	Mil Viviendas-Falda de San Antonio	21	18.3	783	14.8	2.0	7.3
8	Mil Viviendas-Santa Rosa	32	16.2	1276	15.0	2.4	6.3
15	Terminal-El Portezuelo	7	19.8	183	17.9	1.2	14.6
15a	Mil Viviendas-Posta Sanitaria	32	18.1	1333	14.9	2.3	6.4
17	Mil Viviendas-Barrio Municipal	32	12.1	981	13.3	2.1	6.4
20	Terminal-Barrio Señor de Los Milagros	21	20.3	594	14.5	1.5	9.6
23a	Las Sombrillas-Santa Rosa (por Av.Belgrano)	32	17.1	1070	13.6	3.0	4.6
23b	Las Sombrillas-Santa Rosa (por Republica)	34	16.4	826	10.1	2.3	4.4
26	Mil Viviendas-Eca.Alpargatas-Huaycama	4	19.5	139	13.3	1.5	9.0
30	Mil Viviendas-El Huevo	27	14.3	949	10.6	2.3	4.5

Total Servicios Lineas Urbanas : 223 servicios dia/sentido  
Total Servicios Lineas Suburbanas : 357 servicios dia/sentido

Total Vehiculos-Kilometros Lineas Urbanas : 3717.4  
Total Vehiculos-Kilometros Lineas Suburbanas : 11252.6

# FICHA DE LINEA PROPUESTA

Linea N.º 3

Tipo : Urbano

Cabeceras : A.Castellanos y Junin - La Gruta

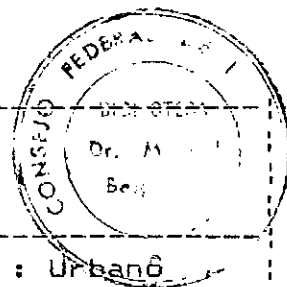
Longitud del Recorrido : 9.7 km.

Itinerario :

Adolfo Castellanos y Junin	La Gruta
H.Navarro	Av. M. Varela
Esmeralda	Av. Belorano
Cayeros	Rivadavia
Buenos	Esquin
Urquiza	H.Norono
Chechebuto	Neaipo
Salta	Ortiz
Belgrano	Buenos
Av. M. Varela	Av. Moreno
La Gruta	H.Noline
	H.Navarro
	Adolfo Castellanos y Junin

Cantidad de Servicios diarios : 12 por sentido

FICHA DE LINEA PROPUESTA



Línea N.º 3 a

Tipo : Urbano

Cabeceras : A.Castellanos y Junin - Barrio Juan XXIII

Longitud del Recorrido : 6.7 km.

Itinerario :

Adolfo Castellanos y Junin	Bo.800 Viviendas
M.Navarro	Figueroa
Esmeralda	Gob.Galindez
Caseros	Pte.Peron
Guemes	Pte.Illia
Urquiza	Av. Belgrano
Chacabuco	Rivadavia
Salta	Esquiú
Belgrano	M.Moreno
Pte.Illia	Ocampo
Pte.Peron	Urquiza
Gob.Galindez	Guemes
Figueroa	Ayacucho
Bo.800 Viviendas	M.Molina
	M.Navarro
	Adolfo Castellanos y Junin

Cantidad de Servicios diarios : 16 por sentido

# FICHA DE LINEA PROPUESTA

Línea N.º: 3 b

Tipo : Urbano

Cabeceras : A.Castellanos y Junin - Barrio El Milagro

Longitud del Recorrido : 9.9 km.

Itinerario :

Adolfo Castellanos y Junin	Barrio El Milagro
M.Navarro	Pza.Choya
Esmeralda	Av. M. Varela
Caseros	Av. Belgrano
Guemes	Rivadavia
Urquiza	Esquin
Chacabuco	M.Moreno
Salta	Ocampo
Belgrano	Urquiza
Av. M. Varela	Guemes
Pza.Choya	Ayacucho
Barrio El Milagro	M.Holina
	M.Navarro
	Adolfo Castellanos y Junin

Cantidad de Servicios diarios : 16 por sentido

# FICHA DE LINEA PROPUESTA

Linea N.: 21

Tipo : Urbano

Cabeceras : Ramon Correa y Conesa - Mil Viviendas

Longitud del Recorrido : 10.3 km.

## Itinerario :

Ramon Correa y Conesa	B. 1000 Vivendas
Ramon Correa	Avda. Ahumada y Barros
Colon	Rio Salado
Cobacho	Avellaneda
Junin (sur)	Corrientes (O)
Adolfo Castellanos	Gral. Conesa
Avda. H. Irigoyen	Avda. Sanchez Oviedo
Rioja	De La Vega y Castro
Vicario Segura	Gral. Roca
San Martin	Villegas
Salta	Ministro Dulce
Esquiú	Gral. Conesa
Avda. Mitre	Avda. Ocampo
Camilo Melet	Sotomayor
Villegas	Republica
Gral. Roca	Ayacucho
De La Vega y Castro	Chacabuco
Santa Fe	9 de Julio
Avda. Ahumada y Barros	Zurita
Deodoro Maza	Tucuman
B. 1000 Viviendas	Av. Guemes
	Avda H. Irigoyen
	Adolfo Castellanos
	Junin (sur)
	Cobacho
	Colon
	Ramon Correa
	Ramon Correa y Conesa

Cantidad de Servicios diarios : 55 por sentido

# FICHA DE LINEA PROPUESTA

Linea N.: 24

Tipo : Urbano

Cabeceras : Cementerio - Barrio Ocampo

Longitud del Recorrido : 6.8 km.

## Itinerario :

Cementerio	Barrio Ocampo
Vicario Segura	Avda. Ahumada y Barros
Avda. Guemes	Avda. E. Ocampo
Salta	Avda. Pte. Peron
Republica	Av.de Castro
Vicario Segura	Avda. Belgrano
Avda. Italia	Avda. Italia
Avda. Belgrano	9 de Julio
Av.de Castro	San Martin
Villegas	Tucuman
Avda. Ocampo	Avda. Guemes
Ahumada Barros	Vicario Segura
Barrio Ocampo	Cementerio

Cantidad de Servicios diarios : 48 por sentido

FICHA DE LINEA PROPUESTA

Linea N.: 34

Tipo : Urbano

Cabeceras : Barrio Parque America - Mil Viviendas

Longitud del Recorrido : 7.9 km.

Itinerario :

Barrio P.America	Mil Viviendas
Barrio Eva Peron	Ahumada Barros
Pje.Bucetich	Avda.Ocampo
Fidel Castro	Urquiza
Almafuerte	Chacabuco
M.Victorio	Salta
Avda. Belgrano	Avda.Belgrano
Rivadavia	M.Victorio
Esquiu	Almafuerte
Mitre	Fidel Castro
Republica	Pje.Bucetich
M.Moreno	Barrio Eva Peron
Avda.Ocampo	Barrio P.America
Ahumada Barros	
Mil Viviendas	

Cantidad de Servicios diarios : 42 por sentido

FICHA DE LINEA PROPUESTA

Linea N.: 34 a

Tipo : Urbano

Cabeceras : Barrio Eva Peron - Mil Viviendas

Longitud del Recorrido : 7.0 km.

Itinerario :

Victoria y Cipitelli	Mil Viviendas
Victoria	Ahumada Barros
Medrano	Avda.Ocampo
Barrio Eva Peron	Urquiza
Avda Los Legisladores	Chacabuco
Avda. Belgrano	Avda.Alem
Avda.Alem	Avda.Belgrano
Esquiú	Avda.Los Legisladores
Mitre	Barrio Eva Peron
Republica	Medrano
M.Moreno	Victoria hasta Cipitelli
Avda.Ocampo	
Ahumada Barros	
Mil Viviendas	

Cantidad de Servicios diarios : 30 por sentido



# FICHA DE LINEA PROPUESTA

Línea N.: 1

Tipo : Suburbano

Cabeceras : Terminal - Pirquitas

Longitud del Recorrido : 29 km.

## Itinerario :

Terminal	Pirquitas
Güemes	Pomancillo
Salta	La Pacard
Republica	El Desmonde
Avda. Pte. Castillo	La Carrera
La Chacarita	Señor de Los Milagros
V.P.Chacabuco	La Tercena
Tres Puentes	Piedra Blanca
Ruta 38	San Jose
Ruta 41	Vista Larga
Cura Figueroa	San Antonio
Punta Pavimento	Punta Pavimento
San Antonio	Cura Figueroa
Vista Larga	Ruta 41
Plaza San Jose	Ruta 38
Piedra Blanca	Tres Puentes
La Tercena	V.P.Chacabuco
Señor de Los Milagros	La Chacarita
La Carrera	Avda. Pte. Castillo
El Desmonde	Esquiú
La Pacard	Maipu
Pomancillo	Güemes
Pirquitas	H. Irigoyen
	Rioja
	Vicario Segura
	Terminal

Variante : a Pomancillo

Cantidad de Servicios diarios : 22 por sentido

FICHA DE LINEA PROPUESTA

Línea N.: 5 a

Tipo : Suburbano

Cabeceras : El Jumeal - Tres Puentes

Longitud del Recorrido : 11 km.

Itinerario :

El Jumeal	Tres Puentes
Zuvinia	Pte.Castillo
Avda.Mitre	Esquiú
Republica	Avda.Mitre
M.Moreno	Zuvinia
Urquiza	El Jumeal
Chacabuco	
Alem	
Pte.Castillo	
Tres Puentes	

Cantidad de Servicios diarios : 36 por sentido

FICHA DE LINEA PROPUESTA

Línea N.: 5 b

Tipo : Suburbano

Cabeceras : Mil Viviendas - Tres Puentes

Longitud del Recorrido : 9.8 km.

Itinerario :

Mil Viviendas	Tres Puentes
Rio Salado	Pte.Castillo
Villegas	Esquiú
Rio El Tala	Tucuman
Velez Sarfield	Guemes
Caseros	Caseros
Guemes	Velez Sarfield
Vicario Segura	D.Maza
Mota Botello	Ahumada Barros
Salta	Mil Viviendas
Republica	
Alem	
Pte.Castillo	
Tres Puentes	

Cantidad de Servicios diarios : 39 por sentido

# FICHA DE LINEA PROPUESTA

Linea N.: 6

Tipo : Suburbano

Cabeceras : Terminal - Barrio Juan XXIII

Longitud del Recorrido : 14.8 km.

## Itinerario :

Terminal	Barrio Juan XXIII
Guemes	El Hospicio
Salta	Dr. Alfonso Carrizo
Republica	Gral. San Martin
Pte. Castillo	San Antonio
La Chacarita	Ruta 41
Tres Puentes	Polcos
Ruta 38	La Villa
Dr. Joaquin Acuna	Dr. Joaquin Acuna
La Villa	Ruta 38
Polcos	Tres Puentes
Ruta 41	V. P. Chacabuco
San Antonio	La Chacarita
Gral. San Martin	Avda. Pte. Castillo
Dr. Alfonso Carrizo	Esquiú
El Hospicio	Maipu
Barrio Juan XXIII	Guemes
	Avda. H. Irigoyen
	Rioja
	Vicario Segura
	Terminal

Cantidad de Servicios diarios : 14 por sentido

# FICHA DE LINEA PROPUESTA

Línea N.: 7

Tipo : Suburbano

Cabeceras : Mil Viviendas - Falda de San Antonio

Longitud del Recorrido : 18.3 km.

## Itinerario :

Mil Viviendas	La Falda
Rio Salado	San Antonio
Villegas	Ruta 41
Rio El Tala	Punta Pavimento
Lavalle	Pacifico Arquez
Guemes	El Oratorio
Vicario Segura	La Villa
Nota Botello	Dr. Joaquin Acuna
Salta	Ruta 38
Republica	Tres Fuentes
Alem	V.P. Chacabuco
Pte. Castillo	La Chacarita
La Chacarita	Pte. Castillo
Tres Fuentes	Esquiú
Ruta 38	Tucuman
Dr. Joaquin Acuna	Guemes
La Villa	Lavalle
El Oratorio	D. Maza
Pacifico Arquez	Ahumada Barros
Ruta 41	Mil Viviendas
San Antonio	
La Falda	

Cantidad de Servicios diarios : 21 por sentido

# FICHA DE LINEA PROPUESTA

Linea N.º : 8

Tipo : Suburbano

Cabeceras : Mil Viviendas - Santa Rosa

Longitud del Recorrido : 12.5 km.

## Itinerario :

Mil Viviendas	Plaza Santa Rosa
Ahumada Barros	Manuel Navarro
Oviedo	Ruta 38
Urquiza	David Cobarrubias
Chacabuco	Dr.J.Acuna
Tucuman	Ruta 38
Buenos	Tres Fuentes
Alem	Padre Esquiú
Acosta Villafañez	Plaza San Isidro
Sumalao	Padre Narvaez
Padre Narvaez	Sumalao
Plaza San Isidro	Acosta Villafañez
Padre Esquiú	Alem
Tres Fuentes	Mota Botello
Ruta 38	Salta
Dr.J.Acuna	Esquiú
David Cobarrubias	Mitre
Ruta 38	Republica
Manuel Navarro	M. Moreno
Congresal Colombares	Ocampo
Crisanto Gomez	Urquiza
Olmos de Aguilera	Oviedo
Plaza Santa Rosa	Ahumada Barros
	Mil Viviendas

Cantidad de Servicios diarios : 32 por sentido

# FICHA DE LINEA PROPUESTA

Linea N.: 15

Tipo : Suburbano

Cabeceras : Terminal - El Portezuelo

Longitud del Recorrido : 19.8 km.

## Itinerario :

Terminal	El Portezuelo
Guemes	Ruta 38
Salta	Tres Puentes
Republica	V.P.Chacabuco
Pte. Castillo	La Chacarita
La Chacarita	Avda. Pte. Castillo
V.P.Chacabuco	Esquiú
Tres Puentes	Maipu
Ruta 38	Guemes
El Portezuelo	H. Irigoyen
	Rioja
	Vicario Segura
	Terminal

Cantidad de Servicios diarios : 7 por sentido

# FICHA DE LINEA PROPUESTA

Linea N.: 15 a

Tipo : Suburbano

Cabeceras : Mil Viviendas - Posta Sanitaria

Longitud del Recorrido : 18.1 km.

## Itinerario :

Mil Viviendas	Posta Sanitaria
Ahumada y Barros	Julio Herrera
Correa	Cruce Ruta 38
G.Dulce	Tomas Vergara
Cobacho	Guillermo Correa
M.Navarro	Carlos Quiroga
A.Castellanos	Eusebio Ruso
Pte.Ferroviano	Pedro Ramirez de Velazco
1 de Mayo	Enrique Ocampo
Gob.Rodriguez	Manuel Soria
Cementerio	Tristan Lobo
Vicario Segura	Plaza San Isidro
Guemes.	Padre Esquiú
Salta	Tres Fuentes
Republica	V.F.Chacabuco
Pte. Castillo	La Chacarita
La Chacarita	Pte. Castillo
Tres Fuentes	Esquiú
Padre Esquiú	Maipu
Plaza San Isidro	Chacabuco
Tristan Lobo	Tucuman
Manuel Soria	Guemes
Enrique Ocampo	Vicario Segura
Pedro Ramirez de Velazco	Cementerio
Eusebio Ruso	Gob.Rodriguez
Carlos Quiroga	1 de Mayo
Guillermo Correa	Pte.Ferroviano
Tomas Vergara	A.Castellanos
Cruce Ruta 38	M.Navarro
Julio Herrera	Cobacho
Posta Sanitaria	G.Dulce
	Correa
	Ahumada y Barros
	Mil Viviendas

Cantidad de Servicios diarios : 32 por sentido



# FICHA DE LINEA PROPUESTA

Linea N.: 17

Tipo : Suburbano

Cabeceras : Mil Viviendas - Barrio Municipal

Longitud del Recorrido : 12.1 km.

## Itinerario :

Mil Viviendas	Barrio Municipal
Rio Salado	Ruta 38
Villegas	Tomas Vergara
Rio El Tala	E.Ocampo
Lavalle	Pedro Ramirez de Velazco
Guemes	Plaza San Isidro
Vicario Segura	Padre Narvaez
Mota Botello	Sumalao
Salta	Felix Avellaneda
Republica	Acosta Villafañez
Acosta Villafañez	Esquin
Felix Avellaneda	Tucuman
Sumalao	Guemes
Plaza San Isidro	Lavalle
Pedro Ramirez de Velazco	D.Maza
E.Ocampo	Ahumada Barros
Tomas Vergara	Mil Viviendas
Ruta 38	
Barrio Municipal	

Cantidad de Servicios diarios : 32 por sentido

FICHA DE LINEA PROPUESTA

Línea N.º: 20

Tipo : Suburbano

Cabeceras : Terminal - Barrio Señor de los Milagros

Longitud del Recorrido : 20.3 km.

Itinerario :

Terminal	Señor de los Milagros
Guemes	La Tercena
Salta	Piedra Blanca
Republica	San Jose
Acosta Villafañez	Vista Larga
Sumalao	San Antonio
San Isidro	Cura Figueras
Padre Esquiú	Ruta 41
Tres Puentes	Ruta 38
Ruta 38	Tres Puentes
Ruta 41	Padre Esquiú
Cura Figueras	San Isidro
Punta Pavimento	Padre Narvaez
San Antonio	Sumalao
Vista Larga	Avda. Acosta Villafañez
San Jose	Avda. Pte. Castillo
Piedra Blanca	Esquiú
La Tercena	Maipu
Señor de los milagros	Guemes
	H. Irigoyen
	Rioja
	Vicario Segura
	Terminal

Cantidad de Servicios diarios : 21 por sentido

FICHA DE LINEA PROPUESTA

Linea N.: 23 a

Tipo : Suburbano

Cabeceras : Las Sombrillas - Santa Rosa

Longitud del Recorrido : 17.1 km.

Itinerario :

Las Sombrillas	Pza. Santa Rosa
El Calvario	Salida de Aragon
Las Rejas	Ruta 38
Avda. Ocampo	Tres Puentes
Avda. Urquiza	V.P.Chacabuco
Chacabuco	La Chacarita
Maipu	Avda. Pte. Castillo
Mate de Luna	Avda. Belgrano
Salta	Maipu
Republica	Esquiú
Avda. Pte. Castillo	Tucuman
La Chacarita	Zurita
V.P.Chacabuco	Junin
Tres Puentes	Esquiú
Ruta 38	Avda.Mitre
Joaquin Acuna	Republica
Felix Pla	M.Moreno
Padre Reynoso	Avda. Ocampo
Ruta 41	Las Rejas
Barrio Jardin	El Calvario
Santa Rosa	Las Sombrillas

Cantidad de Servicios diarios : 32 por sentido

FICHA DE LINEA PROPUESTA

Linea N.: 23 b

Tipo : Suburbano

Cabeceras : Las Sombrillas - Santa Rosa

Longitud del Recorrido : 16.4 km.

Itinerario :

Las Sombrillas	Pza. Santa Rosa
El Calvario	Salida de Aragon
Las Rejas	Ruta 38
Avda. Ocampo	Tres Fuentes
Avda. Urquiza	V.P.Chacabuco
Chacabuco	La Chacarita
Salta	Avda. Pte. Castillo
Republica	Esquiú
Avda. Pte. Castillo	M. Moreno
La Chacarita	Avda. Ocampo
V.P.Chacabuco	Las Rejas
Tres Fuentes	El Calvario
Ruta 38	Las Sombrillas
Joaquin Acuna	
Felix Pla	
Padre Reynoso	
Ruta 41	
Barrio Jardin	
Santa Rosa	

Cantidad de Servicios diarios : 34 por sentido

# FICHA DE LINEA PROPUESTA

Linea N.: 26

Tipo : Suburbano

Cabeceras : Mil Viviendas - Huaycama

Longitud del Recorrido : 26 km.

## Itinerario :

Mil Viviendas	Huaycama
Ahumada Barros	Santa Cruz
Avda.Oviedo	Ruta 38
Avda.Guemes	Tomas A. Vergara
Vicario Segura	E. Ocampo
Acosta Villafañez	Ramirez Velazco
Felix Avellaneda	Pza.San Isidro
Sumaliao	Padre Narvaez
Fca.Alpargatas	Sumaliao
Felix Avellaneda	Felix Avellaneda
Padre Narvaez	Acosta Villafañez
Pza.San Isidro	Fle. Castillo
Ramirez Velazco	Tucuman
E.Ocampo	Avda.Guemes
Tomas A. Vergara	Avda.Oviedo
Ruta 38	Ahumada Barros
Santa Cruz	Mil Viviendas
Huaycama	

Cantidad de Servicios diarios : 4 por sentido (Huaycama)

# FICHA DE LINEA PROPUESTA

Línea N.º: 30

Tipo: Suburbano

Cabeceras: Mil Viviendas - El Huevo

Longitud del Recorrido: 14.3 km.

## Itinerario:

Mil Viviendas	El Huevo
Rio Salado	Ruta Nueva a Pirquitas
Villegas	Fraccionadora
Rio El Tala	Avda. Pte. Castillo
Conesa	Pza. La Chacarita
Ramon Correa	Eulalia Ares de Vildoza
Junin	Acosta Villafanez
Avda. Guemes	Pte. Castillo
Avda. Urquiza	Esquin
Chacabuco	Mitre
Salta	Republica
Republica	N. Moreno
Avda. Acosta Villafanez	Ocampo
Eulalia Ares de Vildoza	Urquiza
Pza. La Chacarita	Avda. Guemes
Avda. Pte Castillo	Maipu
Fraccionadora	Pueyrredon
Ruta Nueva a Pirquitas	Ayacucho
El Huevo	Ramon Correa
	Gral. Conesa
	Deodoro Raza
	Avda. Ahumada y Barros
	Mil Viviendas

Cantidad de Servicios diarios: 27 por sentido

Grupos de Lineas para el  
Llamado a Licitacion

Grupo	Lineas	Parque
1	1	4
	3a	2
	3b	1
	5a	3
	5b	3
	17	3
	26	1
	30	3
	Total	20
2	6	2
	20	3
	23a	4
	23b	4
	34a	3
	34b	2
	Total	18
3	7	3
	8	4
	15	1
	15a	4
	21	5
	24	3
	Total	20

### Cuadro 6.2.1.

San Fernando del Valle de Catamarca  
Proyecciones de Poblacion

	1980	1990	Crecimiento (%) 80-90	2000	Crecimiento (%) 90-2000
San Fernando del valle de Catamarca	68593	107407	21.2	129536	20.6
Dpto.Capital	77962	94574	21.3	113893	20.4
Dpto.Valle Viejo	10631	12833	20.7	15843	21.9
Dpto.Fray Mamerto Esquiv	8730	7810	15.7	8713	11.6



**Cuadro 6.2.2.**

**SAN FERNANDO DEL VALLE DE CATAMARCA**  
Proyecciones de Poblacion por zonas

Zonas	1990	2000	Tasa de Crecimiento
1	6884	7606	10.49
2	6525	8710	33.49
3	5350	5911	10.49
4	5348	7409	38.54
5	4640	5127	10.50
6	5108	5644	10.49
7	6223	6876	10.49
8	15302	19408	26.83
9	3282	3626	10.48
10	3902	4311	10.48
11	3817	4217	10.48
12	3994	5913	48.05
13	7140	7889	10.49
14	2977	3789	27.28
15	1929	3031	57.13
16	2405	3657	52.06
17	3076	3398	10.47
19	4215	4657	10.49
20	2457	2714	10.46
Total Capital	94574	113893	20.43
Valle Viejo (parte SFVC)	12833	15643	21.90
Fray M. Esquiú	7810	8713	11.56
TOTAL AREA DEL PROYECTO	115217	138249	19.99

Zonas	1	2	3	4	5	27	28	29	30	31	32	33	34	Total
1	101	473	117	1012	113	15	294	137	60	136	52	27	180	7347
2		37	34	63									15	754
3			2	40									13	151
4				175	8		22	39	20					2552
5					11									197
6							66	21	15				7	1093
7					57		46	91	43	195	54	83		2126
8							18							294
9					6		11	57	23	42	5	18	29	1308
10							71							589
11							53							518
12														60
13							28							304
14							18							105
15														53
16														6
17								11		16	2		28	134
18														0
19					4		77	19	25	19	1	3		452
20					8		19	14	18	13	12	24	11	260
21							2	7		7	2			48
22					32		52	42	21	71	14	15		421
23														0
24														0
25					7									114
26														4
27					9									9
28							7							7
29								12	6	93	23	3		136
30									2					2
31										95	98	49		242
32											10	26		36
33												15		15
34													6	6
Total	101	510	153	1290	132	39	784	449	233	686	273	262	289	20541

6 / 49

# Cuadro 6.2.4.

Crecimiento Estimado  
de los flujos entre  
pares de zonas contiguas

Tramo Zonas Contiguas		Crecimiento (en porcentaje)
11	19	8
32	33	10
20	34	11
17	20	12
31	32	12
29	30	13
29	31	13
22	29	14
1	9	15
6	7	15
9	17	15
9	19	15
19	20	15
20	22	15
24	26	15
1	7	16
1	13	16
21	22	16
17	21	17
22	25	17
22	28	17
1	10	18
6	10	18
25	26	18
26	27	18
5	7	19
7	9	19
8	12	19
9	11	19
21	23	19
1	11	20
11	13	20
13	14	20
3	6	21
3	7	22
8	10	22
2	3	23
6	8	23
4	8	24
12	13	24
2	4	25
2	5	25
4	6	25
14	16	30
11	15	35
13	15	35

## CAPITULO 7

AUTOTRANSPORTE COLECTIVO

EMPRESAS OPERADORAS

DIAGNOSTICO Y RECOMENDACIONES

En este capítulo se presenta lo realizado respecto de la caracterización de las empresas concesionarias del servicio de transporte de pasajeros de la ciudad de Catamarca y localidades aledañas.

Los objetivos de esta actividad son:

i) Obtener los elementos necesarios para que la metodología de cálculo de tarifas a desarrollar resulte compatible con las condiciones específicas en que se desenvuelve la actividad en el lugar.

ii) Evaluar la situación empresarial para proponer medidas en cuanto a tamaño, estructura, gestión operativa, etc. que propendan a una mejor prestación del servicio y favorezcan el desarrollo empresarial.

#### 7.1 Fuentes de información

A los fines del relevamiento, se diseñó una encuesta (cuya copia se adjunta como Anexo 7.1) como cuestionario base para la realización de entrevistas y visitas a las instalaciones de las empresas.

Dicho cuestionario ha sido cumplimentado por la totalidad de las empresas, excepto La paz y La Independencia ( en situación precaria hoy día).

Otra fuente de información sobre el manejo empresarial de algunas variables, como son utilización de vehículos y

diagramación del personal pueden obtenerse de las planillas de conductor, para lo cual se contó con la documentación correspondiente para la mayor parte de las empresas, como se ha indicado en otros puntos de este informe.

Cabe resaltar que la falta de información histórica en la DPT respecto a variables de oferta (parque, kilómetros recorridos, servicios prestados) y de demanda (boletos vendidos) hacen difícil analizar, sobre bases cuantitativas, la evolución de las empresas permisionarias.

## 7.2 Consideraciones Generales.

Existen una serie de factores que inciden en forma primaria en el desempeño de las empresas operadoras de transporte público de personas y que definen por lo tanto el grado de eficacia, eficiencia y confiabilidad con que se llevan a cabo dichos servicios.

Estos factores pueden sintetizarse en : tamaño, organización e integración empresarial; viabilidad económico financiera de la actividad y marco legal o regulatorio que rige la actividad y que define niveles de calidad de los servicios que se deben brindar. Se desarrollan a continuación algunas consideraciones acerca del tamaño y organización empresarial, y de la viabilidad de la explotación. El tópico restante es tratado en el capítulo referente al marco institucional.

### i) Tamaño y organización empresarial.

El tamaño de la empresa operadora, básicamente reflejado por el parque destinado a la explotación, reviste singular importancia para determinar el grado de eficiencia y confiabilidad con que se prestan los servicios.

Una prestación que requiera una escasa cantidad de vehículos plantea fuertes deseconomías, ante la necesidad de contar con unidades de reserva por eventuales desperfectos o salidas de servicio para mantenimiento preventivo, o bien una sistemática falta de confiabilidad en la prestación manifestada por

incumplimiento de horarios, frecuencias programadas y desperfectos que obligan a salidas de unidades no previstas, al funcionar con un parque excesivamente ajustado a la oferta a brindar.

Asimismo, la apropiación de costos fijos resultante, aún de una mínima organización empresarial, resulta por encima de lo razonable, en particular en el aprovechamiento de equipamientos existentes (talleres y oficinas); se pierden además importantes economías de escala en la compra de los insumos (por ejemplo, neumáticos, repuestos, seguros, etc), donde la cantidad adquirida determina importantes niveles de bonificación; y se dificulta alcanzar un adecuado nivel de integración empresarial en el mantenimiento de los vehículos.

Por otra parte, el tamaño de la empresa, si bien no en forma unívoca, tiende a definir el grado de organización necesaria para llevar adelante la misma. El pequeño empresario individual atiende su empresa y presta los servicios desligado prácticamente de cualquier tipo de organización, conducta que se traduce por lo general en falta de coordinación en el trabajo, bajo nivel de reparaciones y mantenimiento preventivo, ausencia de criterios de optimalidad económica - particularmente en lo referente a adecuación de la oferta y pautas de comercialización- y acentuada informalidad en lo que hace a obligaciones laborales, impositivas y de regulación.

Es por ello que es deseable propender a tamaños de empresa capaces de incorporar eficientemente una razonable organización y



la prestación de un servicio confiable y con las pautas de calidad requeridas y que por otra parte coadyuven a lograr una cierta homogeneidad entre las distintas operadoras, lo que unido a paquetes de servicios con similares demandas medias permitirá instrumentar una política tarifaria representativa de la operación media del sistema.

ii) Viabilidad de la explotación.

La condición de contar con estructuras empresarias que tiendan a una prestación eficiente y confiable, debe ser necesariamente complementada con una reformulación de la oferta de transporte - y la definición de conjuntos de servicios a licitar que tiendan a maximizar la demanda dirigida al medio y a equilibrar la renta potencial de los operadores - y una clara política tarifaria, basada en los costos de explotación, que brinde a las operadoras una base mínima para la planificación y el desenvolvimiento de la actividad.

Por lo general los niveles tarifarios de transporte automotor de personas, dadas sus especiales características, son fijados atendiendo a un conjunto de razones desvinculadas de la evolución de los costos de prestación de los servicios, que mayormente conducen a privilegiar el interés de los usuarios por sobre el de los operadores.

Así, la insuficiencia de ingresos tarifarios remunerativos por lapsos prolongados, cuando las pautas operativas de prestación y el dimensionamiento de la oferta son racionales, conlleva un

acelerado deterioro de las unidades empresarias, que se manifiesta básicamente por el deterioro de la calidad de los servicios, la imposibilidad de realizar la normal renovación y mantenimiento del parque y por ende un aumento en los costos de prestación, abandono del cumplimiento de sus obligaciones y creciente informalidad, configurando un círculo vicioso que culmina con el deterioro de la unidad productiva. Ello incluso acarrea la posibilidad, que no debe en absoluto descartarse para el caso de Catamarca, que una eventual recuperación de rentabilidad no garantice la rápida recomposición empresarial, por la difícil corrección de comportamientos basados en la supervivencia individual a expensas de la de la empresa, característicos en contextos de penuria; como es obvio, esto es de aplicación para el caso de empresas con cierto grado de complejidad organizativa.

### 7.3 Caracterización de las Empresas Permisiónarias

#### 7.3.1 Panorama General

El servicio de transporte urbano en la Ciudad de Catamarca y Suburbano hacia localidades aledañas es prestado por ocho empresas según el siguiente detalle:

<u>EMPRESA</u>	<u>No. LINEAS URBANAS</u>	<u>No. LINEAS SUBURBANAS</u>
Cooperativa Catamarca Lda. (COTCA)	6	2
La Paz	1	-
La Independencia	1	-
T.A.L.	2	-
Del Valle	-	1
Esquiú	-	3
Edhenca (Bosio)	-	2
Brunello	<u>1</u>	<u>6</u>
	11	14

En la década del cincuenta una empresa provincial cubría prácticamente la totalidad de los servicios urbanos y suburbanos y tuvo un desarrollo importante en número de líneas y servicios. Según opiniones recogidas, fue excesiva la expansión de su oferta, al diversificarse su red para acompañar el crecimiento de la ciudad y zonas aledañas. Posiblemente haya sido ésta una de las razones que motivó la crisis de esta empresa, que se pretendió solucionar transfiriendo la empresa al personal constituido en cooperativa, en el año 1963. El personal que no quiso integrarla fue absorbido por la Dirección de Transporte.

La Cooperativa de Transporte de Catamarca (COTCA) comenzó operando con la red urbana y suburbana (además de líneas provinciales interurbanas) llegando a tener 120 integrantes trabajando en la empresa. Paralelamente se fueron otorgando

permisos a empresas privadas, en algunos casos, por creación de nuevas líneas, pero en gran medida por cesión de líneas por parte de COTCA que no las podía mantener, debido al deterioro de su parque y problemas de gestión.

A su vez, las restantes concesionarias privadas han manifestado altibajos en su gestión; ello se ha reflejado en la transferencia de líneas de una empresa a otra, desaparición de empresas, préstamos de parque entre empresas, etc. En la planilla 7.1. se presenta un resumen expeditivo de las resoluciones que avalan las concesiones en vigencia observándose un significativo número de transferencias entre empresas (12 casos en 24 líneas).

En la actualidad, se verifica una situación crítica a nivel de empresas concesionarias. COTCA, muestra signos de ostensible deterioro; otras pequeñas (como Del Valle, La Independencia y La Paz) están quebradas y prácticamente no pueden seguir prestando el servicio. Sólo Brunello se encuentra en posición económicamente sana y con posibilidades de supervivencia en las actuales condiciones, mientras que Esquiú y Tal, sin hallarse en estado terminal, evidencian dificultades serias (al igual que Edhenca, si bien éste es un caso con particularidades).

Según la posición empresarial, la permanencia de niveles tarifarios bajos ha agudizado la situación que, no obstante, se advierte que no es coyuntural por lo menos tomando en cuenta el estado del parque y de algunas instalaciones fijas.

El cuadro 7.3.1 resume la información sobre parque

propiedad de las empresas permisionarias según los registros de D.P.T. Es necesario aclarar que la información se encuentra desagregada a nivel de empresa, sin indicación de la líneas a las que son afectados los vehículos. Por lo tanto es posible que se estén incluyendo coches asignados a líneas interurbanas servidas por las mismas empresas, como lo hace suponer el hecho de que en varios casos el parque registrado supera ampliamente los requerimientos de los servicios urbanos y suburbanos.

Aún con esta salvedad, el cuadro mencionado es ilustrativo de una situación de parque envejecido, como lo demuestra una antigüedad media de 11 años y el hecho de que solo una empresa (Brunello) tenga un parque significativamente más nuevo que el promedio (7,3 años) ya más próximo a patrones generalmente aceptados.

Un hecho notable es la heterogeneidad del empresariado, en tamaño, tipo de organización y situación económico-financiera. Esto dificulta el identificar una empresa tipo representativa de las concesionarias que sirviera como referente para el cálculo tarifario y para determinar las exigencias del poder concedente hacia los concesionarios.

A su vez, como se vio, es razonable suponer que empresas de tamaño muy pequeño (en número de vehículos) no pueden garantizar la confiabilidad del servicio, además de tener que soportar una fuerte carga de costos fijos, aún dimensionados a un mínimo nivel.

Por otra parte, algunas de las permisionarias de líneas urbanas y suburbanas lo son de líneas interurbanas por lo que la estructura empresarial en esos casos no puede evaluarse sólo a la luz de los requerimientos de la prestación de servicios en el área urbana.

Parque de vehículos por empresa

Empresa	Cantidad de vehículos		Necesarios para cubrir turnos autorizados (3)	Antigüedad media (en años)
	Registrados (1)	En circulación (2)		
C.O.T.C.A.	29	30	20	10.7
LA PAZ	8	12	5	9.4
TAL (*)	8	8	3	12.0
LA INDEPENDENCIA (*)	2	2	2	11
DEL VALLE (4)	5	7	3	13.8
ESQUIU	8	8	5	16
EDHEMCA (5)	3		2	10.8
BRUNELLO	16	19	15	7.3

(1) Según información de la DPT al 11/8/89 - Dirección licencias y seguros

(2) Según información de la DPT al 11/8/89 - por Registro en planilla de firmas

(3) En servicios urbanos y suburbanos  
- Sin contemplar reserva técnica .

(4) Empresa El Valle tiene dos líneas autorizadas (4 y 30) pero sólo opera L.30

(5) La DPT registra el parque total de la empresa (42 vehículos) que están asignados a las líneas interurbanas y suburbanas de la empresa , sin discriminarlos . A los efectos de este cuadro se consideran sólo los necesarios para cubrir el servicio suburbano más una reserva y se computa la antigüedad media de toda la flota, a falta de mayor precisión.

\* Los vehículos se utilizan indistintamente en las líneas de éstas empresas

PLANILLA 7.1

PERMISOS - CONCESIONES - TRANSFERENCIAS

Líneas Urbanas

EMPRESA AUTOTRANSPORTE "EDHENCA" Línea 11

4/81	Res.Int.D.T.nº.278 Dictamen S.T.T.nº 10/01 Dictamen Fiscal.nº 18612 Decreto Gob.Est.nº 492/81	Se autoriza a la propietaria de Empresa "Santa Rita", concesionaria de las líneas 11 y 23, a realizar transferencia a favor de EDHENCA SRL en forma precaria y para posterior licitación.
------	--	---

EMPRESA AUTOTRANSPORTE "LA PAZ" Línea 21

7/80	Decreto Gob. est.nº 1069 Anexo nº 505	Se autoriza transferencia de la línea 21 al propietario de "Empresa Orión", J.B.Barrera al Sr. M.O.Barrionuevo, en caracter precario.
------	--	---

EMPRESA AUTOTRANSPORTE "ENMA" Línea 27

12/82	Res.Int.D.T.nº 616 Dictamen Fisc.nº 19994 Decreto Gob.Est.nº 2341	Se autoriza al propietario de "EMPRESA DEL VALLE SRL", a transferir línea 27 a la "EMPRESA ENMA" del Sr. M.O.Barrionuevo ,en caracter precario.
-------	---	---

COOPERATIVA CATAMARCA COTCA

8/84	Res.Int.D.T. nº 121	La Empresa renuncia a la explotación de las líneas nº 4, 5A, 5B, 6, 7, 8, 19, 26. Se le concede la explotación de las líneas 2, 3, 10, 22 y 24 por 5 años
10/87	Res.Int.D.T.nº 415	Autoriza a COTCA a explotar como ramal ,la línea nº 24 por un año.

EMPRESA AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS "T.A.L." Línea n 25

10/71	Res.Int. nº 197	Créase la línea nº 25 y se adjudica a título precario al Sr. Nicolás Lazo, de la "Empresa T.A.L.", por un plazo de 5 años.
-------	-----------------	--



AUTOTRANSORTE DE PASAJEROS "LAZO" - Línea nº28

2/84 Res.Int.D.P.T. nº 082 Créase la línea n 28 y se adjudica a título precario a la "Empresa Lazo" de los Sres. Lazo, por un plazo de 5 años.

Líneas Suburbanas

EMPRESA AUTOTRANSORTE "DEL VALLE" Línea nº 30

Sin antecedentes ni decretos

EMPRESA "ESQUIU" Líneas 8 y 26

6/84 Res.Int. nº 120 A efectos de continuación líneas 8 y 26, a las que renunció COTCA, se adjudica su explotación a la "EMPRESA ESQUIU", en carácter precario y por el término de 3 años.

Línea 20

8/69 Res.Int.nº 1904 adjudica la explotación de la línea a la "Empresa Esquiú", por el término de 5 años.

EMPRESA AUTOTRANSORTE "EDHENCA" Líneas 5A y B

4/85 Res.Int.D.T. nº 193 Se autoriza a "Empresa Gutierrez" a transferir a la "Empresa Edhenca", la explotación de las líneas 5A y B.

EMPRESA COOPERATIVA CATAMARCA COTCA

4/85 Res.Int.nº 121 Acéptase la renuncia a las líneas 4,5A,5B,6,7,8,19,26 y se concede la explotación de líneas 2,3,10,22,24,1,1A,1B por el término de 5 años.

EMPRESA BRUNELLO Línea 17

fecha ilegible Res.Int.D.T.n 074 Autoriza a COTCA a la transferencia de la línea 17 a favor del Señor A.H.Brunello, en carácter precario.

Línea 6

7/86 Res.Int.D.T. n 389 Se concede la prestación a la "Empresa Brunello" por un término de 90 días.  
10/86 Res.Int.D.T. n 1595 Dado que caducó el permiso de la "Empresa La Paz", se concede la explotación a "Empresa Brunello", por el término de un año.

Línea 7

4/87 Res.Int.D.T.n 127

Dado que Cotca renunció a la explotación de la línea 7, se adjudica la misma a "Empresa Brunello", en carácter precario y por tres años. Deberán emplear a 2 choferes y 3 mecánicos que prestaban servicios en COTCA.

Línea 15

8/85 (86) Res.Int.d.t.n 329

Se autoriza al Sr. J.B. Barrera, propietario de la "Empresa Orión" a transferir la línea 15 al Sr. A.H. Brunello, en carácter precario y hasta llamado a licitación.

### 7.3.2. Caracterización de Empresas Operadoras.

#### i) Cooperativa de Transporte Catamarca Ltda.

La Cooperativa de Transporte de Catamarca Ltda. (COTCA) fue fundada el 26 de agosto de 1962 y comenzó a operar el 1 de abril de 1963. Se constituyó a partir de la disolución de la Empresa Provincial de Transporte, proceso por el cual se otorgó a los empleados de esa empresa, organizados en cooperativa de trabajo, la propiedad del parque móvil y la concesión de la mayoría de las líneas que servía la empresa estatal.

La Cooperativa mantuvo, por un tiempo, la hegemonía que tenía su antecesora llegando a servir el 80 % del transporte de Catamarca y a operar líneas interprovinciales.

Posteriormente, por razones que se verán más adelante, fue abandonando líneas, que fueron entregadas en concesión a empresas privadas. En la actualidad opera seis líneas urbanas (incluyendo la línea 24A que es una variante de otra línea), dos líneas suburbanas sobre un mismo corredor (Ruta a Pirquitas) y una línea de media distancia (a Chumbicha). Los servicios ofrecidos son muy irregulares en cuanto a frecuencias y cumplimiento de horarios, llegando en algunos casos a discontinuar la prestación por períodos (Línea 24A) o a cubrir alternativamente servicios de las líneas afectando parque y personal a unas u otras, según las circunstancias. La identificación y caracterización de las variables que describen el comportamiento empresario pueden aclarar algunas causas de esta situación.

a) Parque automotor.

Al momento de realizarse la entrevista, la empresa contaba con 31 vehículos de los cuales 18 estaban afectados a los servicios urbanos y suburbanos, 2 a la línea de media distancia y 11 se encontraban fuera de servicio para ser reparados.

Los vehículos en servicio, además, sufren frecuentes inconvenientes y detenciones por desperfectos que obligan a retirarlos circunstancialmente del servicio. Como se advierte, es extremadamente alta la relación parque total/parque en servicio, aunque cabe acotar que el "parque efectivo" es menor que el señalado ya que varias unidades prácticamente no son operables por su antigüedad y estado.

b) Instalaciones fijas.

La Cooperativa cuenta con un terreno de aproximadamente 5000 m<sup>2</sup> con instalaciones consistentes en un playón con pavimento muy deteriorado que ocupa la mayor parte del terreno, galpón/garage, varias oficinas y taller. Este último, aunque antiguo y deteriorado tiene instalaciones diversificadas:

- Depósito y surtidor de combustible.
- Sector para lavado de coches.
- Tres fosas.
- Sector de chapa y pintura.
- Gomería.
- Sector de electricidad.
- Tapicería.

### c) Personal

Los socios de la Cooperativa cumplen distintas funciones en la organización empresarial, a saber:

- Gerencia/Administración:	6 personas
- Conducción:	42 personas
- Recaudación:	6 personas
- Programación y Tráfico:	5 personas
- Encargados de truno:	3 personas
- Mantenimiento:	
Jefe de Taller	(2)
Tornero	(1)
Electricista	(2)
Gomero	(2)
Tapicero	(1)
Chapistas	(2)
Ayudantes	(7)
Lavador	(1)

La relación total de personal/parque total es de 2,7 agentes por vehículo que es una relación relativamente baja para empresas de tamaño pequeño como la que se analiza. Si en cambio se toma en cuenta sólo el parque operable, la relación asciende a 4,15 que supera los valores habitualmente considerados como razonables (entre 3 y 3,5 agentes por vehículo). El rubro que presenta un sobredimensionamiento relativo es el de mantenimiento lo que, unido a la existencia de un taller relativamente diversificado constituyen una situación paradójica al compararlos con el mal estado de los vehículos de la empresa.

Desde otro ángulo cabe señalar que la relación del personal con la cooperativa de la que forman parte es calificada por las personas consultadas como conflictiva. Por su carácter de socios, el personal no se encuentra agremiado ni sujeto a convenio colectivo de trabajo y las remuneraciones se fijan según las "posibilidades de la cooperativa".

Las dos fuentes básicas de conflicto son las planteadas a nivel individual por medio de juicios laborales y las planteadas colectivamente por los grupos internos que pugnan por dirigir la empresa.

En el primer caso la mecánica habitual es la siguiente. Ante situaciones de incumplimientos graves o presunción de delitos, el personal en cuestión es separado de la cooperativa perdiendo su condición de socio y sin derecho a indemnización. El afectado, entonces, inicia juicio a la empresa exigiendo el cumplimiento de obligaciones por despido. En el momento del relevamiento, estaban en curso 31 juicios de este tipo, que normalmente concluyen con la obligación de pago de sumas importantes para las disponibilidades de la empresa, llegándose a casos de embargo de unidades móviles.

El segundo tipo de conflictos entre distintos grupos dentro de la empresa motivan intentos de recambio del Consejo de Administración que tiene a su cargo las funciones gerenciales. Estos cambios y las situaciones que los preceden, se reflejan en pérdida del poder de conducción de las autoridades y cambio de criterios frecuentes.

d) Organización del servicio.

Quando se preguntó sobre la forma en que se diagraman los coches y el personal de conducción para atender las distintas líneas y turnos de la empresa, las respuestas dieron a entender lo que después se verificó por la observación de la operación de

la empresa: que el factor limitante era el estado de los vehículos, fuente de imprevistos y necesidad de cambios sobre la marcha.

De esta manera, en primer lugar hay variantes prácticamente diarias en el número de vehículos asignados a cada línea y en el horario de prestación.

Adicionalmente, el estado de los coches y las condiciones diferentes de cada línea en cuanto a longitud del recorrido, tipo y estado del pavimento, motivan que se roten los coches entre las líneas, en algunos casos en forma programada y en otros en forma imprevista.

El personal, a su vez, que tiene programados turnos 8 o 9 horas, es rotado entre las líneas para evitar "la familiaridad con los pasajeros y no cobro de boletos". Sobre esta rotación "programada" se realizan cambios y modificaciones en el momento en función de la asignación de parque y de turnos, entre las líneas.

Por último, como son frecuentes los desperfectos en ruta, lo previsto, aún coyunturalmente, respecto a utilización de coches y choferes tampoco se cumple estrictamente.

e) Política de mantenimiento.

Interesaba conocer, respecto a este tema, si había un programa de mantenimiento preventivo, cuáles tareas se realizaban

en taller propio y cuáles en los de terceros y la política de compras de repuestos y parque.

Como puede deducirse por lo ya comentado respecto al estado de los vehículos la política de mantenimiento no demuestra ser eficaz.

Los directivos de la empresa ubican como causa la restricción de recursos que sufre la empresa lo que la obliga a conservar un parque muy antiguo y a no poder mantener stock de repuestos.

El taller permite realizar todo tipo de reparaciones salvo la rectificación de motores y el recapado de cubiertas. En otras épocas era práctica de la empresa tener motores completos para recambio pero en la actualidad no pueden hacerlo por las causas mencionadas.

La compra de neumos, cuando las condiciones lo permiten es realizada al por mayor en Córdoba o Tucumán.

En cuanto a la compra de vehículos, hace dos años que no pueden comprar ninguno.

#### f) Apreciación General.

Si bien en las conversaciones mantenidas aparecieron como tema recurrente el atraso en las actualizaciones tarifarias como motivo principal de la crisis por la que atraviesa la empresa, seguida en orden de importancia por los conflictos con el personal, cabe relativizar la validez de estos argumentos.



En rigor, otra gran falencia, de igual importancia, que aparece es de gestión empresarial, puesta de manifiesto en los siguientes aspectos:



-Falta de evaluación sistemática de las líneas operadas por la empresa que permitiera detectar, en términos cuantitativos, cuáles son las líneas, tramos y horarios más o menos rentables.

-Falta de análisis sistemático del mercado, en términos de demanda atendida, insatisfecha y potencial, efectos de la competencia con otras líneas, imagen de la empresa y su correlato en la captación de demanda, etc.

-Incoherencias en la relación con el poder concedente, al que no le plantean propuestas claras para la superación de las dificultades de la empresa, presentándose, en cambio como un concesionario que infringe permanentemente las obligaciones de la concesión.

-Inexistencia de un plan explícito y fundamentado de redimensionamiento y desarrollo de la empresa.

-Incorrecta asignación de recursos basada en la intención de mantener un número de líneas y servicios incompatible con la disponibilidad de parque y recursos de la empresa.

-Ineficaz política de mantenimiento que no logra mantener el parque en mínimas condiciones de operación confiable.

-Ineficiencia del mantenimiento que, para un pobre resultado, insume una proporción importante de personal e instalaciones.

Estas falencias de gestión empresarial, tienen consecuencias

graves en periodos de caída relativa de los ingresos pero es un error confundir ambos elementos.

Es posible preveer que, de no superarse las deficiencias empresarias señaladas y en la medida en que los niveles tarifarios no crezcan significativamente en términos reales, la Cooperativa de Transporte, tal como hoy está planteada, tenderá a la desaparición o a una nueva y drástica reducción.

(ii) Empresa del Valle.

Esta empresa es una de las más pequeñas que operan en el sistema. Es de propiedad unipersonal. Su dueño, ex-agente de la Cooperativa de Transporte y, finalmente, desvinculado de ésta y habiendo ganado un juicio contra la misma, se estableció como empresario independiente, obteniendo la concesión de dos líneas suburbanas (números 4 y 30). En la actualidad la Línea 4 no es operada por imposibilidad de la empresa de garantizar la prestación, ya que se encuentra en una situación crítica, como se verá por la descripción de algunos indicadores.

a) Parque Automotor.

La empresa tiene tres vehículos propios, de los cuales dos se encuentran fuera de servicio. Para cumplir los servicios de la Línea 30 utiliza el vehículo restante y un segundo, de otro propietario, que opera en la línea a cambio de la recaudación correspondiente a su vehículo.

b) Instalaciones fijas.

Pese al pequeño tamaño de la empresa o quizás como resabio de otras épocas las instalaciones son diversificadas.

En un terreno de 10 m.x 24 m., anexo a la vivienda particular del propietario, hay una playa descubierta, una fosa e instalaciones de taller con lo necesario para reparaciones mecánicas, chapa y pintura, electricidad y gomería.

c) Personal.

Trabajan en la actualidad 4 choferes y dos empleados en el taller de mantenimiento. El propietario, además de trabajar en el taller, se hace cargo del resto de las funciones (programación, control, administración, gestiones). Adicionalmente, se contratan los servicios de un contador que lleva, externamente, la parte contable.

d) Apreciación General.

Se trata de una empresa en una situación crítica ya que no solo ha debido abandonar una de las líneas concesionadas, sino que no puede operar con recursos propios la que mantiene, al requerir un vehículo prestado. Obviamente, la disposición de un sólo vehículo operable hace que la incidencia de los costos fijos sea muy alta, que no haya capacidad de renovación y que el servicio prestado sea poco confiable.

En estas condiciones, la empresa sobrevivirá hasta el límite impuesto por la vida útil de los vehículos que posee y mientras la relación ingresos/gastos operativos provea un margen para el propietario, en el que se confunden retribución por trabajo y ganancia empresarial.

ii) TAL

Esta empresa se constituyó a partir de la división de un emprendimiento familiar, por el que se separaron las actividades de transporte urbano (TAL) e interurbano (Empresa Lazo); en principio, recibió y operó sólo la línea 25, pero luego obtuvo de la otra parte la línea 28, siendo éstas las dos líneas actualmente operadas (recientemente, opera en forma precaria, servicios sobre la traza de la Línea 1). El emprendimiento se constituyó en 1972. Cabe notar que la permanencia del operador en la prestación del servicio es entonces superior a la sugerida por la fecha de constitución. En términos legales, se trata de una empresa constituida por una persona física.

a) Parque automotor

Dispone actualmente de 10 vehículos, lo que marca un crecimiento importante desde 1972, cuando sólo contaba con 2. No declara parque fuera de servicio, pero cabe señalar que la edad media de los vehículos es elevada; ello es reflejo de las decisiones de incorporación, siempre orientadas hacia vehículos usados.

#### b) Instalaciones fijas

Dispone de instalaciones propias de dimensiones y alcance considerable, en relación al parque empleado:

- 1000 m<sup>2</sup> cubiertos de playa, con solado de cemento.
- 5000 m<sup>2</sup> descubiertos de playa, con solado de tierra.
- 150 m<sup>2</sup> de oficinas.
- Taller de 1000 m<sup>2</sup>, conteniendo los rubros siguientes: equipo para lavado, fosa de engrase, fosa para mecánica, sector chapa y pintura, gomería, electricidad y banco de motores.

#### c) Personal

Sobre un total de 25 empleados, 19 ocupan puestos de conducción de vehículos; los restantes se distribuyen en las funciones siguientes: Inspección (1), Administración (1) y Mantenimiento (4). El titular de la empresa desarrolla tareas gerenciales.

No existe empleo familiar, estando todo el personal comprendido en el convenio de la Unión Tranviarios Automotor (U.T.A.).

La actual relación personal/parque (1,9 para personal de conducción y 2,5 para el total) parece en principio adecuada; ella puede observarse también en emprendimientos de mayor envergadura en la Región Metropolitana de Buenos Aires.

#### d) Organización del servicio

La empresa diagrama la utilización del personal y de los coches. El cumplimiento de los servicios es juzgado correcto en lo que hace a frecuencias, si bien se producen retrasos.

No existen intercambios de coches con otras empresas.

Debe por último mencionarse que recientemente se ha producido una expansión en los niveles de oferta, al prestar servicios sobre la traza de la línea 1 (conjuntamente con la empresa Menecier) y al prolongarse el recorrido de la línea 25 por la Avenida Ocampo. Por este motivo, se encuentra en curso la adquisición de parque adicional.

#### e) Política de mantenimiento

La empresa realiza mantenimiento preventivo, y muestra una importante integración vertical en estas tareas; sólo se encargan a terceros tareas de rectificación, al no disponerse de equipamientos a tal fin. Se mantiene un 50% de repuestos en stock, y un motor de repuesto; no se adquieren insumos al por mayor.

#### f) Apreciación general

El desempeño organizativo y de gestión de la empresa puede considerarse razonable, en términos comparativos (ello se refleja también en el cumplimiento de las frecuencias establecidas en el

permiso). Cabe señalar que se trata de una dimensión de emprendimiento que permite una gestión centrada en su propietario, pero que ha crecido considerablemente, por lo que no debe descartarse la necesidad de ajustes importantes en las pautas de gestión.

Cabe señalar asimismo que no se produce información sistemática acerca del desempeño de las líneas operadas, como así tampoco un seguimiento ajustado de costos. Naturalmente, ello tiene relación con la actual penuria financiera que sufre, dado el bajo retorno de las líneas operadas.

#### iv) Esquiú.

Este emprendimiento, constituido por una persona física, se estableció hace 50 años, operando en principio la actual línea 20; sólo en 1980 incorpora las líneas 8 y 26. No posee otras líneas de jurisdicción provincial o nacional.

##### a) Parque automotor

Opera actualmente 8 vehículos; no declara parque fuera de servicio. La edad media de los vehículos es elevada, producto de la incorporación exclusiva de vehículos usados.

##### b) Instalaciones fijas

Dispone de instalaciones propias de dimensiones y alcance acordes al volumen de parque empleado:

- 400 m<sup>2</sup> cubiertos de playa, con solado de cemento.
- 500 m<sup>2</sup> descubiertos de playa, con solado de tierra.
- 100 m<sup>2</sup> de oficinas.
- Taller de 900 m<sup>2</sup>, conteniendo los rubros siguientes: equipo para lavado, fosa de engrase, fosa para mecánica, sector chapa y pintura, gomería, electricidad y banco de motores.

#### c) Personal

Sobre un total de 26 empleados, 19 ocupan puestos de conducción de vehículos; los restantes se distribuyen en las funciones siguientes: Inspección (2), Administración (3) y Mantenimiento (5). El titular de la empresa desarrolla tareas gerenciales. No existe empleo familiar, estando todo el personal comprendido en el convenio de la Unión Tranviarios Automotor (U.T.A.).

La actual relación personal de conducción/parque (2,4) es en principio adecuada; para el caso del personal restante, la dotación es casi la misma que la de la empresa TAL, cuya escala es semejante.

#### d) Organización del servicio

La empresa diagrama la utilización del personal y de los coches con la particularidad de que cada coche realiza servicios para distintas líneas e la empresa en le mismo turno y que cada línea contempla variantes en la cabecera urbana, con variantes, además, entre la ida y la vuelta. El cumplimiento de los servicios es juzgado correcto en lo que hace a frecuencias.



#### e) Política de mantenimiento

La empresa realiza mantenimiento preventivo, y muestra una completa integración vertical en estas tareas; no se encomienda a terceros tarea alguna. Se mantiene un 70% de repuestos en stock, y tres motores de repuesto; se adquieren insumos al por mayor en un 70%.

#### f) Apreciación general

Valen aquí comentarios análogos a los indicados para el empresa TAL: desempeño organizativo y de gestión de la empresa razonable, en términos comparativos (ello se refleja también en el cumplimiento de las frecuencias establecidas en el permiso), siendo también un emprendimiento que permite una gestión centrada en su propietario. Tampoco en este caso se produce información sistemática acerca del desempeño de las líneas operadas, como así tampoco un seguimiento ajustado de costos.

#### v) Edhenca.

Este emprendimiento es subsidiario de una empresa de transporte interurbano que actualmente opera servicios de jurisdicción nacional en forma exclusiva (Empresa Bosio-Líneas a Tucumán, La Rioja, Salta, etc.); si bien fue constituido en 1976, la empresa madre es considerablemente más antigua, al datar de 1922. Por "herencia", se trata entonces de la más antigua empresa de transporte existente.

#### a) Parque Automotor

Opera actualmente 7 vehículos, no declarando parque fuera de servicio. La edad media de los vehículos es elevada, producto de la incorporación exclusiva de vehículos usados. Los servicios de jurisdicción nacional cuentan en cambio con parque de 25 unidades.

#### b) Instalaciones fijas

Las instalaciones propias son de dimensiones y alcance ajustados al volumen de parque empleado (si bien la superficie de oficinas aparece sobredimensionada):

- 800 m<sup>2</sup> cubiertos de playa, con solado de cemento.
- 1500 m<sup>2</sup> descubiertos de playa, con solado de tierra.
- 600 m<sup>2</sup> de oficinas.
- Taller de 600 m<sup>2</sup>, conteniendo los rubros siguientes:  
equipo para lavado, fosa de engrase, fosa para mecánica, sector chapa y pintura, gomería, electricidad y surtidor propio de combustibles. No dispone de banco de motores.

#### c) Personal

El servicio urbano emplea un total de 23 personas, 12 de las cuales ocupan puestos de conducción de vehículos; los restantes se distribuyen en las funciones siguientes: Inspección (1), Recaudación (2), Programación y Tráfico (1),

Administración (1) y Mantenimiento (2, que atienden simultaneamente parque de otras líneas). Los titulares (2) de la empresa desarrollan tareas gerenciales.

No existe empleo familiar, estando todo el personal comprendido en el convenio de la Unión Tranviarios Automotor (U.T.A.).

La actual relación personal de conducción/parque (1,7) es en principio adecuada; para el caso del personal restante, puede en principio inferirse que existe sobredotación, al ser el índice virtualmente igual al de personal de conducción. Es posible sin embargo que en realidad se trate de personal parcialmente afectado a la atención del servicio no urbano.

#### d) Organización del servicio

La empresa diagrama la utilización del personal y de los coches. Los servicios prestados cubren sólo el 50% de las frecuencias programadas.

#### e) Política de mantenimiento

La empresa realiza mantenimiento preventivo, y muestra una relativa integración vertical en estas tareas; se encomienda a terceros tareas de mecánica pesada de motores e inyección, en función de los costos que representa su realización en taller. Se mantienen repuestos en stock, y cinco motores de repuesto; se adquieren insumos al por mayor en un 70%.

#### f) Apreciación general

Sin duda, el interés de la empresa en las líneas urbanas explotadas parece ser relativo, lo que se refleja principalmente en el incumplimiento de las frecuencias programadas, y en cierta variabilidad en la definición de los servicios prestados. Al parecer, la rentabilidad obtenida en la explotación de las líneas interurbanas es mayor, como así también el papel que juega en este mercado de transporte la empresa madre (de hecho, se trata de la principal operadora de la provincia de servicios de jurisdicción nacional).

Si bien se registran ausencias análogas a las de otras empresas, en lo que hace a control de gestión y seguimiento de la demanda, resulta notable el menor grado de integración en tareas de mantenimiento (pese a tratarse en conjunto de un emprendimiento de envergadura mayor que la de las restantes empresas de transporte urbano). La razón aducida para ello - menores costos - indica probablemente que existe un criterio más desarrollado de evaluación, en relación a otros basados en principios de autosuficiencia.

#### vi) Brunello

Este emprendimiento, constituido en sociedad anónima, es el más reciente, habiendo iniciado sus actividades en 1983. Experimentó a partir de entonces un importante crecimiento, al triplicar su parque en el período. No posee otras líneas en explotación, fuera de las comprendidas en el área de interés del estudio.

#### a) Parque automotor

Operan hoy día 20 vehículos, no existiendo parque fuera de servicio. La edad media de los vehículos es reducida, estableciéndose un nítido contraste con las empresas restantes. Cabe señalar que se incorporan tanto vehículos nuevos como usados; entre los primeros, cabe mencionar vehículos de diseño moderno (motor trasero, suspensión neumática, etc.).

#### b) Instalaciones fijas

Dispone de instalaciones un tanto ajustadas, en relación a la evolución de la actividad y al volumen de parque empleado:

- No dispone de playa cubierta.
- 1190 m<sup>2</sup> descubiertos de playa, con solado de tierra.
- 80 m<sup>2</sup> de oficinas.
- Taller de 400 m<sup>2</sup>, conteniendo los rubros siguientes:  
equipo para lavado, fosa de engrase, fosa para  
mecánica, sector chapa y pintura, gomería 0  
surtidor de combustible (vinculado en realidad a una  
estación de servicio en explotación).

#### c) Personal

Dispone en total de 44 empleados, 32 de los cuales ocupan puestos de conducción de vehículos; los restantes se distribuyen en las funciones siguientes: Inspección (2), Recaudación (1), Programación y tráfico (1), Administración (1)

y Mantenimiento (6). El titular de la empresa desarrolla tareas gerenciales. No existe empleo familiar, estando todo el personal comprendido en el convenio de la Unión Tranviarios Automotor (U.T.A.).

La actual relación personal de conducción/parque (1,6) es reducida, lo que denota jornadas de trabajo extensas (ello pudo corroborarse en el análisis de planillas de conductor); para el caso del personal restante, la dotación puede ser considerada como adecuada (0,6 empleados por coche).

#### d) Organización del servicio

La empresa diagrama la utilización del personal y de los coches. El cumplimiento de los servicios es juzgado correcto en lo que hace a frecuencias y regularidad.

#### e) Política de mantenimiento

La empresa no realiza mantenimiento preventivo, y muestra una relativa integración vertical en estas tareas; al no disponer de banco de motores y de personal electricista, las tareas correspondientes son realizadas por terceros. Se mantiene un reducido stock de repuestos, y dos motores para recambio; no se adquieren insumos al por mayor.

#### f) Apreciación general

Por cierto que se trata de la empresa en mejores

condiciones operativas de todo el sistema de transporte urbano. Las buenas condiciones del parque y la elevada demanda que existe por el servicio prestado son características salientes; asimismo, cabe señalar lo reducido de sus instalaciones, y la relativa autosuficiencia del taller de mantenimiento, lo que parece indicar una gestión más volcada al mercado que la de las empresas restantes, y menos orientada hacia la autosuficiencia. En tal sentido, es ilustrativo que, si bien tampoco en este caso se produce información sistemática acerca del desempeño de las líneas operadas, ésta ha sido la única empresa que suministró información acerca de la demanda atendida.

Es posible que estas diferencias de gestión contribuyan a explicar el mejor desempeño general observado, que otorga a esta empresa las más firmes perspectivas de desarrollo de todo el conjunto.

#### 7.4 Conclusiones y recomendaciones

Del análisis de la información recogida acerca de las empresas operadoras pueden extraerse algunas constataciones generales de interés:

- Se registra una clara segmentación entre empresas organizadas y operadores individuales (o "artesanales"), estando el grueso del sistema (cerca de 2/3 del parque) en manos de las primeras. Debe notarse sin embargo que hay dos casos, entre ellas, de personas físicas y no jurídicas; esto es, de una forma empresaria poco desarrollada.

- No existe en las empresas organizadas empleo familiar o informal, ni tampoco asociaciones de patrones autónomos (como es el conocido caso de las "sociedades de componentes"); todas las empresas cuentan con personal contratado de acuerdo a convenios colectivos (UTA), con excepción de COTCA, por tratarse de una cooperativa de trabajo.

- En sólo dos casos, el negocio del transporte urbano e interurbano es colateral al de otras líneas de transporte; se trata de COTCA y Edhenca. En el caso de la primera, queda un único servicio interurbano, de lo que fue una red bastante extensa tiempo atrás; en el caso de Edhenca, en cambio, el transporte urbano y suburbano es una "línea de producción" de muy poca importancia, dentro del conjunto del servicio de transporte ofrecido por la empresa madre (Bosio).



-Pese al casi permanente proceso de transferencia de permisos, la mayor parte de los operadores se encuentra en la actividad desde larga data; la única excepción, por cierto que relevante, es la empresa Brunello, que con sólo 7 años de existencia ha constituido un emprendimiento que merece el calificativo de exitoso, si comparado con los restantes.

- Diversas empresas organizadas, pese a su tamaño reducido, muestran un grado considerable de integración vertical, (hecho que se verifica incluso en el único caso de operador de un sólo vehículo entrevistado); ello se manifiesta en el número de tareas de manutención realizadas dentro de la propia empresa. Cabe mencionar que esta situación puede deberse a la reducida escala de los emprendimientos (por lo que existe capacidad ociosa a nivel de sus conducciones) y/o a la imposibilidad de afrontar el costo de estos trabajos, si realizados por terceros; por ambos motivos, es posible que se trate de "reparaciones de fin de semana", lo que atenta contra una normal disponibilidad de parque (esto vale desde ya para los emprendimientos más reducidos). En dos casos, sin embargo, esto no parece ser así, evidenciando criterios gerenciales menos autosuficientes.

- Tal como surge de los cálculos de costos y rentabilidad, la situación económico-financiera del sector es mala, con la única (y notable) excepción de Brunello; según ya se ha indicado con anterioridad, esto es producto de sobre-oferta en el área urbana. En el caso de Brunello, su mejor situación parece deberse tanto al piso en explotación, como a la evidente preferencia de los usuarios, en función de la mayor confiabilidad del servicio.

- La edad del parque, y su estado, reflejan por cierto con claridad lo antedicho.

- El conocimiento empresarial es adecuado en lo referente a vehículos. En cambio, en lo que hace a la identificación y captación de la demanda, la impresión general obtenida en las entrevistas es de un manejo bastante intuitivo del tema, no fundado en estudios sistemáticos (al igual que en otras áreas urbanas del país); ello se refleja incluso en la virtual inexistencia de interés manifiesto por los resultados de los trabajos de campo realizados para el presente estudio, aun cuando hubo siempre buena disposición y colaboración para ellos.

- Ninguna empresa ha declarado llevar estadísticas sistemáticas sobre tráfico y servicios prestados, o sobre costos de explotación; no se ha constatado además un uso amplio de instrumental informático, pese a ser hoy día accesible a un costo relativamente bajo. Ello parece evidenciar un pobre control de gestión.

- Por último, no se ha registrado la existencia de conflictos interempresarios abiertos, más allá de alguna manifestación esporádica; aparentemente, la discusión tarifaria con el poder concedente, dados los críticos niveles actuales, constituye motivo excluyente de aglutinación. La escasa agresividad en este punto puede constatarse en el caso de la línea 21; operada muy precariamente por el personal de la empresa adjudicataria (La Paz, en virtual falencia), no ha habido gestiones abiertas para su explotación por parte de las empresas restantes, pese a la

unánime opinión de que se trata de una línea de elevada rentabilidad (lo que parece haberse confirmado en las tareas de campo). Muy recientemente, la DPT ha habilitado provisoriamente una línea (Nº35) con recorrido similar.

El panorama presentado no resulta seguramente alentador, y fundamenta algunas recomendaciones, que se formularán principalmente en vista del propuesto llamado a concurso.

- En primer término, cabe indicar como criterio general que el empresariado actual evidencia haber acumulado un conocimiento importante acerca de la actividad (e incluso arraigo), por lo que, tal como se establece en el capítulo correspondiente al pliego de condiciones, resulta aconsejable favorecer su permanencia, una vez cumplidos determinados requisitos (no transferencia masiva de permisos, etc.), que deberán ser convenientemente aquilatados, en función de la crítica situación actual.

- En lo que hace a la envergadura e integración de los operadores, resulta claro que debe darse preferencia a empresas, antes que a operadores individuales, y, que dentro de las primeras, habrá de tenderse a un tamaño mínimo, a fin de garantizar un dimensionamiento adecuado del parque de reserva y de no subutilizar determinadas instalaciones fijas. Respecto de lo primero, resulta aconsejable, una relación de 1 a 10/15 entre parque de reserva y en servicio, por lo que el tamaño mínimo del emprendimiento deberá ser de más de 10 vehículos. Por otra parte, no parece recomendable un grado muy elevado de integración; dadas

las dimensiones empresarias puede surgir, si bien se desconoce la existencia de otras experiencias en nuestro país, la integración de talleres de las empresas, especializando cada uno en actividades determinadas, bajo una única dirección técnica.

- Sería deseable promover mejoras en los procedimientos de control de gestión de las empresas operadoras. Si bien ello no parece susceptible de intervención directa por parte del poder concedente, pueden diseñarse estímulos en tal sentido. Entre ellos, caben mencionar los requerimientos de información estadística por parte de la Dirección Provincial de Transporte (veáanse los acápites correspondientes), además del fortalecimiento técnico de la misma, mediante la creación del Departamento Técnico, lo que obligará a un mayor esfuerzo en contrapartida por parte del sector empresario.

-La experiencia de desgajamiento sufrida por la empresa COTCA indica que deben tomarse particulares recaudos a efectos de evitar la repetición de estos procesos de descapitalización, en el seno de los futuros concesionarios, a fin de no comprometer la continuidad del servicio. Es crucial, en este aspecto, examinar con atención los estatutos constitutivos de las sociedades concesionarias en general (como es obvio, esto no debe entenderse como una discriminación en contra de la forma cooperativa de asociación). Un posible recurso, en este aspecto, sería la vinculación obligatoria, hasta tanto la Dirección Provincial decida lo contrario, del vehículo a la/s línea/s en concesión.

CAPITULO 8

MARCO INSTITUCIONAL  
LA DIRECCION PROVINCIAL  
DE TRANSPORTE  
DIAGNOSTICO Y RECOMENDACIONES

EL presente capítulo desarrolla la temática referente al marco institucional en el que se desenvuelve el autotransporte urbano de Catamarca. Se comprende bajo este concepto tanto las instituciones públicas involucradas (principalmente, la Dirección Provincial de Transporte), como el conjunto de reglamentaciones vigentes.

Tras una descripción general del actual estado, se formulan un diagnóstico y diversas recomendaciones.

## 8.1 Cuadro General: Instituciones y Contexto Legal y Reglamentario.

### 8.1.1 Instituciones.

El servicio de transporte urbano de pasajeros de la Ciudad de Catamarca y localidades aledañas se encuentra bajo jurisdicción de la Dirección Provincial de Transporte (DPT) según lo establecido por la ley de Transporte de la Provincia. No existe otro nivel de competencia sobre la actividad (como sería, típicamente, el caso del nivel municipal). No obstante, el marco institucional en que se mueve el autotransporte es mucho más amplio, ya sea formal o informalmente.

Dentro del ámbito estatal cabe señalar como principales entes involucrados o interesados en la gestión del sistema a:

- a) La DPT ya mencionada.
- b) El Ministerio de Progreso y Crecimiento de la que la anterior depende.
- c) La Municipalidad de la Ciudad de Catamarca.

- d) La Municipalidad de las localidades atendidas por los servicios suburbanos (Departamentos de Valle Viejo y Fray Mamerto Esquiú).

Desde el ámbito privado las instituciones directamente relacionadas con el sistema de autotransporte son:

- a) La Federación de Empresarios del Autotransporte (FETAC).  
b) El Sindicato de Trabajadores del Autotransporte (UTA).

Como es habitual, no hay ninguna instancia específica que represente a los intereses de los usuarios del transporte público, como no sea en forma indirecta a través de sus representantes en la Legislatura y Concejo Deliberante u organizaciones intermedias (comisiones vecinales, sociedades de fomento, etc.).

Es de interés identificar la actuación y desempeño respecto al sistema de transporte de las distintas instituciones mencionadas, ya que es a partir de esa realidad que deberá actuarse. El caso de la DPT será considerado con detalle más adelante.

Interesa señalar que, según la Ley de Transporte en vigencia, la DPT "podrá establecer convenios con las distintas Municipalidades..con el sólo objeto de asegurar una mayor y más eficaz coordinación en los servicios y un más estricto control para el cumplimiento de la Ley. En ningún caso las empresas de transporte quedarán sujetas a otra jurisdicción, salvo el caso

que las municipalidades, por el ordenamiento del tránsito dentro de su municipio, fijen recorridos especiales".

De acuerdo a esto, la Municipalidad de la Ciudad de Catamarca, y municipios del área suburbana tienen una actuación indirecta, señalando las vías por las que no se permite la circulación de transporte público. Además está en su jurisdicción la localización y señalización de paradas, en la actualidad existentes sólo en puntos aislados. Sus posibilidades formales de intervención en la diagramación son nulas y son escasos los canales informales de coordinación.

No obstante, se advierten tendencias a modificar esta situación en el corto plazo. Por un lado, desde hace un año rige una disposición por la que las empresas del autotransporte urbano deben abonar a la Municipalidad de la Ciudad de Catamarca el 4% de su recaudación en concepto de pago por uso de la vía pública, obligación que aparentemente no se cumple y que ha motivado inspecciones y juicios por parte de la Municipalidad.

Paralelamente, en el ámbito municipal se ha creado una Comisión de Transporte que ha programado un estudio con relevamientos primarios, centrado principalmente en la temática de tránsito, pero que interesa también al autotransporte.

Por último, se ha podido establecer que en distintos ámbitos se maneja la idea de traspasar a la Municipalidad la jurisdicción sobre el transporte público automotor. Naturalmente, ello afectaría únicamente a las líneas urbanas.



Esta situación, de no resolverse, puede ser fuente generadora de, por lo menos, inseguridad en el accionar de las agencias involucradas.

El tema Ley de Transporte que en particular es tratado en otro punto de este informe, también tiene relación con el marco institucional.

En primer lugar, debe señalarse que la Ley de Transporte en vigencia (nº2426/71) no está reglamentada, por lo que la relación entre permisionarios y poder concedente no cuenta con un marco que detalle las características de los derechos y obligaciones. Se ha solicitado, en este Estudio, la preparación de un Anteproyecto de Ley Provincial de Transporte; a su vez, en la Legislatura Provincial existen dos proyectos, uno de los cuales cuenta con media sanción del Senado. A la fecha, se está trabajando en la Asesoría Jurídica del Ministerio del Progreso y Crecimiento para compatibilizar las tres redacciones.

Según lo aparecido en uno de los periódicos locales, la UTA apoya uno de los proyectos de ley, como solución a los conflictos que, por las condiciones de trabajo, mantienen los trabajadores del autotransporte con las empresas concesionarias. Cabe por otra parte señalar que esta relación conflictiva entre sindicato y empresarios es permanente.

De cualquier manera, mientras esta situación permanezca, las actividades de la DPT se encuentran sujetas a las disposiciones del ya antiguo Decreto 393, de 1962.

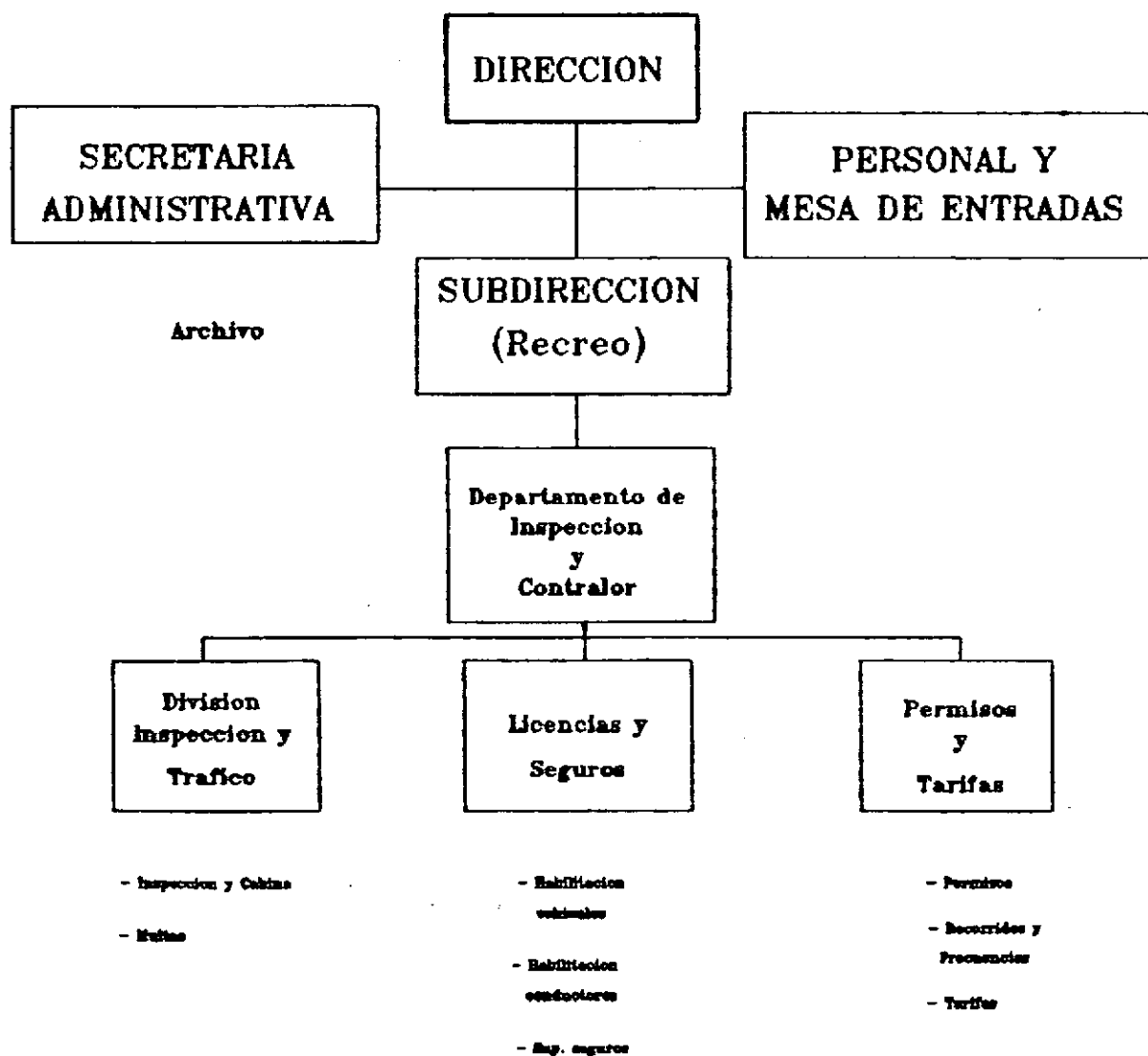
## 8.2. La Dirección Provincial de Transporte

La Dirección de Transporte de la Provincia de Catamarca depende de la Subsecretaría de Servicios Públicos del Ministerio de Obras y Servicios Públicos. Según la Ley de Transporte de la Provincia la DPT tiene bajo su jurisdicción "las explotaciones de servicios públicos de transporte automotor de pasajeros y encomiendas, realizados por personas físicas o jurídicas dentro del territorio de la Provincia".

La ley vigente especifica que "todo permiso o concesión, transitorio, precario o permanente, de transporte de pasajeros o encomiendas, cualquiera sea el sitio, camino o calle que sea utilizado, será acordado y reglamentado por la Dirección Provincial de Transporte".

En la actualidad cuenta con una dotación de personal de 40 agentes organizados según el siguiente organigrama.

# ORGANIGRAMA ACTUAL DE LA DIRECCION DE TRANSPORTE



Se encuentra en gestión un nuevo organigrama que crearía un nuevo Departamento Técnico del que dependerían las funciones de habilitación e inspección de vehículos y la ejecución de cartografía para la creación de líneas nuevas o ramales de las existentes. El mismo será objeto de análisis más adelante.

La DPT funciona en oficinas localizadas en el edificio de la Terminal de Omnibus y la Subdirección del organismo funciona en la actualidad en la localidad de Recreo.

Pese a que cuenta con una dotación de cuarenta personas, si de este total se resta el personal de maestranza y el de inspección, resulta que el organismo cuenta con poco más de una docena de agentes para el cumplimiento del resto de las tareas. Entre éstas están las referidas a funcionamiento interno del organismo: personal, administración, secretaría, archivo; de lo que se deriva que es muy escaso el personal que se ocupa exclusivamente del sistema de transporte a cargo del organismo.

Legalmente, la DPT tiene atribuciones para realizar la planificación, gestión y control del sistema de autotransporte de pasajeros dentro del territorio provincial ya que, según la ley en vigencia:

- Toda concesión de nuevas líneas se adjudicará por licitación en base a pliegos que confeccionará la DPT (Art.5).

- Compete a la DPT determinar la necesidad de establecer nuevas líneas de Transporte (Art.6).
- Podrá autorizar permisos precarios, con carácter experimental (Art.7).
- No se podrán transferir, fusionar, ceder o arrendar las concesiones sin previa autorización de la DPT (Art.8).
- No se otorgarán nuevas concesiones sobre un mismo recorrido sin estudios técnicos previos de la DPT.(Art.9).
- La DPT establecerá las tarifas que regirán para el servicio de pasajeros y encomiendas (Art.14).
- Los concesionarios no podrán suspender el servicio sin autorización previa de la DPT (Art.16).
- En caso de renuncia, vacancia, cesión o transferencia no autorizada de una línea la DPT podrá obligar al concesionario a continuar el servicio por un término no mayor de 180 días, hasta el llamado a licitación pública pertinente (Art.15).
- Los concesionarios deben tener en su domicilio legal, a disposición de la DPT los libros y documentación relativos a la explotación del Servicio correspondiente (Art. 11).
- La DPT puede aceptar o rechazar los pedidos de prórroga del plazo de concesión y efectuar modificaciones a las condiciones de

la misma, para la prestación de un mejor servicio. (Art.12).

- Las empresas concesionarias deberán liquidar mensualmente el impuesto del 3% del monto total recaudado en concepto de pasajes y presentar ante la DPT en el término de 48 horas, boleta del depósito efectuado. (Art.13).

- Las empresas deberán presentar las pólizas de seguros obligatorios (todo riesgo de personal, pasajeros, terceros y encomiendas) toda vez que la DPT lo requiera. ( Art.20).

- La aplicación de la Ley de Transporte queda bajo el control y dirección de la DPT que podrá pedir directamente el apoyo de la fuerza pública en el momento que fuere necesario (Art.3).

Si bien la falta de reglamentación de la Ley de Transporte implica que no estén formalmente previstos los mecanismos mediante los cuales se ejecutan las atribuciones señaladas, las mismas indican que la DPT, potencialmente, está habilitada como organismo responsable del sistema de transporte en análisis.

En los puntos siguientes se reseña la forma y medida en que la DPT cumple con las funciones previstas y hasta qué punto hace uso de sus atribuciones. A los efectos de claridad conceptual se tratan por separado las funciones de planificación, gestión y control no obstante estar íntimamente vinculadas en la práctica. A ellas se agrega el manejo de información, que, si bien instrumental, es determinante para la realización de las funciones específicas.

i) Planificación del sistema.

En la actualidad y aparentemente desde hace varios años, la DPT no cumple funciones de planificación del sistema a su cargo.

Más explícitamente, las tareas que conforman un proceso de planificación (evaluación de la situación actual, predicción de su desarrollo futuro, propuesta de esquemas que mejoren la situación, evaluación de las soluciones alternativas y selección de las más convenientes) no forman parte de la actividad de la DPT.

Más aún, no se realizan por iniciativa de la DPT análisis, aunque fueren puntuales, respecto a la conveniencia de crear o suprimir líneas, modificar sus recorridos, efectuar ramalizaciones, fraccionamientos o cambios de horario.

Cuando algún análisis de este tipo se lleva a cabo es en general a raíz de presentaciones de empresas concesionarias o aspirantes a serlo y la DPT no cuenta en estos casos con información directa ni medios para obtenerla y precesarla, que le permitiera evaluar los efectos de la medida propuesta respecto a la calidad del servicio para los usuarios y a la gestión y rentabilidad empresarias, tanto de la línea a modificar como de otras eventualmente afectadas. De cualquier manera cabe aclarar que virtualmente no existen solicitudes pendientes.

Si bien esto es lo observado en la actualidad, las características del sistema y de las condiciones de los permisos

hacen suponer que en otras épocas el organismo actuaba de otra manera.

Por ejemplo, todas las líneas urbanas tienen igual tiempo de recorrido, lo que habla de una diagramación específica y no de autogeneración del sistema por sumatoria de líneas aisladas.

Asimismo, los permisos de concesión determinan taxativamente el horario de cada servicio y, más aún su agrupamiento en "turnos", lo que supone la determinación del número de vehículos que deben prestar servicio diariamente en cada línea.

Es probable que esta modalidad sea herencia de la gestión de una empresa estatal única que prestaba hasta principios de la década del sesenta el servicio de transporte urbano y suburbano. También es cierto que un esquema de líneas como el existente con muy baja frecuencia y superposición de recorridos debe requerir una distribución de horarios para evitar conflictos en los momentos pico y desatención de la demanda en el valle.

De cualquier manera, interesa resaltar que hay una tradición de planeamiento, o por lo menos de diagramación, por parte del organismo concedente, aunque en la actualidad no se desarrolle esta función.

## ii) Gestión del sistema

El estado otorga en concesión la prestación de servicios de transporte público de pasajeros a empresas privadas que se hacen



cargo de líneas individuales. La responsabilidad del sector público, y en particular del organismo ejecutor, es la de buscar el mayor nivel posible de satisfacción de las necesidades de los usuarios y las condiciones de viabilidad de la actividad para las empresas privadas.

Si bien la gestión individual de cada empresa es responsabilidad de cada una de ellas, el hecho de que el estado fije los itinerarios, frecuencias y tarifas (además de otras condiciones) hace que no pueda desentenderse de la gestión a nivel de cada línea en particular.

En cuanto a la gestión global del sistema, ésta es una función indelegable del sector público, ya que los concesionarios privados se hacen cargo de la explotación de líneas individuales y no controlan el conjunto del sistema.

De lo observado respecto a las actividades de la DPT surge que una vez concedida una línea es esporádico el monitoreo de su funcionamiento o las intervenciones para mejorar, sea la atención al usuario o el desempeño técnico-económico de las empresas. Lo mismo sucede respecto al conjunto de líneas como sistema.

La consecuencia es que las líneas se van adaptando por medio de prolongaciones, fraccionamientos, cambios de horarios o de recorridos propuestos por las empresas concesionarias según su evaluación del mercado que atienden o que pretenden captar. De hecho, será objeto primordial de este estudio evaluar la red y la oferta que de esta manera se implementan.

No obstante lo anterior y como se señalara en el caso de la función de planeamiento, hay elementos remanentes de una actitud más activa respecto a la gestión del sistema.

Un ejemplo es la reglamentación del uso de boletos oficializados. Según ella, las empresas deben depositar en la DPT un stock de boletos y retirar periódicamente cantidades parciales previa rendición de los boletos retirados con anterioridad y pago del impuesto del 3% sobre la recaudación bruta.

Rige, además, un sistema de abono por viajes múltiples asociado a descuentos de tarifa para estudiantes y obreros y diferenciación tarifaria por horario nocturno.

Asimismo, en casos de emergencia en la prestación del servicio, la DPT ha autorizado servicios de excepción (línea 32) para paliar necesidades coyunturales.

Estos mecanismos, que en ciudades con sistemas de mayor envergadura no se han implementado o están en sus comienzos, señalan el elevado nivel de desarrollo de la gestión del sistema que la DPT de Catamarca tuvo en algún momento. Posteriormente, la pérdida de protagonismo del organismo hizo que algunos de ellos, como la obligación de vender boletos oficializados, no fueran cumplidas por las empresas.

En el mismo sentido, el hecho de que todas las líneas tengan en la actualidad servicios precarios, por prórroga de concesiones caducadas o falta de formalización de nuevas concesiones, señala

que la DPT no ha podido, en los últimos años, acompañar la evolución del sistema con una adecuada normalización legal e institucional.

iii) Contralor del sistema.

Una de las funciones básicas de un organismo como el que se analiza es la de controlar el cumplimiento de los términos en que se ha dado en concesión un servicio público a empresas privadas.

Esta función de contralor debe atender tres aspectos que se alimentan mutuamente: uno es la fiscalización del cumplimiento de las normas establecidas; el segundo es el arbitrio de los mecanismos para que dichas normas se cumplan y el tercero es la evaluación del funcionamiento del sistema respecto a lo reglamentado.

Los controles que en la actualidad se realizan son:

- Control de horarios en cabina de la Estación Terminal de Omnibus. Los servicios suburbanos (salvo tres líneas que no tienen cabecera en la Terminal) tienen obligación de registrar el horario de salida y llegada de cada vuelta con indicación del N° de turno; N° de licencia de conductor y N° de interno del vehículo. Los servicios urbanos deben registrar el comienzo y finalización de cada turno. Del análisis realizado sobre los Registros de la Planilla de Control de Cabina respecto a los servicios autorizados y a los efectivamente realizados según planillas de conductor, surge que no todos los servicios se registran en la

registran en la terminal, lo mismo que el inicio y final de turnos de las líneas urbanas. En muchos casos no se registran los horarios reales y en los casos en que en un mismo turno un coche cubra servicios con distinto destino (ya sea de líneas distintas o fraccionamientos) estas situaciones no son reflejadas en la planilla de control de cabina. El personal de la DPT tiene conocimiento sobre las líneas que manifiestan irregularidades en la prestación del servicio pero esto no es sistemáticamente reflejado en algún tipo de registro que indique cuáles y cuántos son los servicios que no se cumplen en relación con lo autorizado.

- Habilitación e inspección de vehículos. Puede fácilmente constatarse que el parque de varias empresas operadoras se encuentra en estado que difícilmente pueda considerarse apto para la prestación de un servicio público, lo que indica falencias en el control del rubro por parte de la DPT.

- Control de seguros de vehículos y personal. También en este caso la DPT lleva el registro correspondiente pero parecen ser escasas las acciones correctivas en casos de incumplimiento.

- Control de venta de boletos. Como ya se mencionara las empresas deben operar con boletos oficializados y depositar mensualmente el 3% de la recaudación en concepto de impuesto. En los hechos, las empresas no cumplen con esta obligación vendiendo boletos no autorizados, evadiendo de esta forma el pago del impuesto correspondiente y no suministrando información básica para el seguimiento del sistema.

- Control del Servicio, mediante inspectores volantes. Su misión es el control de horarios, la toma del estado de boletera y del estado de carga del vehículo, registrándose además eventuales anomalías.

De esta manera, respecto al tema de contralor del sistema, la DPT registra falencias que pueden sintetizarse en lo siguiente:

- falta de explicitación de los objetivos buscados por la acción de contralor.
- falta de método para la realización de controles.
- falta de mecanismos de evaluación de la acción de control.
- falta de constancia en la aplicación de medidas correctivas.

Los agentes de la DPT son conscientes de esto y de la escasa respuesta de los concesionarios a sus requerimientos. También ven con claridad que la situación económico-financiera de algunas concesionarias no soportaría una aplicación estricta de los reglamentos.

Esto último plantea una situación riesgosa; al ser sabido que ciertas obligaciones no pueden ser cumplidas por algunas empresas el control es muy laxo respecto a todos los concesionarios y a todas las obligaciones, en lugar de revisar las exigencias,

determinar cuáles son imprescindibles y, a partir de ello, exigir cumplimiento estricto.

iv) Manejo de información.

La capacidad de un organismo para obtener, analizar y generar información es requisito imprescindible para el cumplimiento de sus funciones y un buen indicador de su capacidad de gestión.

Lo observado en la DPT de Catamarca demuestra que, pese al conocimiento sobre el sistema que demuestra poseer el personal, al manejo de información sistematizada es muy escaso.

El personal a cargo de las distintas áreas conoce el sistema, su evolución y situación actual por ser agentes con antigüedad en la repartición y conocedores de la zona y de las empresas operadoras. Pese a ello, se observa que:

- Los recorridos y horarios de las líneas registrados en la DPT en varios casos no coinciden con los observados en la operación no pudiendo discriminarse claramente si se trata de falta de actualización de la DPT respecto a cambios autorizados o a incumplimiento por parte de las empresas de las condiciones del permiso.
- Respecto a la información anterior no hay ningún tipo de elaboración como pueden ser indicadores de coches-km ofrecidos, horarios de cobertura, frecuencias sobre ciertos corredores, grado de superposición de las líneas, etc.

- Se lleva el registro de los vehículos habilitados para cada empresa también sin elaboración posterior respecto a utilización por coche, antigüedad media, relación parque en servicio y reserva, etc.

- Se lleva registro de los seguros contratados y de la presentación de certificados de libre deuda aunque, esto no se traduce en medidas para evitar el incumplimiento de estas obligaciones.

- No se cuenta con información sobre la demanda dirigida al sistema ya que las empresas no proveen dicha información (para evadir una obligación impositiva) y la DPT no arbitra ningún mecanismo a su alcance para obtenerla como podrían ser inspecciones, procesamiento de planillas de conductor, conteos, etc.

En síntesis, la información disponible es escasa, en algunos casos desactualizada y, en general no sistemática ni procesada. Esta situación respecto al manejo de información tiene que ver, como se verá en puntos siguientes, con la falta de poder del organismo para exigir a los concesionarios la provisión de información, con la falta de claridad respecto al contralor del sistema, actividad que requiere y genera información, y con la falta de objetivos claros respecto al rol de la DPT, de los que debiera derivarse la identificación del tipo de información necesaria y los indicadores que de ella debieran obtenerse.

### 8.3 El marco normativo y su vigencia práctica.

Con el objeto de desarrollar y completar el diagnóstico sobre esta temática, se presentan algunos elementos referidos al marco regulatorio imperante y a su relación con el desempeño de la Dirección Provincial de Transporte.

No es ocioso señalar que ambos temas se encuentran vinculados entre sí, aun cuando se refieran a cuestiones diferentes. En particular, ello se da por cuanto el marco regulatorio establecido podrá imperar plenamente sólo en caso de que la autoridad de aplicación (en el caso, la Dirección Provincial de Transporte) se encuentre correctamente facultada y dotada de recursos humanos y materiales. Inversamente, un marco regulatorio que implique misiones y funciones para la autoridad de aplicación que excedan sus posibilidades de actuación implicará que la regulación real del sistema difiere de la prevista en aquél. Tal como se verá, esta parece ser la situación actual en la ciudad de Catamarca.

Como parte del tema en análisis, se evaluará luego una propuesta de modificación de la estructura de la DPT, elaborada por ésta.

#### 8.3.1 Marco Normativo y desempeño de la DPT.

Tal como se explicitara en el Capítulo 1, el transporte de pasajeros requiere, como toda actividad, de la fijación de un marco legal-normativo que establezca las pautas básicas de su actividad.



Dicho marco puede adoptar diversos contenidos, que van desde una estricta regulación del diseño y operación del sistema por parte del poder concedente hasta la completa desregulación tarifaria y de recorridos.

Los antecedentes en poder del Estudio indican sin lugar a dudas que el régimen existente en la Provincia de Catamarca puede ser asociado a la primera de ambas alternativas.

Ello puede verse, en particular, en el articulado del Decreto 393/62, que constituye, como se indicó, el verdadero marco normativo (aunque se trata de un instrumento ya antiguo) toda vez que la ley de transporte 2426, de 1971, es de carácter principalmente declarativo, y no ha sido reglamentada.

En el decreto mencionado, se establece con claridad que la autoridad de aplicación "planificará las condiciones o reforma general de los servicios de transporte, adaptando el mismo en su itinerario, calidad, cantidad y capacidad de las unidades, regularidad de los horarios a cumplir, a las reales necesidades de los pueblos y localidades que sirven" (artículo 5to.).

Veamos en primer término cuál es el concepto del servicio de transporte que implica este marco regulatorio, para luego pasar a considerar cómo se da la regulación en la práctica en Catamarca, y sus consecuencias.

i) El Estado y el Servicio de Transporte: Consideraciones Generales.

El transporte urbano de pasajeros es considerado un servicio público (atiende a una necesidad de interés general) y como tal, el Estado, en este caso Provincial, tiene la responsabilidad y obligación de proveerlo, ya sea en forma directa o indirecta.

Es decir, determinada la "necesidad pública" del servicio (o de un servicio en particular) el Estado deberá arbitrar los medios para satisfacerla, al nivel permitido por los recursos de la sociedad de que se trate (ya sea que se opte por cargar el costo a los usuarios o subsidiarlos total o parcialmente, obteniendo los fondos de diversas fuentes posibles).

En el caso en que el Estado no preste el servicio por sí y delegue la prestación en terceros seguirá teniendo la responsabilidad y obligación sobre el servicio.

En este caso, deberá encargarse por sí de la planificación, regulación y control, mientras que los terceros se ocuparán de la operación del servicio.

Se trata en este caso de la "concesión" del servicio público, distinta al otorgamiento de "habilitaciones" para la realización de determinada actividad, que puede ser el transporte de personas.

La diferencia radica en que, por medio de "concesiones" el Estado otorga la prestación de una actividad que tiene la obligación de planificar y garantizar. Ello hace que el concesionario asuma obligaciones frente al poder concedente. Por el contrario, cuando se trata de habilitaciones, el estado simplemente autoriza la realización de determinada actividad, de interés privado, que no afecte al "interés general".

El Estado deberá definir, entonces, las características del servicio a prestar y garantizar la prestación del mismo. Para lo primero, deberán explicitarse los objetivos que se desean satisfacer y contrastarlos con la disponibilidad de recursos. De este compromiso surge la definición de políticas que orientarán el desarrollo del sistema de transporte.

Para garantizar la prestación del servicio deberá establecerse un sistema legal e institucional que posibilite que los **encargados** de la operación del sistema, sean públicos (como lo fue en Catamarca hasta la década del sesenta) o privados, ejecuten las políticas definidas.

Ahora bien, cuando la prestación se delega en operadores privados surge la problemática de definir el grado de intervención del Estado en el mercado de servicios de transporte. La concesión, se insiste, implica obligaciones por parte del concesionario para con el público y con el poder concedente; pero se abre sin duda un abanico de posibilidades, en lo que hace a la autonomía de decisión por parte de los operadores privados (mayor quizás del caso en que se preste el servicio mediante

operadores estatales). Por ejemplo, pueden fijarse compromisos de recorridos, frecuencias mínimas y tarifas, pero liberar las frecuencias efectivas; pueden establecerse bandas de flexibilización tarifaria; o pueden fijarse todos los parámetros del servicio, remunerando a los operadores según costo. La evaluación de estas posibilidades se realiza, dentro de este marco, en función del objetivo de alcanzar un nivel deseable de servicio con un razonable costo de gestión, garantizando simultáneamente la ecuación económico-financiera del operador. Por otra parte, no es superfluo remarcar la existencia de intereses sectoriales por parte de los operadores privados, los que podrán tornarse de compleja administración, en caso de existir un mayor nivel de autonomía y/o atomización.

## ii) La situación en Catamarca.

¿Cuál es la situación presente en la Provincia de Catamarca?. Según los antecedentes citados, el Estado a través de su organismo ejecutor en este área debe regular específicamente:

La entrada y salida de operadores en el mercado mediante el otorgamiento de concesiones y servicios y la aprobación de transferencias.

Las características de las líneas a servir: itinerarios y horarios.

Las tarifas

Las características y estado de los vehículos.

La diagramación de la utilización de los vehículos

La venta de boletos a través del boleto oficializado.

Es decir que, según la normativa, el Estado Provincial regularía a un nivel de detalle la actividad de los operadores privados. Esta regulación se apoyaría en una actividad previa, también legalmente estatuida, de determinación de la necesidad pública de los servicios a concesionar y en la capacidad de controlar y obligar a los concesionarios.

A partir de lo anterior la Dirección Provincial de Transporte tiene atribuciones para realizar:

- (i) La planificación del sistema, total o parcialmente en base a estudios que permitan determinar la necesidad o conveniencia de establecer líneas o servicios.
- (ii) La gestión del sistema a partir de otorgar en concesión la prestación de los servicios, con todas las características de los mismos predefinidas, como así también una sistemática de adjudicación.
- (iii) El control del sistema y la aplicación de sanciones correctivas.

Justo es reconocer, sin embargo, que si bien los principios que fundamentan la constitución de un sistema regulado están presentes en diversos instrumentos específicos (por ejemplo, las misiones y funciones propuestas para la misma estructura de la Dirección Provincial), no se perciben políticas o estrategias claras de implementación, lo que dificulta la formulación de cursos de acción acordes.

Pero es por cierto más importante cotejar este marco normativo con el funcionamiento real del sistema.

El accionar de la Dirección Provincial de Transporte diste de cubrir los requerimientos que le impone el presente marco regulatorio. Ello es atribuible tanto a la insuficiencia de recursos humanos y materiales del organismo, como a la precaria situación de buena parte de los operadores. Esta situación se ve claramente reflejada en algunos indicadores, como ser: la predominancia de concesiones vencidas o de carácter precario; la ausencia de información sistemática acerca del sistema; el incumplimiento de normas acerca del estado del parque y de seguros, la no efectivización de las correspondientes sanciones y la escasa iniciativa por parte de la autoridad, en lo que hace a innovaciones de recorrido (además, desde ya, del pobre desempeño del servicio, como un todo).

Asimismo, se producen crisis económico-financieras de parte de las empresas operadoras que ocasionan deterioros o suspensiones en la prestación y frecuentes transferencias de líneas entre empresas. En qué medida estas crisis se deben a los niveles de tarifas fijados por el estado provincial, a falencias de gestión empresarial o a los efectos del tipo de desarrollo de la red, que mediante modificaciones aisladas perjudica la captación de tráfico por parte de algunas empresas, no es evaluado sistemáticamente por el poder concedente.

En este punto, interesa resaltar la gran distancia existente entre la filosofía inherente al marco normativo institucional (de

fuerte poder de decisión del Estado sobre el sistema y de regulación de la actividad) y su instrumentación práctica, caracterizada por una acción del Estado limitada prácticamente al otorgamiento de las concesiones y fijación de la tarifa.

¿Cuáles son las consecuencias de esta dicotomía entre tal alcance teórico y real del actual marco normativo?

En primer término, como es obvio, el régimen de regulación no es el que "parecía ser". Nos encontramos frente a una suerte de híbrido, donde la regulación de la autoridad y la iniciativa de los operadores se entremezclan. La primera se reserva principalmente la fijación de la tarifa y ejerce el derecho de veto sobre la entrada de nuevos operadores, con lo que en realidad parece asegurar más la estabilidad de los intereses en juego que la racionalidad de la red como un todo. Los operadores, por su parte, gozan de una suerte de margen de diseño del servicio, en lo que hace a frecuencias y/o fraccionamientos a partir principalmente de sus disponibilidades de parque.

Con las salvedades obvias en lo que hace al tamaño, podría sugerirse que esta situación no difiere sustancialmente de la existente en la Región Metropolitana de Buenos Aires; pero sin duda en esta última existe una mayor estabilidad y mejor desempeño del sistema, lo que se ve reflejado en la considerable permanencia de las líneas y empresas, fruto evidentemente de una mejor ecuación económico-financiera.

Interesa destacar aquí otra consecuencia que trae este marco normativo "real".

Utilizando un término algo "de moda", podríamos calificar esta situación como de "informalización". Como también ya ha sido señalado anteriormente, esto se ha dado a lo largo de un proceso, que arranca de condiciones institucionales muy diferentes, en las décadas de 1950 y 1960.

Esta informalización supone el parcial reemplazo de una normativa de derecho por un difuso conjunto de normas de hecho, que afectan no sólo a las relaciones específicas de los operadores con la Dirección; sino que, por ejemplo, se ve reflejada también en las condiciones de circulación (en lo que interviene además la gestión de tránsito, fuera del ámbito de aquella) y en la precaria existencia y vigencia de paradas, lo que lleva a la demanda de virtuales servicios "puerta a puerta" por parte de los usuarios.

Una consecuencia importante de esta informalización es la pérdida de imagen, e incluso de respeto, del servicio por parte del usuario, puesto que percibe en él la posibilidad de arbitrariedades, con lo que incluso se incentiva la presión para que ellas le sean favorables. Nuevamente, el tema de la ausencia de paradas es un buen ejemplo de esto; pero eventuales presiones para correcciones de recorrido, sin atender a las repercusiones sobre el desempeño y viabilidad del conjunto son por cierto de mucho mayor interés: ello parece haber contribuido al particular



trazado de líneas, fuertemente orientado a disminuir los desplazamientos a pie.

Pero es en otro aspecto donde la informalización referida resulta un tema de particular interés: se trata del negativo efecto que se produce sobre la propia eficacia de la Dirección Provincial. La generación de cierto consenso acerca de que las normas que ella dicta no son necesariamente obligatorias representa un obstáculo de importancia a cualquier iniciativa orientada hacia un cambio de la actual situación; y ello vale por cierto para las propias recomendaciones que el presente estudio pueda generar, a nivel de la red, parque etc.

En este sentido, vale de ejemplo la situación actual respecto al cumplimiento de sanciones. Dentro de sus limitaciones, la DPT realiza inspecciones a la operación de los servicios y la detección de incumplimientos de horarios, recorridos, paradas, estado de los vehículos, etc, motiva la imposición de sanciones pero las empresas sistemáticamente incumplen el pago de multas con lo que se diluye la eficacia de la actividad de contralor.

Una reversión del actual proceso de informalización requiere en consecuencia una importante acumulación de fuerzas por parte de la autoridad de aplicación para la recuperación plena de la capacidad de iniciativa. Ello deberá fundarse principalmente en la racionalidad, acierto y coherencia de un programa de acción, que necesariamente dispondrá, en su implementación, de un margen de error relativamente escaso a fin de garantizar un incremento

de su credibilidad. Demás está enfatizar la importancia de una amplia base informativa, como elemento clave de negociación.

Esto vale, naturalmente, si se pretende conservar la actual filosofía del marco regulatorio a la que ya se hizo referencia.

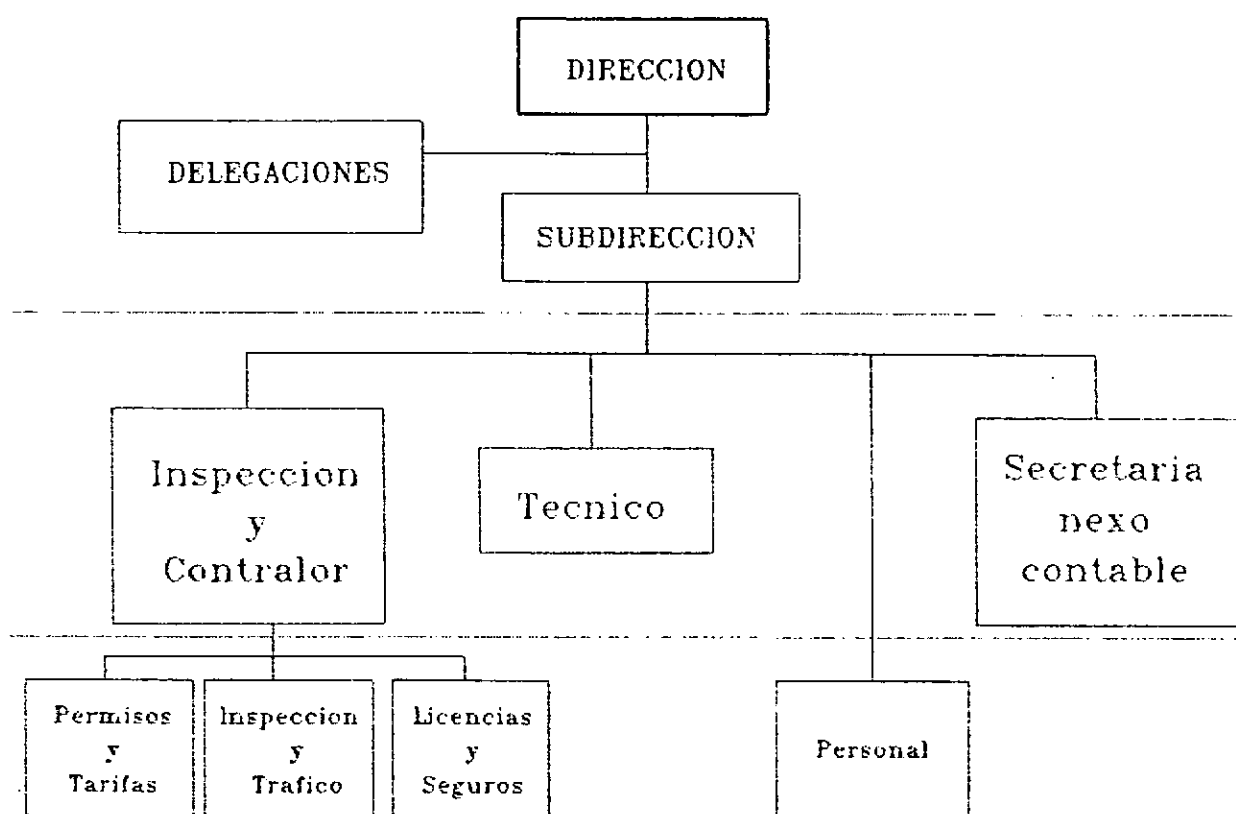
### 8.3.2 Análisis del organigrama propuesto por la DPT.

En 1989, el Director de Transporte elevó al Subsecretario de Servicios Públicos un proyecto de nuevo organigrama con especificación de misión y funciones para su aprobación, se juzga conveniente analizar en detalle el mismo ya que es previsible su entrada en vigencia y, además, constituye la apreciación que de la organización deseada y posible tienen los agentes responsables del organismo.

El material con que cuenta para el presente análisis es la descripción de Misión y Funciones propuesta para la Dirección de Transporte de Catamarca. A partir del mismo se dedujo el organigrama implícito, que se adjunta, a los efectos de visualizar con mayor claridad la estructura propuesta.

La diferencia más notable respecto al organigrama actual es la creación de un nuevo departamento: el Departamento Técnico. Fuera de ello, hay, aparentemente, una mayor jerarquización del área contable, con la aparición de una Secretaría Nexo-Contable que tiene a su cargo, además de las tareas auxiliares de la Dirección, lo atinente a aspectos contables, patrimoniales y de recaudación.

# ORGANIGRAMA DE LA DIRECCION PROVINCIAL DE TRANSPORTE PROPUESTO POR EL ORGANISMO



- |  |                        |                       |                     |                              |
|--|------------------------|-----------------------|---------------------|------------------------------|
| - Derecho de Fiso                        | - Multas               | - Licencias Oficiales | - Mecanica y Afines | - Mesa de Entradas           |
| - Permisos Viajes Especiales             | - Sumarios             |                       | - Cartografia       | - Nexa contable y Patrimonio |
| - Tarifas y Actualizacion de kilometraje | - Cuerpo de Inspeccion |                       |                     | - Recaudacion                |
|  |                        |                       |                     | - Mayordomia                 |
|  |                        |                       |                     | - Archivo                    |

A continuación se caracterizan y analizan las misiones y funciones asignadas a cada área:

#### Dirección de Transporte

Misión: Aplicación de la Ley No.2426/71 y Decreto Reglamentario No. 393/62.

Funciones:

- 1) Acordar y Reglamentar todo tipo de permiso o concesión de líneas de Transporte de Pasajeros, en todo el ámbito de la Provincia.
- 2) Establecer convenios con las Municipalidades al solo efecto de asegurar una mejor "coordinación".
- 3) Licitación toda concesión de nuevas líneas o regularizar la existentes (de acuerdo a lo establecido en las Leyes de Contabilidad y Obras Públicas de la Provincia).
- 4) Determinar la necesidad de establecer nuevas líneas acordes a la "necesidad pública" y demanda existente.
- 5) Autorizar permisos precarios y experimentales.
- 6) Controlar toda documentación y estados contables de las empresas.
- 7) Establecer tarifas
- 8) Controlar el depósito de los impuestos sobre la recaudación.
- 9) Acordar permisos especiales para viajes ocasionales y de turismo.
- 10) Controlar y administrar las estaciones Terminales de Omnibus.

- 11) Establecer convenios con la Secretaría de Transporte de la Nación para asegurar mejores servicios, pago de impuestos, tasas y patentes.
- 12) Organizar y dar pautas para controlar y fiscalizar todos los servicios comprendidos en el régimen provincial.
- 13) Planificar estructuras orgánicas para la aplicación de multas.
- 14) Ordenar las liquidaciones y percibir los ingresos tributarios.
- 15) Estructurar sistemáticamente la información estadística.
- 16) Implementar métodos para contar con sistemas cartográficos y mecánicos para la habilitación de líneas.
- 17) Organizar el funcionamiento de las Delegaciones en el interior de la Provincia.

Comentario:

La misión y funciones previstas para la Dirección, de cuyo cumplimiento es responsable el Director del organismo, refleja las amplias atribuciones del organismo no sólo para determinar la necesidad pública de servicios, licitarlos, otorgarlos en concesión, controlar su cumplimiento y aplicar sanciones, sino también para reglamentar el tipo de concesiones, establecer tarifas, organizar los sistemas de seguimiento, control y sancionatorio y establecer convenios con Municipalidades y Secretaría de Transporte

de la Nación.

Es decir que el organismo aparece como responsable del sistema de transporte. La forma en que lo materialice estará regida por un conjunto de normas que el propio organismo determine, dentro del marco amplio de la Legislación Provincial (Ley 2426/71 y Decreto 393/62) y, obviamente, aunque no se explicita, de las directivas de política que reciba del gobierno provincial.

En cuanto al establecimiento de convenios de coordinación con los niveles municipales no queda claro el objetivo. Al contrario de lo que sucede respecto a la coordinación con el nivel nacional bajo cuya jurisdicción hay servicios que transitan el territorio provincial, según la primera de las funciones asignadas a la DPT y de acuerdo a la legislación, no habría servicios municipales respecto a los cuales fuera necesaria alguna coordinación. Por lo tanto, no está claro si se trata de coordinar con los municipios la supervisión de servicios provinciales o de acordar con ellos las características de los servicios que los afecten.

#### Sub-Dirección

Misión: Dar continuidad a los actos y acciones emprendidas por la Dirección.

Función: Reemplazar funcional y orgánicamente a la Dirección en ausencia de ésta.



## Comentario:

La figura del subdirector permite apoyar al Director en la coordinación de las restantes áreas, en la discusión y planteamiento de los problemas y en ejecutar tareas que se le deleguen además de la función de reemplazo.

En una estructura del tamaño de la que se analiza, no es imprescindible, dado que son muy pocos los responsables de área, los que naturalmente establecen relación directa con la Dirección. Esa, por otra parte es la situación actual dado que el subdirector tiene asiento en la ciudad de Recreo, sin que exista explicación para ello, para el equipo de estudio.

## Departamentos

### -De Inspección y Contralor

Misión: Informar técnica y administrativamente a la Dirección sobre diversas situaciones que se plantean relacionadas al transporte de pasajeros en general.

Funciones:

- 1) Ejecutar y hacer cumplir las ordenes emanadas de la Dirección, ajustadas a la Ley y Decretos Reglamentarios.
- 2) Organizar y hacer cumplir la fiscalización del transporte.
- 3) Informar a la Dirección de la situación de las concesiones.
- 4) Preparar carpetas técnicas para llamado a licitación.

- 5) Hacer ejecutar ordenamientos para expedición de licencias al personal de conducción, guardas e inspectores y llevar la estadística correspondiente.
- 6) Controlar los registros de entradas y salidas de unidades de la Terminal de Omnibus.
- 7) Fiscalizar los registros de firmas de entrada y salida de choferes de la Terminal de Omnibus.
- 8) Llevar el control de la confección de planillas de Derecho de Piso (Tasa por uso de la Terminal).
- 9) Controlar la metodología de elaboración de Tarifas y actualización de kilometraje.
- 10) Fiscalizar la aplicación de multas y sustanciamento de sumarios.
- 11) Controlar planillajes de horarios, servicios, tarifas para información del público y cumplimiento de las empresas.

- Técnico

Misión: Estructurar metodologías para las funciones a desarrollar.

Funciones: 1) Hacer ejecutar los sistemas de planimetrías o cartografías para creación de líneas o ramales nuevos.

2) Fiscalizar las inspecciones técnico-mecánicas a las unidades automotrices para su habilitación.

Comentario:

Respecto a la misión y funciones de los dos Departamentos con que contaría la DPT caben dos tipos de



comentarios: los referidos a la compatibilización de las funciones asignadas respecto a las de la Dirección; y los que hacen a la distribución de funciones entre ambos departamentos.

En primer lugar, entonces, si se comparan las funciones anteriormente listadas con las asignadas a la Dirección se observa que, mientras en estas últimas las tareas de planificación y gestión del sistema tienen gran peso (determinar necesidad pública, acordar y reglamentar permisos y concesiones, licitar líneas, autorizar permisos precarios y especiales etc.) en la descripción de funciones de los departamentos la única referencia que aparece es la de "preparar carpetas técnicas para llamado a licitación" y un elemento instrumental de menor importancia como el del sistema cartográfico, cuya explicitación no se compadece con el nivel de generalidad con que se trata el tema de planificación de nuevas líneas. A su vez, mientras en las funciones de la Dirección se menciona explícitamente la de "estructurar sistemáticamente las estadísticas de las empresas, personal de conducción, seguros, documentación de unidades y todo otro dato de importancia", en las funciones de los Departamentos éstas aparecen mencionadas sólo como subproductos de las tareas de expedición de licencias y control de horarios y servicios. Por otra parte, respecto al contralor del sistema se habla genéricamente de "organizar y hacer cumplir la fiscalización del transporte" mientras que se dedican tres ítems del listado de funciones del

Departamento de Inspección y Contralor (6, 7 y 8) a una tarea menor como es la del control de acceso a terminal y confección de planillas de Derecho de Piso. No se menciona el contralor de la documentación y estados contables de las empresas que sí figura entre las funciones de la Dirección como tampoco el control del sistema de boleto oficial y pago de impuesto sobre la recaudación estatuido por la normativa vigente, ni el control de obligaciones referidas a contratación de seguros. Respecto al régimen de sanciones se habla de "fiscalizar multas" y "sustanciamiento de sumarios" pero no de la preparación o actualización del régimen de sanciones.

En segundo término, es notable la disparidad del tipo, cantidad y envergadura de las funciones asignadas a los dos Departamentos. Así como está planteado, el Departamento Técnico tiene como única área de responsabilidad la fiscalización de las inspecciones técnico-mecánicas a los vehículos, ya que la otra función, hacer ejecutar los sistemas de cartografía para nuevas líneas y ramales, es claramente auxiliar del proceso de planeamiento o evaluación de nuevas líneas que queda bajo la égida del otro departamento. Es más, el Departamento de Inspección y Contralor tiene entre sus funciones (item 9) la actualización del kilometraje de líneas existentes o a crearse, por lo que superpondría su función a una de las pocas asignadas al Dto. Técnico.

## Divisiones y Secciones

### - del Departamento de Inspección y Contralor

De este departamento dependen tres divisiones, que a su vez tienen una o más secciones a su cargo.

#### División permisos y tarifas

Misión: organizar, distribuir y controlar los trabajos inherentes a su actividad.

Función: verificar los trabajos encomendados e informar a la superioridad.

#### Secciones:

1) Derecho de Piso: tiene a su cargo registrar y liquidar el Impuesto de Derecho de Piso por el uso de plataformas de la Terminal.

2) Permisos viajes especiales: tiene a su cargo la expedición de permisos para viajes especiales, ocasionales y de turismo; asesorar a las empresas que los realicen sobre el pago de la Tasa Nacional de Fiscalización y realizar "asesoramiento y control" de unidades autorizadas para viajes especiales.

3) Tarifas y Actualización de kilometraje: tiene a su cargo la elaboración de tarifas, actualización de kilometrajes y sellado, Registro y entrega de Talonarios y/o Boletos Rollos para las empresas concesionarias.

#### División inspección y tráfico

Misión y Funciones: idem anterior

#### Secciones:

- 1) Cuerpo de inspectores y verificadores: tiene a su cargo controlar y fiscalizar las líneas bajo jurisdicción de la DPT en lo relativo a horarios, paradas, controles de boletos, personal de conducción, etc; registrar y fiscalizar las entradas y salidas de la terminal e informar al público usuario sobre servicios, horarios, tarifas.
- 2) Multas: tiene a su cargo la confección de multas por infracciones y expedir las resoluciones de multas.
- 3) Sumarios: tiene a su cargo la instrumentación de sumarios.

#### División licencias y seguros

Misión y Función: ídem anterior

#### Secciones:

- 1) Licencias oficiales: tiene a su cargo expedir Licencias Oficiales a choferes, guardas e inspectores de las empresas comprendidas en el Régimen Provincial; registrar y controlar la vigencia de seguros de las unidades y archivar la documentación inherente a la sección.

#### - del Departamento Técnico

De este departamento depende una única sección de Mecánica y Afines cuya función es la de ejecutar los trabajos de inspecciones técnico-mecánicas de las unidades para ser

habilidades al servicio.

Comentarios:

Como en casos anteriores, los comentarios sobre las misiones y funciones de las Divisiones y Secciones dependientes de los Departamentos de Inspección y Contralor y Técnico se refieren por un lado a su contenido y por otro a la organización funcional.

Desde el primer punto de vista cabe señalar que ningún sector tiene asignadas funciones de procesamiento y análisis de información estadística y resultados de las inspecciones, evaluación de pedidos de modificaciones al sistema, tareas de planificación (o al menos de preparación de las "carpetas técnicas" de fundamento para llamado a licitaciones), preparación de pliegos, seguimiento y evaluación de procesos licitatorios, contralor económico de los permisionarios (en particular del contralor del régimen de boleto oficial del que sólo se menciona el registro y entrega de talonarios). Llama la atención que mientras se destina una sección al otorgamiento de permisos para viajes especiales, no haya ningún sector a cargo de la gestión y seguimiento del régimen de concesiones y permisos de servicios públicos.

En cuanto a la organización de la áreas contempladas en el organigrama, cabe señalar que la asignación de una sección a la liquidación del Impuesto de Derecho de Piso parece excesiva dado que el control de entrada y salida de terminal lo realiza otra división. Aquí

correspondería agrupar esta tarea con otras similares (por ejemplo, control de pago de impuestos sobre la recaudación) o derivarla a las áreas (que se describen más adelante) de manejo administrativo-contable de la Terminal. El tema de actualización de kilometraje (de importancia secundaria como para ser mencionado en una descripción de misión y funciones que trata con gran generalidad temas más relevantes) es más propio del área de planimetría y cartografía, como ya se mencionara. Pero se advierte que ese área, si bien prevista en la misión y funciones del Departamento Técnico, no figura en la estructura de ese Departamento que tiene una única sección de Mecánica y Afines. Respecto a esta última su misión parece limitada a las unidades que operan bajo el régimen de servicio público ya que en el área de Permisos para viajes especiales del otro departamento se incluye la función de "asesoramiento y control" de unidades autorizadas para viajes especiales. Por otra parte, el agrupamiento de la emisión de licencias oficiales y control de seguros en una misma sección no parece coherente con la desagregación temática que se señala para otras áreas. Corresponde enfatizar este aspecto teniendo en cuenta, más allá de la temática del transporte urbano, que existe la posibilidad de firmar un convenio con la Secretaría de Transporte de la Nación, por el cual se delegan tareas de inspección de parque afectado a líneas nacionales regulares.

## Delegaciones de Transporte en el interior de la Provincia

Misión: Colaborar con la Dirección en todas las actividades relacionadas al transporte de pasajeros.

Función: Controlar a las empresas en el interior de la Provincia mediante inspecciones realizadas por inspectores con asiento en los Departamentos.

### Comentario:

Según la misión asignada se deduce que las delegaciones dependen en forma directa del Director. No obstante, las funciones parecen limitarse a la de inspección. En este sentido no queda claro cuál es el grado de dependencia o coordinación con el Departamento de Inspección y Contralor del que depende el cuerpo de inspectores y verificadores.

## Secretaría Nexo-Contable

Misión: Distribuir los trabajos encomendados por la superioridad.

Función: Controlar y visar las actividades desarrolladas por cada sección de su área.

### Secciones:

1) Nexo Contable y Patrimonio: tiene a su cargo la tramitación de gastos y compras de elementos necesarios para el funcionamiento de la Dirección y Terminal de Omnibus; elaboración y tramitación de notas y documentación ordenada por la superioridad; llevar el control del Patrimonio de la Dirección de Transporte;

elaborar contratos de locación de locales de la Terminal; mantener actualizados los estados de cuentas y deudas de "concesionarios de empresas de transporte y locatarios de la Terminal de Omnibus".

2) Recaudaciones: tiene a su cargo recaudar fondos por distintos conceptos que percibe la Dirección y depositar a Rentas Generales, según lo dispuesto en la ley de Contabilidad de la Provincia, Ley de Transporte No.

2426/71, Dto 393/62 y Ley Impositiva Fiscal Provincial.

3) Mayordomía: tiene a su cargo la higiene de la Terminal y dependencias administrativas y realizar diligenciamientos.

4) Archivo.

#### Comentarios:

La Secretaría Nexa-Contable aparece englobando una gran cantidad de funciones de muy diversa naturaleza. Por un lado tiene a cargo tareas auxiliares del funcionamiento de la Dirección (Secretaría, Archivo, Mayordomía, Compras de útiles y artículos de limpieza). Paralelamente lleva el control patrimonial de la Dirección y elabora contratos de locación y, **llamativamente,** también lleva el control de estados de cuentas y deudas de concesionarios de empresas de transporte. Por su parte el sector Recaudaciones, dependiente de la misma Secretaría, recauda el pago por locaciones, por derecho de piso y multas.

Parece excesiva la heterogeneidad de funciones, algunas de las cuales tienen que ver con el control de los concesionarios de líneas de transporte, a cargo de



otro departamento, y otras constituyen un tema independiente como es el de administración de Terminales de Omnibus.

#### Comentario y evaluación final.

La nueva estructura prevista para la Dirección Provincial de Transporte, según se indicó, propone como aspecto innovador central la creación de dos departamentos: Inspección y Contralor, y Técnico. Se entiende que el principio general que fundamenta esta división es correcto, puesto que pretende separar funciones de carácter principalmente administrativo de aquellas que hacen al estudio y seguimiento técnico del sistema, en sus diversos aspectos. Sin embargo, este principio parece desdibujarse un tanto, al analizar las funciones atribuidas a cada departamento, y a las secciones que de ellos dependen, donde hay un evidente desequilibrio en el volumen y naturaleza de las responsabilidades.

Una mejor distribución de funciones, que será objeto de tratamiento en el acápite de recomendaciones, surge de la plena aplicación del principio mencionado.

#### 8.3.3 Conclusiones

A partir de lo expuesto hasta aquí se extraen las siguientes conclusiones de interés:

- 1) Hay una gran distancia entre los alcances de la intervención del Estado planteada en la normativa y la instrumentación de la misma por el organismo executor. Mientras que en la

primera se delinea un rol del Estado activo en la planificación, gestión y contralor del sistema de transporte, en los hechos el sistema funciona en un marco normativo híbrido, donde se distribuyen roles activos entre la autoridad y los operadores.

- 2) Esta situación, que no es atribuible íntegramente a la escasez de recursos imperante ni tampoco responsabilidad exclusiva del organismo ejecutor, refleja una creciente informalización del sistema, con diversas consecuencias adversas, la principal de las cuales es la erosión de la capacidad de administración de la autoridad.
- 3) Esta realidad es el marco de referencia en que debe moverse el organismo que se analiza y a partir de ella intentar el mejor uso de los recursos para superar la situación actual, en la que escasamente puede actuar de moderador u ordenador de la actividad.
- 4) La presente coyuntura, en que se propone reordenar legalmente el sistema mediante un concurso generalizado de las líneas es una buena oportunidad para recuperar protagonismo del organismo.
- 5) Para ello será necesario explicitar objetivos, identificar metas de mínima y adecuar la organización y los métodos de trabajo para su obtención.
- 6) Respecto a la organización actual y a la propuesta por el organismo cabe señalar que no difieren sustancialmente, aunque se advierte la intención de dar un lugar jerarquizado a las tareas técnicas, permitiendo una mayor concentración del área de Inspección y Contralor en su objetivo específico y mejorar el funcionamiento actual en el que se manifiesta

una excesiva concentración de tareas heterogéneas sobre muy pocas personas. Estos lineamientos generales serán los que se retomen para elaborar las recomendaciones pertinentes.

#### 8.4 Recomendaciones.

A partir del análisis y diagnóstico de la actuación de la Dirección Provincial de Transporte presentados en los puntos anteriores, se presenta un conjunto de propuestas para mejorar su desempeño.

Se ha organizado este apartado en tres partes. La primera - Propuesta de Organización - presenta un proyecto de nuevo organigrama elaborado a partir de criterios y objetivos que oportunamente se explicitan.

La segunda parte - Reglamentación de actuaciones administrativas - desarrolla las posibles actuaciones administrativas entre la Dirección Provincial de Transporte y las empresas operadoras.

La tercera parte - Instrumentos para la actualización de la información de base - trata de los procedimientos para mantener actualizada la información acerca del sistema, y para estudiar problemas específicos.

##### 8.4.1 Propuesta de organización

###### i) Criterios Generales

El objetivo de este apartado es presentar una propuesta de organigrama para la Dirección Provincial de Transporte (DPT) que sirva como base de discusión para mejorar la actual estructura organizativa.

La estructura actual, la distribución de responsabilidades, funciones y tareas y los métodos de trabajo son, a juicio de este estudio, no compatibles con el rol que debería ocupar el organismo según el encuadre normativo-institucional vigente y el deseado para el futuro. Cabe aclarar, no obstante, que la estructura organizativa no es una limitante en sí misma, sino reflejo de otros problemas y limitaciones a los que ya se ha hecho referencia en otros puntos.

En ellos se identificó dentro del marco normativo institucional a la DPT como el organismo a cargo del servicio de autotransporte público. Como tal, es responsable de planificar, gestionar y controlar la prestación de un servicio cuya ejecución se concede al sector privado. En la actualidad, en particular, el organismo debe dirigir la renovación del sistema con los objetivos de mejorar la atención a los usuarios a un costo compatible con su capacidad de pago y garantizar la permanencia y desarrollo del sistema mediante el saneamiento de la situación empresarial.

La posibilidad de cumplir con estos objetivos no sólo depende de la DPT. Un marco legal adecuado, la evolución de costos y tarifas, la predisposición del empresariado hacia la actividad, la dotación de recursos que el Estado Provincial destine al organismo y la acción de intereses sectoriales o institucionales de distinto orden, son variables que escapan al control de la DPT, aunque influyen decisivamente en la suerte del sistema.

El posible traspaso de los servicios urbanos a la órbita de la Municipalidad de SFVC es otro hecho posible, exógeno a la DPT.

Lo que se planteará, entonces, es un conjunto de criterios y propuestas que se entiende pueden mejorar la gestión actual, con el suficiente grado de flexibilidad para adecuarse a condiciones o limitaciones cambiantes.

Las recomendaciones se refieren en particular a la relación del organismo con el transporte urbano y suburbano. Algunas de ellas son aplicables a otras áreas de acción de la DPT, como es la de servicios interurbanos, pero éstos no han sido tomados en cuenta específicamente así como otras funciones del organismo, como la de administración de Terminales que son incluidas en el organigrama y manual de misión y funciones pero sobre las que no se profundiza en el tipo de tareas que implican.

La organización de la DPT se entiende que debe satisfacer las siguientes condiciones:

- 1) Posibilitar el cumplimiento de las funciones del Organismo.
- 2) Posibilitar que al nivel de decisión lleguen los temas elaborados y explícitos para la toma de decisiones.
- 3) Contemplar una separación funcional sobre áreas temáticas y operativas que permita la especialización del personal y el perfeccionamiento de los métodos de trabajo aptos para cada área.

- 4) Permitir la asignación de deberes y reponsabilidades sobre aspectos o áreas.
- 5) Facilitar el control interno de las tareas y su interrelación.
- 6) Evitar que la relación con las empresas concesionarias esté concentrada en un único sector de la línea del organismo.
- 7) Favorecer la relación entre los procesos de diseño, pedido, recepción, control, elaboración y utilización de la información.
- 8) Nivelar jerárquicamente las tareas burocráticas y de contralor, frente a las técnicas.
- 9) Permitir que en las actividades de evaluación y planeamiento se aproveche el conocimiento concreto de la red y los operadores que en general tienen las áreas con mayor contacto con la operación.
- 10) Permitir el análisis de los problemas desde distintos ángulos.
- 11) Partir de las limitaciones de la situación actual para que la organización propuesta no sea inviable.
- 12) Tener el suficiente grado de flexibilidad para poder evolucionar y adaptarse a nuevas situaciones.
- 13) Lograr la máxima productividad de los recursos disponibles, entre ellos, de la idoneidad del personal actualmente en funciones.

## ii) Organigrama Propuesto

En función de los criterios generales esbozados se propone un esquema de organización que contempla tres grandes áreas, debajo de los niveles de Dirección y Subdirección.

Estas áreas son:

- Área de Inspección y Contralor.
- Área Técnica.
- Área de Administración y Servicios Internos.

El área de inspección y contralor tiene a su cargo la misión de verificar y promover el cumplimiento de las normas que rijan la operatoria de las concesionarias de los permisos.

El área técnica tiene a su cargo la misión de evaluar el funcionamiento del sistema y sus posibles modificaciones, la necesidad de ajustes tarifarios y por su especificidad, instrumentar los aspectos que hacen la habilitación del parque móvil.

Las áreas de administración y servicios internos hacen al manejo contable y burocrático del organismo.

A esta estructura básica se agregan las Delegaciones en el interior de la Provincia y una Asesoría Legal, dependiendo ambas de la Dirección.

La inclusión de la Asesoría Legal, no contemplada en la estructura actual de la DPT, ni en su propuesta de organigrama,



se fundamenta en el hecho de que el manejo de un Régimen de Concesiones requiere un asesoramiento especializado en el área legal, para enmarcar los procesos licitatorios, para analizar la validez legal de las disposiciones del organismo y para manejar la relación legal con los concesionarios.

La propuesta de organigrama resultante se presenta en la Figura adjunta y se complementa con la Propuesta de Misiones y Funciones que se incluye como Anexo.

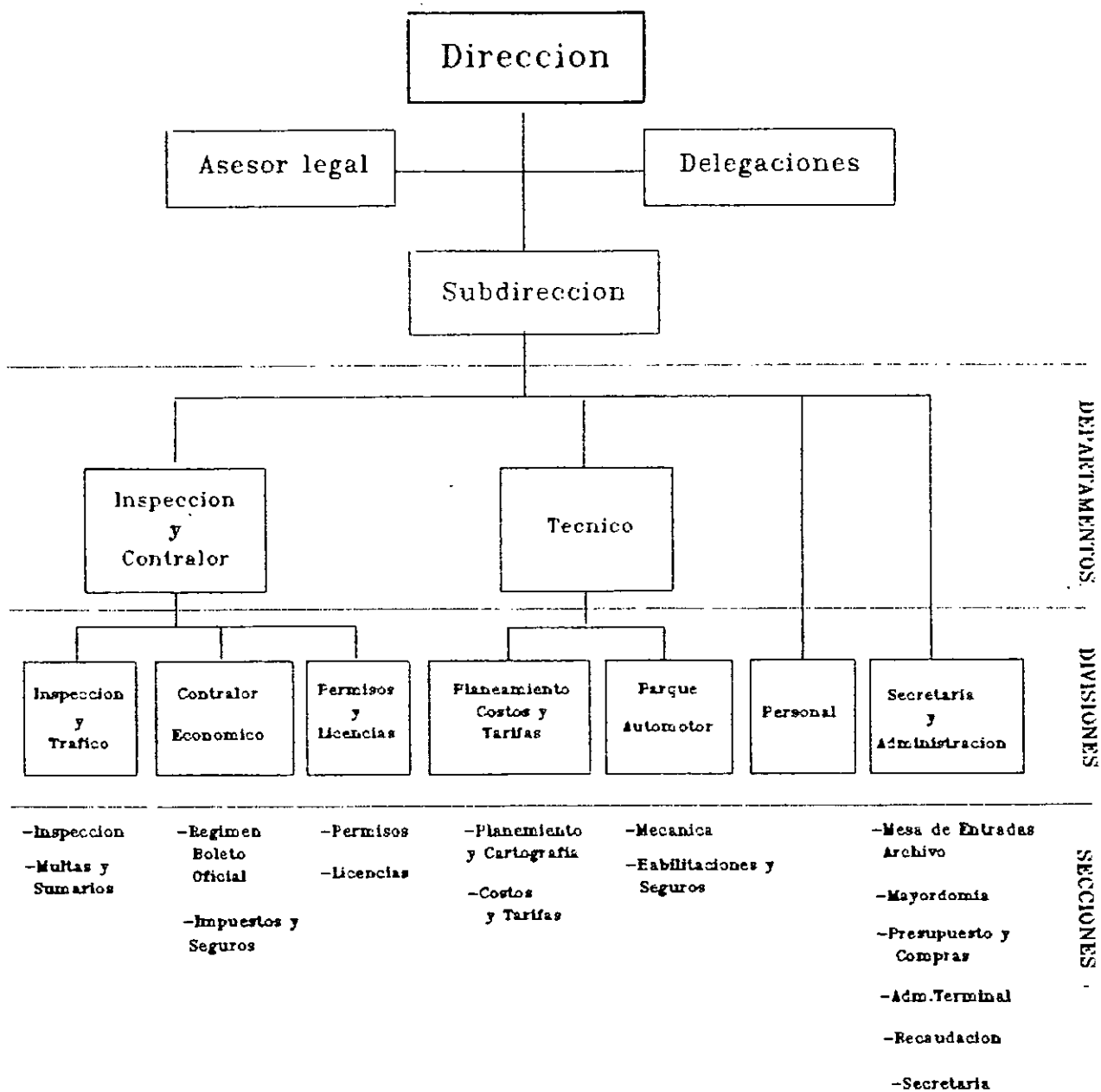
Sin entrar en el detalle de responsabilidades y tareas que se desarrollan en el Anexo mencionado cabe aquí referirse a la correspondencia de esta estructura con los criterios mencionados anteriormente.

Por un lado se ha buscado la especialización de áreas no por temas sino por funciones respecto al sistema de transporte.

Así, el área Inspección y Contralor tiene la responsabilidad de atender al cumplimiento de lo estatuido y el Área Técnica la de evaluar el funcionamiento del sistema y proponer modificaciones no ya desde el punto de vista del cumplimiento de obligaciones, sino de su adecuación a las necesidades de la comunidad y desarrollo empresario.

Por otra parte, ambos sectores, si bien con áreas de acción delimitadas, no actúan aisladamente. El área técnica diseña pedidos de información, que el área de Inspección y Contralor recopila y controla y que, posteriormente el Área Técnica procesa y analiza.

# Propuesta de Organizacion para la Direccion de Transporte de Catamarca



A su vez, Técnica asentará gran parte del trabajo de evaluación en los resultados de las tareas de inspección y cuando requiera y programe relevamientos específicos (por ejemplo en campo, como conteos o encuestas) los operativos serán realizados por Inspección.

Así también las condiciones de los servicios (nuevos o modificados) serán determinados por el Área Técnica y una vez aprobados por la superioridad serán objeto de tramitación y posterior seguimiento y control por parte de Inspección y Contralor.

Los detalles de las distintas operaciones y gestiones se desarrollan en el punto 6.4.2. Lo que aquí interesa remarcar es la comunicación e interrelación permanente entre las áreas en paralelo a la separación de funciones y responsabilidades.

En este sentido, también, se ha concebido este esquema en el que la relación con los permisionarios no queda concentrada en una sola área o sector. Antes bien, los dos Departamentos y cada una de sus divisiones tiene temas específicos por los cuales están en contacto con los permisionarios.

Esto evita eventuales discrecionalidades y fundamentalmente permite que las distintas áreas conozcan el funcionamiento real del sistema.

Cabe un comentario sobre la inclusión de la División Parque Automotor en el departamento Técnico. Si bien la actividad se

refiere al contralor del cumplimiento de ciertas normas, por lo que cabría su inclusión en Inspección y Contralor, la especificidad de la actividad y la opinión de los funcionarios de la DPT, han motivado que se la incluyera en el Departamento Técnico.

A partir de ello, se decidió englobar en la División Parque Automotor varios aspectos relativos al tema como son:

- Mecánica.
- Habilitaciones.
- Seguros.

La sección mecánica se responsabiliza de la Inspección Técnica de los vehículos y se expide respecto al cumplimiento de las normas de diseño, antigüedad y estado de los vehículos mediante la emisión de un certificado de aptitud.

La sección Habilitaciones y Seguros tomando en cuenta el certificado de aptitud, la autorización para aumento o renovación de parque proveniente de la División Permisos y Licencias y controlando la cobertura de seguros, emite el certificado de habilitación.

En la actualidad la DPT no dispone de instalaciones y equipamiento para la inspección técnica. Se considera que dada la magnitud de la flota en servicio (urbano, suburbano e interurbano) se justificaría contar con dichas instalaciones y personal idóneo. De no ser así, o como solución de transición, deberían establecerse convenios con alguna repartición oficial

que dispusiera de talleres en los cuales efectuar este tipo de control. Alternativamente la contratación del servicio con talleres privados es otra posibilidad, aunque la experiencia de la DPT no ha sido satisfactoria al respecto por los problemas derivados del proceso licitatorio que debe preceder a una contratación de este tipo.

En cuanto al Area de Sectores Administrativos y Personal se ha buscado aislar temáticas específicas al mismo tiempo que no sobrejerarquizar sectores sobre los que los niveles de dirección toman las decisiones operativas pertinentes.

En primer término se ha ubicado el Area de Personal, como una división, dependiendo directamente del nivel de Dirección, respetando el criterio sustentado por la DPT.

Por otra parte se englobaron el resto de las funciones administrativas en el Area Secretaria y Administración, a cuya Jefatura se le asigna el nivel de división. De ella dependen las áreas que hacen al manejo burocrático de la Dirección (Mesa de Entradas, Archivo, Secretaría), a la provisión de servicios (Mayordomía), al manejo contable (Presupuesto y Compras), a la tramitación y seguimiento de los contratos de locación de las terminales (Administración de Terminal) y al manejo de caja (Recaudación).

El organigrama propuesto no requiere una dotación de personal sustancialmente mayor a la que se cuenta actualmente, si bien admite aumentos de personal en la medida en que la complejidad y volumen de las tareas así lo requieran.

Una dotación de mínima estaría compuesta por

- Dirección, Subdirección y Asesoría Legal:	3
- Jefes de Departamento:	2
- Jefes de División:	7
- Jefes de Sección y Empleados:	16
- Inspectores:	10
- Mayordomía	10
TOTAL	48

En la actualidad el organismo cuenta con cuarenta agentes sin contar el plantel de las Delegaciones en el Interior que tampoco se ha computado en el cuadro anterior.

#### B.4.2 Reglamentación de actuaciones administrativas.

Se presenta a continuación el desarrollo de las posibles actuaciones administrativas entre la Dirección Provincial de Transporte y las empresas operadoras. Ellas son las siguientes:

- A. Modificación en los términos de la concesión o permiso
- B. Habilitación y baja de parque.
- C. Declaración de parque.
- D. Solicitud de licencia de conductor.
- E. Solicitud de habilitación de rollos de boletos.
- F. Pago del impuesto provincial.
- G. Presentación de información estadística.
- H. Presentación de información complementaria.
- I. Inspección de vehículos.
- J. Inspección de instalaciones
- K. Inspección de servicios
- L. Inspección administrativo-contable.
- M. Sustanciación de sumarios y aplicación de sanciones.
- N. Ajustes tarifarios.

En todos los casos, se indican los departamentos y/o divisiones que deben intervenir, el papel que le corresponde a cada uno, y la intervención del Director Provincial de Transporte. La redacción pretende ser a la vez sintética y comprensiva, incluyéndose propuestas de formularios; de tal manera, se entiende que el texto podrá ser utilizado directamente como base para una resolución general de carácter reglamentario. Obviamente, el texto presentado reviste carácter preliminar, y

deberá modificarse en todo aquello que el comitente juzgue necesario.

Debe notarse que se ha adoptado como base el anteproyecto de Ley Provincial de Transporte incluido en la parte B del presente Estudio, (con una única excepción) además de la propuesta de estructura ya presentada; respecto de lo primero, se entiende sin embargo que la legislación actual permitiría también la aplicación de este conjunto reglamentario, en función de la amplitud y generalidad de la actual ley de transporte. Asimismo, se ha partido de la hipótesis que se administra un sistema basado en la concesión, de acuerdo a lo solicitado para el presente Estudio.

Por último, cabe notar que el texto se refiere exclusivamente al transporte urbano y suburbano de pasajeros, si bien se considera que podría adecuarse, con determinados ajustes, al caso de las restantes líneas provinciales de pasajeros.

A. Modificación en los términos de la concesión o permiso.

A los fines de su tramitación, las modificaciones en los términos de la concesión o permiso se dividen en dos grupos:

- Modificaciones menores: alteraciones de turnos (sin afectar la frecuencia diaria), reducción de frecuencias, y modificaciones de recorrido que no interesen más del 10% de su extensión ni se aparten en promedio más de 300 mts. de la traza actual (considerando ida y vuelta como líneas separadas).



- Modificaciones mayores: toda otra alteración a por lo menos una de las líneas actuales (prolongación de más de 300 mts., ramalización, desdoblamiento, incremento de parque o de frecuencia, etc.) e implantación de líneas nuevas.
- Modificaciones en las instalaciones: se refieren a las instalaciones comprometidas en concurso o licitación.

Se trata cada caso por separado; las modificaciones menores y de instalación reciben igual tratamiento.

#### A.1 Modificaciones menores y de instalaciones.

i) Podrán ser solicitadas por escrito por la empresa operadora, debiendo detallarse en tal caso la modificación y sus fundamentos. Podrá surgir asimismo del Departamento Técnico, a partir de una iniciativa propia, de la presentación de solicitudes por parte de usuarios, etc.; se elevará al efecto un informe al Director Provincial de Transporte, en iguales términos.

ii) En ambos casos, de llegarse a un acuerdo, se labrará un acta entre la empresa y el Jefe del Departamento Técnico, quien la elevará al Director Provincial, conjuntamente con el correspondiente proyecto de resolución. El Director Provincial podrá firmar la resolución, o devolver los antecedentes al Departamento para un nuevo estudio. La resolución entrará en vigencia a partir de su notificación al operador, y deberá especificar el plazo de implementación de la modificación otorgada.

iii) De no existir acuerdo entre la empresa y el Departamento

Técnico, cada parte informará por separado al Director, quien resolverá sobre el tema, en función de lo acordado en los términos de la concesión original y de la legislación vigente.

iv) Las resoluciones podrán ser recurridas de acuerdo a la normativa general existente, por la empresa destinataria u otra.

v) Se desglosan copias de la resolución para el Departamento de Inspección y Contralor, a fin de actualizar la información acerca de la concesión, y al Departamento Técnico. Transcurridos los plazos de notificación y comienzo de vigencia de la resolución, se procede al archivo de lo actuado.

vi) De no existir comunicación alguna por parte de la Dirección Provincial en un plazo de 15 días hábiles de efectuada la presentación inicial por la empresa operadora, se considerará que la modificación ha sido acordada sin más.

vii) El Dpto de Inspección y Contralor brindará el apoyo que le sea requerido.

## A.2 Modificaciones mayores

Dentro de las modificaciones mayores, se tratará en forma diferenciada el caso de nuevas líneas, del de las modificaciones restantes. Para las primeras, cualquiera sea su promotor, se dispondrá un llamado a licitación, con las bases y condiciones que específicamente establezca la Dirección Provincial de Transporte en su oportunidad. Para las modificaciones restantes, se seguirán uniformemente los procedimientos que se detallan a continuación, según se trate de iniciativas de los operadores o de la Dirección Provincial. En todos los casos el Dpto. de Inspección y Contralor brindará el apoyo, cuando le sea solicitado.

#### A.2.1 Presentación por parte de operadores

i) Las empresas operadoras podrán presentar individual o conjuntamente solicitudes de modificaciones de las líneas operadas. Dicha presentación se realizará por escrito, y deberá contener lo siguiente:

- Descripción de la/s línea/s actual/es cuya modificación se solicita, detallando itinerario de ida y vuelta, turnos y ramales (no es de aplicación de líneas nuevas).
- Descripción de la modificación solicitada, y de la línea modificada o nueva, detallando itinerario de ida y vuelta, turnos y ramales.
- Cartografía de las trazas actuales y nuevas (escala 1:25000 o mayor).
- Fundamento de lo solicitado. Deberá indicarse el interés de la modificación para el usuario o para la prestación del servicio, su viabilidad económico-financiera para la empresa (estimación de ingresos y costos) y el eventual efecto sobre otras líneas existentes.
- Plazo de vigencia de lo solicitado (modificación definitiva a incorporar a la concesión, modificación precaria/experimental, etc.)

ii) La DPT ordena la publicación de edictos, donde se reproduce lo indicado en el punto anterior, a cargo del operador solicitante.

iii) Se reciben observaciones e impugnaciones, en un plazo de x días hábiles, por parte de otras empresas, municipios, usuarios, etc. En el caso de impugnaciones de empresas, deberá fundamentarse obligatoriamente en términos de afectación de la ecuación económico-financiera de la concesión de que la misma fuese titular, pudiendo además aportarse argumentación adicional, de considerarse adecuado.

iv) El Departamento Técnico estudia y evalúa la solicitud, para formular un dictamen, mediante proyecto de resolución e informe anexo, de ser necesario. En esta evaluación, deberá tomarse en cuenta además el cumplimiento general de las obligaciones del solicitante, para lo cual recabará información de las áreas correspondientes. Asimismo, podrá solicitar información adicional a la empresa solicitante o a las que presentan impugnaciones, y realizar los estudios de campo que considere necesarios. No se aceptarán en cambio nuevas presentaciones a fin de aportar elementos adicionales de juicio por parte de los operadores en general (incluyendo al solicitante), de no mediar solicitud expresa por parte del Departamento Técnico o el Director Provincial. El proyecto de resolución deberá incluir en sus considerandos el fundamento de la decisión adoptada, y deberá además establecer el plazo de entrada en vigencia de la modificación solicitada.

v) El Director Provincial de Transporte recibe el proyecto de resolución. En caso de concordar con su contenido, lo aprueba, firmando la resolución; en caso contrario, procede a su devolución al Departamento Técnico, para nuevo informe.

vi) Se notifica de la resolución a el/los interesados/as (incluyendo a eventuales presentadores de impugnaciones). En caso de resolución favorable, y de no mediar comunicación en contrario por parte de la empresa operadora, se considerará que a partir de la notificación de la misma, la modificación propuesta se encontrará plenamente vigente, a partir de la fecha establecida para ello, con todos los derechos y obligaciones correspondientes.

vii) Se desglosan copias de la resolución para el Departamento de Inspección y Contralor, a fin de actualizar la información acerca de la concesión, y al Departamento Técnico. Transcurridos los plazos de notificación y comienzo de vigencia de la resolución, se procede al archivo del expediente.

viii) Las resoluciones podrán ser recurridas de acuerdo a la normativa general existente, por la empresa destinataria u otra.

#### A.2.2 Iniciativa de la Dirección Provincial de Transporte

i) Por iniciativa propia, o a partir de solicitudes de usuarios, etc., el Departamento Técnico elabora un informe a través de la División Planeamiento, Costos y Tarifas, conteniendo igual información a la indicada en el tópico 1.2.1 i) anterior, además de datos acerca del cumplimiento general por parte de la empresa potencialmente beneficiaria de las obligaciones referentes al servicio, para lo cual recabará información en las áreas correspondientes.

ii) Dicho informe es elevado al Director Provincial de

Transporte, quien podrá aprobarlo o devolverlo al Departamento Técnico para un nuevo estudio. El trámite seguirá curso solamente si el Departamento Técnico juzga conveniente la modificación, ad referendum de la opinión del Director Provincial.

iii) En caso de aprobación, el Departamento Técnico acordará con la empresa operadora la modificación propuesta. En caso de existir acuerdo, se labrará un acta conjunta. En caso contrario, cada parte informará por separado al Director Provincial, quien decidirá al respecto, en función de lo establecido en los términos de la concesión otorgada.

iv) Una vez definida la modificación, se publicarán edictos, a cargo de la Dirección Provincial.

v) Se reciben observaciones o impugnaciones, en un plazo de x días hábiles, por parte de otras empresas, municipios, usuarios, etc.

vi) El Departamento Técnico estudia las observaciones e impugnaciones y formula un dictamen, mediante proyecto de resolución (e informe anexo, de ser necesario), que eleva al Director Provincial.

vii) El Director Provincial de Transporte recibe el proyecto de resolución. En caso de concordar con su contenido, lo aprueba, firmando la resolución; en caso contrario, procede a su devolución al Departamento Técnico, para nuevo informe.

viii) Se notifica de la resolución al/los interesado/s (incluyendo a eventuales presentadores de impugnaciones). En caso de resolución favorable, y de no mediar comunicación en contrario por parte de la empresa operadora, se considerará que a partir de la notificación, la modificación propuesta se encontrará plenamente vigente, a partir de la fecha establecida para ello, con todos los derechos y obligaciones correspondientes.

ix) Se desglosan copias de la resolución para el Departamento de Inspección y Contralor, a fin de actualizar la información acerca de la concesión, y al Departamento Técnico. Transcurridos los plazos de modificación y comienzo de vigencia de la resolución, se procede al archivo del expediente.

x) Las resoluciones podrán ser recurridas de acuerdo a la normativa general existente, por la empresa destinataria u otra.

#### B. Habilitación y baja de parque.

Se presentan aquí tres posibilidades: habilitación y baja simultáneas, por renovación de equipos; habilitación o baja, por modificación de los términos de la concesión; y habilitación de parque, por vencimiento del plazo de habilitación anterior. En todos los casos, el trámite consiste en lo siguiente:

B.1) La empresa operadora solicita mediante nota la habilitación y/o baja de vehículos, indicando el correspondiente fundamento (renovación, cumplimiento de los términos establecidos de modificación de la concesión, etc.). En caso de tratarse de

parque cuya renovación de habilitación se solicita, la solicitud podrá presentarse con anticipación de hasta x días del vencimiento de la habilitación vigente.

B.2) Personal de inspección de parque procede a examinar los vehículos involucrados. En el caso de altas, por cualquier motivo, establecerá su identificación y examinará su estado, en los puntos considerados relevantes; en el caso de bajas, procederá sólo a su identificación. Como resultado, se labrará un Acta de Inspección para cada vehículo en forma individual, donde constará lo siguiente:

Datos de identificación

Motivo de la inspección (indicando la resolución de la DPT en caso de modificaciones de la concesión).

Descripción del estado, por items relevantes.

El acta deberá ser firmada por ambas partes; en caso de existir desacuerdo, el inspector la elevará con su firma, y la empresa operadora procederá a explicar por escrito la razón de su disenso.

B.3) El inspector eleva el acta al Jefe de División correspondiente, que verificará la corrección del procedimiento, y eventualmente repetirá la inspección, en caso de dudas o de existir objeciones de peso por parte de la empresa. Una vez perfeccionado este paso, elevará los antecedentes al Jefe de Departamento Técnico.



B.4) El Jefe del Departamento Técnico dictaminará acerca de lo solicitado por la empresa, mediante disposición con notificación expresa. Una fotocopia, firmada por el responsable o apoderado de la empresa, deberá obrar en poder del conductor del vehículo (o puesta a la vista); en el caso de habilitación. Este documento solo será reemplazado por otro análogo, procedente de una inspección técnica posterior.

C. Declaración de Parque.

Se trata de una declaración que incluye los tópicos siguientes, para todos los vehículos en uso urbano o suburbano:

- Datos identificatorios del vehículo: Número de chasis, número de chapa y número de interno.
- Marca y modelo
- Capacidad
- Número de puertas (indicando localización)
- Cia. Aseguradora
- Fecha de la última inspección realizada por la DPT.

La declaración de parque deberá ser presentada toda vez que el parque sufra alguna modificación, o se renueven las pólizas de seguro.

En este último caso, se acompañan fotocopias autenticadas por el presentante. La declaración siempre deberá referirse a la totalidad del parque, aun cuando sólo una parte haya sufrido modificaciones. Las declaraciones se realizarán mediante formulario específico.

D. Solicitud de Licencia de conductor.

D.1) Se presenta la solicitud mediante nota, con la que se acompañará certificación de examen médico.

D.2) La División Permisos y Licencias procede al examen del conductor, labrándose un informe interno indicando aprobación o rechazo; en éste último caso, se indicará el fundamento. Dicho Informe se elevará al Jefe del Dpto. Inspección y Contralor.

D.3) El Jefe del Dpto. Inspección y Contralor notifica a la empresa la decisión tomada, mediante entrega del carnet. En caso afirmativo, la autorización entrará en vigencia a partir del momento de la notificación. No se requerirá notificación escrita del conductor, dado que la operación de los vehículos es de exclusiva responsabilidad de la empresa.

D.4) El conductor se encuentra obligado, bajo responsabilidad de la empresa, a llevar consigo el carnet mientras se encuentre manejando el vehículo.

(NOTA: Los formularios a utilizar serán los actualmente vigentes).

E. Solicitud de habilitación de rollos de boletos.

NOTA: Este acápite, se refiere únicamente al Impuesto actualmente vigente, y no a la tasa prevista en el Anteproyecto de Ley Provincial de Transporte.

La habilitación será realizada mediante presentaciones de la empresa, por las cuales se informa la numeración de boletos a vender. Cada rollo será identificado por los siguientes rubros:

- Tarifa/Abono.
- Numeración inicial o final en 5 dígitos.
- Número de serie.

E.1) Al principio de la concesión, el operador informa mediante nota y formulario el detalle de rollos a expender. Las unidades de boletos no podrán superar 25000, por coche habilitado, en total.

E.2) Sucesivamente, el operador solicita la habilitación de boletos, en la cantidad que considere conveniente, mediante formulario; además de los datos ya mencionados, deberá consignarse la cantidad de boletos solicitados y la fecha de la solicitud anterior. Cada vez que realice esta solicitud, abonará el importe correspondiente al impuesto calculado sobre el lote anteriormente solicitado, mediante depósito en cuenta bancaria oficial en formulario específico a tal fin. A tal efecto, la empresa deberá presentar una declaración jurada, indicando el periodo de liquidación y la numeración de boletos vendidos.

E.3) El operador no podrá solicitar la habilitación de nuevos boletos de determinada tarifa, si no hubiere liquidado la totalidad de boletos cuya habilitación haya sido realizada en la ante-última solicitud ello significa que para cada tipo de boleto sólo podrá haber dos conjuntos de boletos habilitados. Toda solicitud de excepción a esta norma deberá ser adecuadamente fundamentada.

E.4) De no mediar comunicación fehaciente en contrario por parte de la DPT, el lote se considerará habilitado en un plazo de 72 horas de la presentación sin perjuicio de eventuales observaciones posteriores.

E.5) De existir objeción de algún tipo por parte de la DPT, ésta procederá a la habilitación provisional de un conjunto reducido de boletos (no menos de 3000 boletos, en las proporciones solicitadas), a fin de no comprometer la continuidad del servicio, debiendo zanjarse eventuales diferencias en el entretiempo.

E.6) Si se produjeran alteraciones en los cuadros tarifarios que inutilizarán boletos previamente habilitados (o por cualquier otra circunstancias que tuviera igual efecto), el operador procederá al depósito del stock sobrante, acompañado de declaración jurada en la que constará el detalle de boletos previamente habilitados, detallando vendidos e inutilizados, y pagando en consecuencia solamente la parte del impuesto por los boletos vendidos.

#### F. Pago del Impuesto Provincial.

NOTA: Este acápite se refiere únicamente al Impuesto actualmente vigente, y no a la tasa prevista en el Anteproyecto de Ley Provincial de Transporte.

F.1) El pago del Impuesto Provincial se realizará con depósito bancario, mediante boleta especial. El Banco devolverá dos talones con la constancia de pago.

F.2) Junto con la solicitud de habilitación de boletos, el operador acompañará constancia del pago del impuesto.

(NOTA: La boleta deberá ser establecida por el banco receptor)

#### G. Presentación de información estadística.

G.1) Deberá presentarse mensualmente bajo declaración jurada un formulario (ver modelo en Anexo a este Capítulo) conteniendo la información siguiente, para cada línea:

- a) Identificación de líneas, ramales, desdoblamientos y fraccionamientos operados (mediante denominación, cabeceras y vía) indicando la extensión correspondiente.
- b) Número total de servicios prestados en ambos sentidos, para línea, ramal y fraccionamiento, y total de vehículos-Km.
- c) Pasajeros totales transportados por línea, detallados por secciones tarifarias, en valores absolutos y porcentaje. La información será agrupada por secciones, aún en caso de alteraciones de tarifa. Si existieran cambios en la estructura tarifaria, se presenta una declaración firmada complementaria, detallando los pasajeros por sección.
- d) Recaudación total de la línea
- e) Promedio de coches en servicio.
- j) Índices:
  - Pasajeros/veh-Km.
  - Recaudación/veh-Km.

G.2) Deberá presentarse un cuadro (ver modelo) con información complementaria para un día hábil a determinar por la Dirección Provincial conteniendo lo siguiente, por ramal, fraccionamiento, desdoblamiento, según corresponda:

- a) Cantidad de servicios por sentido, por tramo horario.
- b) Cantidad de pasajeros por sentido, tramo horario y tramo farifario.
- c) Índice pasajero/vehículo-Km. por sentido y tramo horario.

#### H. Presentación de documentación complementaria.

Se elevará por nota la información siguiente, en la oportunidad que en cada caso se indica:

H.1) Estatutos societarios, toda vez que se produzca alguna modificación.

H.2) Balance, declaración de bienes, etc., según corresponda, cada vez que la sociedad se vea legalmente obligada a ello, a los 10 días hábiles de confeccionado el documento.

H.3) Nómina de accionistas, a los cinco días de producida cualquier modificación en su composición, o de realizada la Asamblea General Ordinaria de la Sociedad.

H.4) Nómina de apoderados, especificando las facultades otorgadas, toda vez que se modifique este rubro, por altas o bajas.

#### H.5) Cambio de domicilio legal y/o social.

Esta documentación deberá cumplir con los requisitos siguientes:

- Balances, declaraciones de bienes, etc.: copia certificada por profesional autorizado, con firma certificada en el Consejo Profesional correspondiente.
- Estatutos, nómina de accionistas etc.: copia autenticada por escribano público del acta de la Asamblea correspondiente.
- Altas o bajas de apoderados: copia autenticada por escribano público del testimonio del poder correspondiente, o de revocación de poder, cuando correspondiere (no deberá incluirse nueva copia de testimonios ya presentados).

#### I. Inspección de vehículos.

Toda vez que se considere conveniente, personal de la Dirección Parque procederá a la inspección del parque móvil de la empresa operadora. La misma deberá realizarse en la sede de la empresa, preferentemente; pero podrán producirse inspecciones expeditivas de vehículos en operación, sin afectar la prestación del servicio.

I.1) En todos los casos, se labrará un acta, empleándose igual formulario al empleado para la habilitación o baja de parque, observándose igual procedimiento.

I.2) El Jefe de la División Parque eleva al Jefe del

Departamento Técnico su informe, acompañando el acta correspondiente.

I.3) El jefe del Departamento procede a notificar a la empresa de los resultados de la inspección y de los aspectos que deben ser corregidos, otorgándose un plazo a este fin. Si a los 15 días hábiles de realizada la inspección no mediara comunicación alguna por parte de la DPT, se considerará que el vehículo inspeccionado se encuentra en estado apto para el servicio.

I.4) La empresa operadora informará cuando haya cumplimentado todas las correcciones solicitadas.

I.5) Si en el curso de una inspección posterior se constatará que las correcciones solicitadas no se implementaron, el Jefe del Departamento Técnico podrá inhabilitar el vehículo para la prestación del servicio, u otorgar nuevo plazo para su cumplimiento, de existir descargo satisfactorio por parte de la empresa.

#### J. Inspección de Instalaciones.

Este operativo consiste en la inspección exclusiva de las instalaciones dispuestas para la prestación del servicio en los términos de la concesión otorgada; podrá realizarse en cualquier circunstancia, en particular en caso de que la empresa informe cambios en este rubro (por mudanza u otro motivo).





J.1) Personal de la División Inspección y Tráfico tendrá a su cargo la inspección. Finalizada la misma, se procederá a levantar el acta correspondiente, la que será firmada por ambas partes. En caso de disenso, la empresa procederá a informar a la DPT por separado, en el plazo de 5 días; caso contrario, se considerará aceptada el acta labrada.

J.2) El inspector eleva el acta al Jefe de División, que verificará la corrección del procedimiento, y a su criterio repetirá la inspección, en caso de dudas o de existir objeciones de peso, por parte de la empresa. Una vez perfeccionado este paso, el Jefe de División elevará al Jefe de Departamento de Inspección y contralor los antecedentes.

J.3) El Jefe del Departamento procede a notificar a la empresa de su dictamen acerca de la inspección y de los aspectos que deben ser corregidos, otorgándose un plazo a este fin. Si a los 15 días hábiles de realizada la inspección no mediara comunicación alguna por parte de la DPT, se considerará que no corresponden observaciones a la empresa.

K. Inspección de Servicios.

Dentro de este rubro, se agrupan dos casos posibles, a saber:

- Inspecciones rutinarias realizadas por iniciativa de la DPT.
- Inspecciones realizadas por denuncias por parte de usuarios.

Los rubros comprendidos son los siguientes:

- Cumplimiento de itinerarios y paradas.
- Cumplimiento de horarios y frecuencias.
- Cobro de tarifas autorizadas.
- Utilización de boletos habilitados.
- Comportamiento del personal de la empresa.
- Niveles de ocupación del coche.
- Otros.

(Lo referente a estado del parque es incumbencia del Departamento Técnico).

En todos los casos, se trata de tareas a cargo de la División Inspección y Tráfico, cuyos inspectores procederán a la redacción de un informe de acuerdo al formulario adjunto.

#### K.1 Inspecciones rutinarias.

En función de órdenes impartidas por el Jefe de División, se realizarán inspecciones referidas a todos o parte de los rubros anteriormente mencionados. En caso de constatarse incumplimiento, el inspector elaborará el correspondiente informe, que será elevado al Jefe de División. Este, una vez establecida la corrección de lo actuado elevará los antecedentes al Jefe de Departamento. La información referente a boletos relevados será rutinariamente remitida a la División Contralor Económico.

Si este lo considera pertinente, procederá a la apertura de un sumario administrativo.

## K.2 Denuncias de usuarios.

Toda denuncia de los usuarios deberá ser realizada por escrito, mediante nota o formulario que serán presentados personalmente o mediante representante autorizado, exhibiendo documentos de identidad. Dicha presentación deberá incluir lo siguiente:

- Datos identificatorios del denunciante y su domicilio y teléfono.
- Datos identificatorios de empresa concesionaria de la línea sobre la que se presenta la denuncia.
- Datos identificatorios del vehículo donde ocurrió el hecho denunciado, si correspondiere.
- Día y hora, y breve descripción de lo ocurrido.
- Boleto correspondiente al viaje, si correspondiere.

La presentación será examinada por el Jefe de División de Inspección y Tráfico, quien establecerá si se encuentra correctamente formulada, requiriendo eventualmente las aclaraciones que considere necesarias; en lo posible, ello será realizado en la oportunidad de la presentación. Si a juicio del Jefe de División no existe infracción alguna la denuncia será desestimada. En caso contrario, elevará lo actuado con su informe al Jefe de Departamento, quien actuará de igual manera que frente al informe elaborado por un inspector, pudiendo ordenar inspecciones complementarias. Si se considera pertinente procederá a la instrucción de un sumario administrativo. Una vez concluido el procedimiento, se citará al denunciante para notificarse de la decisión tomada respecto de su denuncia.

L. Inspecciones administrativo-contables.

L.1) La División de Contralor Económico podrá realizar inspecciones de carácter administrativo-contables a los efectos siguientes:

- Examinar estatutos y actas de reuniones de directorio o de accionistas/socios de las empresas operadoras, a fin de verificar el cumplimiento de las normas de concesión o permiso.

- Establecer la situación económico-financiera de las empresas operadoras, al efecto de verificar su capacidad para continuar con la prestación del servicio.

- Verificar la veracidad de la información presentada a la DPT.

- Verificar el cumplimiento de obligaciones tributarias.

La empresa deberá colaborar en todo momento con el personal actuante.

L.2) Una vez finalizada la inspección se labrará el acta correspondiente, que será firmada por ambas partes. En caso de disidencia, el acta será firmada por el inspector, debiendo la empresa, en un plazo de 5 días, manifestar los motivos correspondientes.

L.3) El Jefe de la División de Contralor Económico-Financiero verificará el desarrollo de la inspección, procediendo a realizar las averiguaciones complementarias que considere necesarias. En caso de considerar que existe alguna anomalía o transgresión, se procederá a la apertura del sumario correspondiente.

M. Sustanciación de Sumarios y Sanciones.

El sumario consistirá en una actuación administrativa cuyo objetivo es determinar la existencia o no de infracciones a las normas legales y reglamentarias vigentes, fundamentando las sanciones que se requieran. No podrán existir sanciones sin sumario previo.

El informante será siempre un Jefe de Departamento.

El sumario se compone de las etapas siguientes:

- M.1) Iniciación, a partir de los antecedentes reunidos por personal de la Dirección Provincial de Transporte, a juicio del Jefe de Departamento.
- M.2) Notificación a la empresa del contenido de los antecedentes, a fin de producir el descargo correspondiente, en un plazo de x días. Esta presentación podrá realizarse por única vez, aceptándose solamente aclaraciones posteriores, a expresa solicitud del sumariante.
- M.3) Informe del sumariante, quien queda facultado a decidir por la inexistencia de la infracción. En caso contrario, elevará los antecedentes al Director Provincial, incluyendo copia del proyecto de resolución, con la sanción propuesta.
- M.4) Dictamen de la asesoría legal de la Dirección Provincial, con carácter previo a la intervención de la DPT, en el cual deberá pronunciarse sobre el mérito de la sanción propiciada.

- M.5) El Director Provincial podrá firmar el proyecto de resolución, solicitar nuevos elementos de juicio o decidir por la inexistencia de la infracción.
- M.6) Los eventuales recursos a la decisión tomada seguirán la normativa existente en el Ministerio del Progreso y Crecimiento.
- M.7) Cumplidos los pasos anteriores y no existiendo recursos, o vencido el plazo para ello, se archivarán las actuaciones.
- M.8) Para todo otro aspecto del sumario, se seguirá la normativa existente.
- M.9) En caso de que se aplicaran sanciones, se incorporará copia de la resolución correspondiente en el legajo de la empresa.

#### N. Ajustes tarifarios.

Los ajustes tarifarios serán formalizados mediante resolución de la Dirección Provincial de Transporte, en base a informe del Departamento Técnico. La misma contendrá el porcentaje de ajuste general, en anexo y los cuadros tarifarios correspondientes a cada línea, para aquellas en la que existiera seccionamiento tarifario.

Las empresas deberán notificarse del aumento en la Dirección Provincial (Mesa de Entradas), donde retirarán copia de la resolución. Sólo a partir de ese momento quedarán facultadas para el cobro de la nueva tarifa.

Los vehículos deberán exhibir copia de la resolución o del cuadro tarifario recibido (según corresponda), firmada por un responsable de la empresa, no admitiéndose otra presentación. (NOTA: Se mantendrán las presentaciones vigentes).

#### 8.4.3

#### Instrumentos para la actualización de la información de base.

Bajo este concepto, se reúne el conjunto de instrumentos que utiliza la Dirección Provincial de Transporte a los fines del seguimiento del sistema, en lo que hace a los rubros siguientes:

- 1 Adecuación de la red a la demanda: frecuencias, itinerarios y otros aspectos operativos.
- 2 Adecuación de los niveles tarifarios a los costos de operación.

Se trata cada caso por separado, aún cuando ambos rubros requieren en parte igual base informativa (en lo que hace a la demanda y a los servicios prestados).

##### i) Adecuación de la red a la demanda.

Existen aquí dos conjuntos de fuentes de información: los relevamientos rutinarios y los no rutinarios.

a) Los relevamientos rutinarios se refieren a aquella información que se produce en forma corriente. Se incluye aquí la información estadística que se indicó en el acápite 8.4.2; esto es, la declaración de información mensual y la declaración de información complementaria. Ambos elementos permiten establecer los patrones básicos de rendimiento del sistema, pudiendo evaluarse con facilidad la necesidad de corregir horarios y/o frecuencias, y el efecto de diferentes calidades de servicio sobre líneas competitivas, en términos globales.



b) Los relevamientos no rutinarios son aquéllos que se realizan por única vez, en función de requerimientos específicos. Ellos cubren una gama relativamente amplia de posibilidades (entre las que se cuentan los tres trabajos de campo realizados en este estudio). No es posible dar aquí una enumeración completa y exhaustiva, dadas las diferentes necesidades que puedan plantearse; pero cabe desarrollar algunos criterios generales.

b.1) Por un lado, pueden realizarse relevamientos generales de la red, a fin de constatar con detalle si el sistema conserva un buen desempeño, en lo que hace a su tortuosidad, superposiciones, etc. El instrumento más adecuado es un Conteo de Ascenso y Descenso, identificando origen y destino, igual al realizado en este estudio (con las adaptaciones del caso, en lo que hace a zonificación, si bien no es recomendable una alteración pronunciada, por cuanto impediría una comparación). Salvo que se produzcan cambios acelerados en el sistema, será necesario realizar este operativo una vez cada 5 años, aproximadamente.

Si se desea verificar la adaptación de la red en lo que hace a transferencias y recorridos a pie, se requerirá una Encuesta a Usuarios, sobre una base análoga a la de la realizada en este estudio. Por último, si se plantea como objetivo captar demanda hoy no atendida (viajes a pie o en automóvil), se requerirá una Encuesta a Hogares, operativo ya de considerable envergadura.

b.2) Por otro lado, es posible (y seguramente más probable), que se requieran relevamientos sectorizados (para ciertas áreas

y/o líneas), principalmente en función de la necesidad de responder a solicitudes de modificaciones puntuales de la red (por parte de las empresas operadoras o de usuarios). En términos de complejidad y costo crecientes, pueden identificarse los instrumentos siguientes (que admiten algunas variantes y combinaciones):

- Conteos de pasajeros ascendidos y/o descendidos por tramo de la red, sin identificar origen y destino (como es el caso del conteo complementario producido en este estudio).

- Conteos de ascenso y descenso, identificando orígenes y destinos (similar también al realizado en este estudio).

- Encuestas expeditivas a usuarios, a fin de identificar recorridos a pie, origen y destinos de viajes, horarios de viaje, etc.

- Encuestas en hogares, con igual contenido, pero a fin de captar la totalidad de posibles usuarios de una área.

Los conteos pueden utilizarse para estudiar solicitudes de modificaciones de recorrido o frecuencia, sea para la línea solicitante, sea para eventuales líneas impugnadoras; los posibles efectos sobre las respectivas ecuaciones económico-financieras pueden ser razonablemente bien establecido. Pueden utilizarse muy exitosamente este tipo de relevamientos para evaluar el impacto de modificaciones de carácter experimental, con un muy reducido empleo de recursos.

Las encuestas a usuarios y a hogares se utilizan básicamente para diseñar en forma correcta la cobertura de áreas no servidas (por ejemplo, barrios nuevos), al detectar los destinos

predominantes de los viajes. La encuesta de hogares, por su costo y complejidad, debe ser empleada sólo en los casos donde resulte realmente irremplazable (principalmente, para detectar usuarios posibles, pero no actuales).

ii) Adecuación de los niveles tarifarios a los costos de operación.

Este tema se refiere tanto al cálculo de costos como de la recaudación.

En el capítulo correspondiente se desarrolla la metodología de costos y tarifas para el servicio de transporte urbano y suburbano. La misma requiere un seguimiento constante, para actualizar los valores monetarios y los parámetros de cálculo. A continuación, se trata cada caso por separado.

a) La actualización de los valores monetarios se realiza mediante consultas periódicas de precios. Se considera indispensable realizar esta tarea con frecuencia mensual, como mínimo. Dado que el cálculo completo requiere el conocimiento de un volumen considerable de datos, se sugiere aquí realizar un cálculo expeditivo, basado en los rubros de mayor peso, a saber:

- Salarios.
- Valor del vehículo.
- Combustibles.
- Neumáticos.

Para la cobertura de los rubros restantes, puede emplearse el

Indice de Precios Mayoristas no Agropecuarios, o más convenientemente las variaciones de valores observados en otras áreas urbanas para las que existen cálculos sistemáticos (por ejemplo, el cálculo realizado por FATAP para la Región Metropolitana de Buenos Aires); estos precios podrán ser actualizados adecuadamente una vez por año. La actualización de las tarifas es una tarea trivial.

b) En lo que atañe a los parámetros de cálculo, se deben distinguir aquí dos rubros: los parámetros técnicos para el cálculo de costos y los niveles de utilización del servicio. Respecto de los primeros se recomiendan estudios para su revisión cada cinco años; ellos se realizarán a partir de la evolución de las características del parque, mediante consultas a fabricantes, a cámaras empresarias, al Instituto Nacional de Tecnología Industrial y a las administraciones de otras áreas urbanas.

Los niveles de utilización del servicio pueden ser modificados mensualmente, a partir de las informaciones rutinarias presentadas por las empresas operadoras.

**Empresa:**

**Domicilio legal:**

**Domicilio social:**

[illegible]

Declaro bajo juramente que la informacion aqui presentada es verdadera.

San Fernando del Valle de Catamarca,

.....  
Firma y aclaracion

## LINEAS URBANAS Y SUBURBANAS

**Empresa:**

Domicilio social:

Señor Director Provincial:

Me dirijo a Ud. a fin de solicitar la habilitacion de boletos, de acuerdo al detalle siguiente:

[illegible]

Sin mas, salud a Ud. muy atentamente.

San Fernando del Valle de Catamarca,

.....  
Firma y aclaracion

8 / 113

Indice de Precios Mayoristas no Agropecuarios, o más convenientemente las variaciones de valores observados en otras áreas urbanas para las que existen cálculos sistemáticos (por ejemplo, el cálculo realizado por FATAP para la Región Metropolitana de Buenos Aires); estos precios podrán ser actualizados adecuadamente una vez por año. La actualización de las tarifas es una tarea trivial.

b) En lo que atañe a los parámetros de cálculo, se deben distinguir aquí dos rubros: los parámetros técnicos para el cálculo de costos y los niveles de utilización del servicio. Respecto de los primeros se recomiendan estudios para su revisión cada cinco años; ellos se realizarán a partir de la evolución de las características del parque, mediante consultas a fabricantes, a cámaras empresarias, al Instituto Nacional de Tecnología Industrial y a las administraciones de otras áreas urbanas.

Los niveles de utilización del servicio pueden ser modificados mensualmente, a partir de las informaciones rutinarias presentadas por las empresas operadoras.

A N E X O 3

PROPUESTA DE MISIONES Y FUNCIONES

PARA LA

DIRECCION DE TRANSPORTE DE LA PROVINCIA

DE CATAMARCA



La propuesta de Misiones y Funciones que se presenta a continuación se basa en el Organigrama propuesto para el organismo presentado en el presente capítulo. Por razones operativas, se basa en la normativa actualmente en vigencia en la Provincia, pero se considera que es totalmente compatible, con algunos ajustes menores, con el Anteproyecto de Ley Provincial de Transporte que se presenta en este Estudio.

#### DIRECCION

Misión: Aplicación de la Ley 2426 y Decreto E-H (OP) n°393/62 y Contralor de su cumplimiento.

#### Funciones.

- 1 Acordar y reglamentar todo tipo de Permiso o Concesión de líneas de transporte de Pasajeros y Encomiendas en todo el ámbito de la Provincia de Catamarca.
- 2 Otorgar licencias para la explotación de los servicios de cargas por cuenta de terceros.
- 3 Establecer convenios con las municipalidades, ad referendum del Poder Ejecutivo Provincial, con el objeto de coordinar acciones para la mejor prestación de los servicios, permaneciendo las concesionarias bajo la exclusiva jurisdicción de la DPT.
- 4 Licitatar toda Concesión de nuevas líneas o regularizar las existentes, de acuerdo a lo establecido en las Leyes de Contabilidad de la Provincia y de Obras Públicas en vigencia, debiéndose confeccionar sus respectivos pliegos previa autorización del Poder Ejecutivo Provincial.
- 5 Determinar la necesidad de establecer nuevas líneas de Transporte de Pasajeros acorde a la necesidad Pública y

demanda existente en las distintas zonas y localidades de la Provincia previo estudio técnico apropiado.

- 6 Autorizar permisos precarios y experimentales para explotaciones de Líneas de Pasajeros ajustándose a las reglamentaciones vigentes en la materia.
- 7 Acordar autorizaciones para ampliaciones de recorridos o ramales nuevos de líneas de Transporte de Pasajeros existentes.
- 8 Autorizar transferencias, fusiones, cesiones o arriendos de las concesiones y tramitar su aprobación por el Poder Ejecutivo de la Provincia.
- 9 Controlar toda documentación y estados contables de las Empresas de Transporte de Pasajeros relativos a las explotaciones de líneas acordadas por el Organismo concedente.
- 10 Elaborar y actualizar el régimen tarifario con intervención de los empresarios concesionarios y presentarlo a aprobación del Poder Ejecutivo.
- 11 Establecer las tarifas para los servicios de transporte de pasajeros y encomiendas.
- 12 Incluir en las tarifas el 3% y 2% sobre pasajes y encomiendas respectivamente como impuestos provinciales y controlar su depósito por parte de las empresas concesionarias.
- 13 Organizar, implementar y controlar el sistema de boleto oficializado.
- 14 Acordar permisos Especiales para viajes Ocasionales y de Turismo o sin rutas fijas en circuitos cerrados.
- 15 Controlar y administrar las Estaciones Terminales de Omnibus en todo el ámbito Provincial que sean propiedad del Estado y

fiscalizar las que sean del peculio de las Municipalidades.

- 16 Establecer convenios con el Estado Nacional "Ad-Referendum" del Poder Ejecutivo Provincial relativo a la Programación, Coordinación y Fiscalización, en el territorio de la Provincia.
- 17 Organizar y dar pautas para controlar y fiscalizar todos los servicios de Líneas Urbanas, Suburbanas, Corta, Media y Larga Distancia comprendidas en el régimen Provincial.
- 18 Planificar estructuras orgánicas para las aplicaciones de multas por infracciones e irregularidades que se cometan por parte de las empresas concesionarias o Personal a su cargo.
- 19 Estructurar sistemáticamente las estadísticas cuantitativas de Empresas, Personal de Conducción, Seguros, Documentaciones de Unidades y todo otro dato de importancia relacionado al Transporte de Pasajeros.
- 20 Implementar métodos apropiados para la habilitación y control técnico de vehículos.
- 21 Controlar el cumplimiento de las obligaciones en materia de seguros.
- 22 Aplicar sanciones a las empresas infractoras a la normativa vigente, previo sumario.
- 23 Organizar el funcionamiento de Delegaciones de Transporte en el Interior de la Provincia en zonas o regiones importantes.

#### SUB-DIRECCION

Misión: Dar continuidad a las acciones emprendidas por la Dirección.

Función:

- 1 Asistir al Director en la programación de actividades.

- 2 Asistir al Director en la organización y control de las actividades de las distintas áreas de la repartición.
- 3 Reemplazar funcional y orgánicamente al Director en ausencia de éste.

#### ASESOR LEGAL

Misión: Asesorar a la Dirección en materia legal.

Función:

- 1 Analizar y asesorar con carácter previo, la legitimidad de los actos administrativos a dictarse.
- 2 Asesorar y preparar los anteproyectos y proyectos de normas y reglamentaciones vinculadas o concernientes al cometido asignado a la Dirección.
- 3 Asistir y asesorar a los Departamentos de la Dirección en los temas que hacen al cometido de la gestión.
- 4 Analizar y asesorar sobre los poderes generales y especiales, contratos y estatutos sociales de los prestatarios.
- 5 Intervenir cuando sea designado ejerciendo la representación y el patrocinio de la Dirección en las causas judiciales en que la misma fuese parte.

#### DELEGACIONES DE TRANSPORTE EN EL INTERIOR DE LA PROVINCIA

Misión: Colaborar con la Dirección en todas las actividades relacionadas al Transporte de Pasajeros.

Función: Controlar todas las Empresas en el interior de la Provincia en sus distintas zonas, mediante las inspecciones realizadas por Inspectores de Transporte con asiento en los Departamentos del Territorio Catamarqueño.

## DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE, INSPECCION Y CONTRALOR

Misión: Organizar y supervisar las actividades de inspección y contralor e informar y asesorar a la Dirección en todo lo concerniente a las tareas a su cargo.

### Funciones:

- 1 Planificar y programar el trabajo del personal de su dependencia.
- 2 Planificar y requerir los medios necesarios para desarrollar el trabajo de su departamento.
- 3 Conducir, asesorar y controlar el personal a su cargo.
- 4 Preparar en tiempo y forma los informes que requiera la Dirección y los que sean necesarios para el cumplimiento de sus funciones.
- 5 Interpretar las ordenanzas, disposiciones, resoluciones y normas que por su contenido hagan a sus funciones.
- 6 Ejecutar y hacer cumplir las órdenes impartidas por la Dirección ajustándose a lo dispuesto en la Ley de Transporte nº2426 y Decretos Reglamentarios que regulan el Transporte de Pasajeros en el ámbito provincial.
- 7 Organizar y hacer ejecutar la fiscalización del Transporte de Pasajeros del orden Provincial.
- 8 Informar a la Dirección de las situaciones en que se encuentran las Concesiones de las distintas líneas Provinciales.
- 9 Organizar el pedido, recepción y control de información estadística por parte de las empresas concesionarias.
- 10 Sustanciar los sumarios ante la comisión de infracciones o normas legales y reglamentarias.

- 11 Aplicar el régimen de boleto oficial.
- 12 Programar, controlar y evaluar las tareas de contralor económico de los permisionarios.
- 13 Organizar y controlar la tramitación de llamados a licitación, otorgamiento de concesiones, modificaciones a los términos de las concesiones.
- 14 Apoyar la tramitación de permisos para viajes especiales.
- 15 Organizar y controlar la expedición de licencias oficiales.

#### DIVISION INSPECCION Y TRAFICO

Misión: Organizar y controlar las tareas a su cargo e informar a la superioridad sobre las mismas.

##### Funciones:

- 1 Programar las rutinas de inspección de la operación de los servicios.
- 2 Dirigir inspecciones rutinarias de: cumplimiento de itinerarios, cantidad de servicios, horarios, utilización de boletos oficializados.
- 3 Recibir, reclamar y revisar la información estadística a proveer por las empresas sobre: parque en servicio, servicios realizados, kilómetros recorridos.
- 4 Realizar informes mensuales sobre el grado de cumplimiento de los permisionarios.
- 5 Sustanciar sumarios.
- 6 Confeccionar y expedir resoluciones de multas.

#### SECCION INSPECCION

##### Funciones:

- 1 Controlar y fiscalizar las líneas Urbanas, Interurbanas,

Corta, Media y Larga distancia en lo relativo a horarios, recorridos, controles de boletos, personal de conducción etc.

- 2 Registrar y fiscalizar las entradas y salidas de unidades y servicios originadas en terminal de ómnibus, control de Licencias Oficiales de conductores, guardas e Inspectores de Empresas Provinciales y Nacionales.
- 3 Informar al Público Usuario en todo lo relacionado a movimientos de Unidades y servicios, horarios, tarifas vigentes, etc.
- 4 Controlar firmas del Personal de las Empresas que tomen servicios en las distintas líneas de orden Provincial y Nacional.

#### SECCION Y SUMARIOS

##### Funciones:

- 1 Expedir proyectos de Resoluciones de sanciones por falencias e infracciones cometidas por las Empresas y Personal a su cargo.
- 2 Sustanciar los sumarios relacionados con las distintas situaciones que se originen en la actuación de las Empresas y el Personal dependiente de éstas.

#### DIVISION CONTRALOR ECONOMICO

Misión: Organizar y controlar las tareas a su cargo e informar a la superioridad sobre las mismas.

##### Funciones:

- 1 Aplicar el régimen de boleto oficializado
- 2 Efectuar las liquidaciones de Derecho de Piso (Tasa por uso de la Terminal) y del Impuesto del 3% sobre la recaudación bruta.

- 3 Controlar el cumplimiento de las obligaciones en materia de seguros.
- 4 Controlar el cumplimiento de las obligaciones previsionales.
- 5 Controlar el cumplimiento de las obligaciones fiscales
- 6 Realizar auditorias contables a las empresas.
- 7 Recibir, reclamar y revisar información estadística a proveer por las empresas sobre: altas y bajas de parque, boletos vendidos (por valor, abonos etc.), personal empleado.
- 8 Realizar informes semestrales sobre cumplimiento de las permisionarias.
- 9 Sustanciar sumarios y expedir proyectos de resolución de sanciones por incumplimiento.

#### SECCION REGIMEN DE BOLETO OFICIAL

##### Funciones:

- 1 Recibir en depósito los stocks de boletos de los permisionarios.
- 2 Sellado, Registro y Entrega de Talonarios y/o Boletos Rollos para las Empresas Concesionarios Provinciales.
- 3 Recibir y controlar las liquidaciones de boletos vendidos.

De adoptarse la metodología propuesta en este Estudio, las funciones serán las siguientes:

- 1 Recibir y procesar las solicitudes de habilitación de boletos.
- 2 Recibir y procesar los comprobantes de pago del impuesto provincial.



## SECCION IMPUESTOS Y SEGUROS

### Funciones:

- 1 Controlar las liquidaciones del impuesto del 3% sobre la venta de boletos.
- 2 Registrar y liquidar el Impuesto de Derecho de Piso a las Empresas de Líneas Interurbanas, Corta, Media, Larga Distancia, Provinciales e Interjurisdiccionales Nacionales por el uso de plataformas de Terminal de Omnibus.
- 3 Controlar el cumplimiento de las obligaciones impositivas y previsionales.
- 4 Controlar el cumplimiento de las obligaciones de seguro del personal y pasajeros.

## DIVISION CONCESIONES, PERMISOS Y LICENCIAS

Misión: Organizar y Controlar las tareas a su cargo e informar a la superioridad sobre las mismas.

### Funciones:

- 1 Intervenir en la tramitación de los llamados a licitación para adjudicar concesiones de servicios.
- 2 Intervenir en la tramitación del otorgamiento de concesiones.
- 3 Intervenir en la tramitación de renovación y prórroga de concesiones.
- 4 Intervenir en la tramitación de las modificaciones a los términos de las concesiones.
- 5 Mantener el archivo actualizado sobre los términos vigentes de las concesiones.
- 6 Tramitar los permisos para viajes especiales.
- 7 Expedir licencias especiales a conductores, guardas e inspectores de las empresas comprendidas en el Régimen Provincial.

## SECCION CONCESIONES

### Funciones:

- 1 . Intervenir en la tramitación administrativa de los llamados a licitación y otorgamiento de concesiones.
- 2 Actualizar el archivo de los términos de las concesiones.
- 3 Preparar la documentación de Permisos Especiales, Ocasionales y de Turismo en Circuito Cerrado que efectúan las distintas Empresas de Transporte de Pasajeros del medio, ajustándose a las reglamentaciones vigentes Provinciales y Nacionales.

## SECCION LICENCIAS

### Funciones:

- 1 Preparar la documentación para la expedición de Licencias Oficiales de Choferes, Guardas e Inspectores.

## DEPARTAMENTO TECNICO

Misión: Organizar y supervisar las actividades del área técnica e informar y asesorar a la Dirección en todo lo concerniente a las tareas a su cargo.

### Funciones:

- 1 Planificar y programar el trabajo del personal de su dependencia.
- 2 Planificar y requerir los medios necesarios para desarrollar el trabajo de su departamento.
- 3 Conducir, asesorar y controlar el personal a su cargo.
- 4 Preparar en tiempo y forma los informes que requiera la Dirección y los que sean necesarios para el cumplimiento de sus funciones.

- 5 Interpretar las ordenanzas, disposiciones, resoluciones y normas que por su contenido hagan a sus funciones.
- 6 Elaborar y actualizar metodologías para la determinación de necesidad de nuevos servicios y las características de la oferta.
- 7 Producir informes técnicos proponiendo nuevos servicios.
- 8 Preparar y controlar los proyectos de pliegos de licitación.
- 9 Evaluar ofertas a licitaciones y producir informes.
- 10 Elaborar y actualizar metodologías para determinar la necesidad de modificaciones a la red de servicios.
- 11 Informar sobre la necesidad de modificaciones a la red y formular los correspondientes proyectos de resolución.
- 12 Evaluar el funcionamiento del sistema e informar a la superioridad.
- 13 Elaborar metodologías para la obtención y procesamiento de información.
- 14 Elaborar y actualizar metodologías de determinación de tarifas.
- 15 Efectuar el seguimiento de la evolución de costos.
- 16 Elevar los cuadros tarifarios por línea para su aprobación.
- 17 Organizar y fiscalizar las actividades de inspección técnica de vehículos y control de seguros.
- 18 Elevar a la Dirección los proyectos de resolución y antecedentes sobre licitaciones, y adjudicación de concesiones permisos y su modificación.

#### DIVISION PLANEAMIENTO, COSTOS Y TARIFAS

Misión: Organizar y ejecutar las tareas a su cargo e informar a la superioridad sobre las mismas.

#### Funciones:

- 1 Determinar necesidad de nuevos servicios.
- 2 Determinar características de los mismos (cabeceras, itinerarios, horarios, frecuencias, parque).
- 3 Preparar pliegos de licitación.
- 4 Analizar ofertas a licitaciones.
- 5 Determinar la necesidad de modificaciones a la red.
- 6 Determinar características de las modificaciones.
- 7 Analizar pedidos de renovación y prórroga de concesiones.
- 8 Preparar proyectos de resolución para nuevas concesiones o modificaciones a las existentes.
- 9 Organizar el seguimiento y evaluación del sistema a partir de información estadística y relevamientos directos.
- 10 Programar y realizar procesamiento de información.
- 11 Programar operativos de recolección de información primaria.
- 12 Actualizar la metodología de costos.
- 13 Efectuar relevamiento de precios para cálculo de costos.
- 14 Actualizar niveles tarifarios.
- 15 Confeccionar cuadros tarifarios por línea.
- 16 Determinar periódicamente la ecuación economico-financiera de las líneas.
- 17 Ordenar la preparación del material cartográfico requerido para el mapeo de líneas, cómputo de kilometraje, indicación de secciones tarifarias y tareas de planeamiento.

#### SECCION PLANEAMIENTO Y CARTOGRAFIA

#### Funciones:

- 1 Procesar información estadística.
- 2 Preparar síntesis estadísticas periódicas sobre

funcionamiento del sistema.

- 3 Preparar material para el análisis de modificaciones a la red de servicios.
- 4 Preparar material cartográfico.

#### SECCION COSTOS Y TARIFAS

Funciones:

- 1 Recopilar precios de insumos de la actividad de transporte.
- 2 Aplicar la metodología de costos y tarifas.
- 3 Confeccionar cuadros tarifarios por línea.

#### DIVISION PARQUE AUTOMOTOR.

Misión: Organizar y ejecutar las tareas a su cargo e informar a la superioridad sobre las mismas.

Funciones:

- 1 Organizar las áreas de control técnico y habilitación de vehículos.
- 2 Proponer las normas de control técnico y periodicidad de inspecciones.
- 3 Elevar a la superioridad los informes sobre estado técnico de vehículos y proyectos de habilitación.
- 4 Responsabilizarse por el control del material e instalaciones requeridas para el control técnico.
- 5 Requerir los materiales y mantenimiento necesarios para dichas instalaciones y equipos.
- 6 Supervisar el cumplimiento de las obligaciones de seguros sobre el parque automotor.

#### SECCION MECANICA.

Funciones:

- 1 Efectuar las revisiones técnicas de vehículos.

2 Emitir certificados de habilitación técnica.

3 Efectuar inspecciones periódicas del parque.

#### SECCION HABILITACIONES Y SEGUROS.

1 Confeccionar certificados de habilitación.

2 Controlar el cumplimiento de obligaciones de seguros.

#### DIVISION PERSONAL.

##### Misiones y Funciones:

1 Controlar horarios de entrada y salida del Personal que se desempeñe en la Dirección de Transporte.

2 Elevar parte diario de asistencia del personal a la Dirección General de Personal.

3 Confeccionar Partes Médicos diarios de los Agentes de la Repartición.

4 Registrar toda novedad inherente a situaciones del Personal.

5 Llevar control de Franquicias, Licencias, Francos, Turnos, etc.

6 Elaborar Legajos particulares de todo el Personal que se desempeñe en la Repartición.

#### DIVISION SECRETARIA Y ADMINISTRACION.

Misión: Realizar la gestión burocrática y administrativa del organismo interna y de relación con otras dependencias del gobierno.

##### Funciones:

1 Organizar y Controlar las actividades de las áreas a su cargo.

2 Proveer de servicios de secretaria a la Dirección y restantes

áreas.

- 3 Proveer servicios de mayordomía.
- 4 Elaborar el proyecto de presupuesto del organismo y controlar la ejecución presupuestaria.
- 5 Llevar la administración de la Terminal.
- 6 Llevar el control de recaudación.
- 7 Informar a la superioridad sobre las áreas a su cargo.

#### SECCION MESA DE ENTRADAS Y ARCHIVO.

Funciones:

- 1 Registrar, derivar y archivar toda documentación que ingrese o egrese de las distintas áreas o dependencias del organismo.

#### SECCION MAYORDOMIA.

Funciones:

- 1 Realizar el mantenimiento de higiene de la Terminal y dependencias administrativas.
- 2 Ejecutar delingenciamientos de correspondencia y trámites en general.

#### SECCION PRESUPUESTO Y COMPRAS.

Funciones:

- 1 Llevar registro de la ejecución presupuestaria.
- 2 Tramitar notas de pedidos de compras.
- 3 Confeccionar autorizaciones de gastos.
- 4 Efectuar compras.
- 5 Llevar el control del Patrimonio de la DPT.
- 6 Informar a la Dirección de los Estados de cuentas.

#### SECCION ADMINISTRACION DE TERMINAL.

- 1 Preparar documentación para licitación de locales y espacios.
- 2 Preparar contratos de concesión de locales y espacios.
- 3 Efectuar liquidaciones para pago de alquileres.
- 4 Mantener actualizados los estados de cuenta de los concesionarios con la Terminal.
- 5 Preparar documentación para llamados a licitación por obras y mantenimiento de la Terminal.
- 6 Efectuar seguimiento y liquidaciones de pago a contratistas por obras en la Terminal.

#### SECCION RECAUDACION.

##### Funciones:

- 1 Recaudar fondos por los distintos conceptos que perciba la Dirección.
- 2 Efectuar los depósitos en Rentas Generales según corresponda.
- 3 Informar sobre el estado de caja.

#### SECCION SECRETARIA.

##### Funciones:

- 1 Elaborar notas y toda documentación de acuerdo a órdenes de la superioridad.
- 2 Derivar a las distintas dependencias de la Dirección toda documentación en trámites administrativos.



ANEXO

FORMULARIOS

ACTA DE INSPECCION DE VEHICULOS

Empresa operadora:

Motivo de la inspección:

Identificación del vehículo:

1. Habilitación por  
renovación de parque

- Chapa:

- Año de Fabricación:

2. Baja por renovación de  
parque

- Número de chasis:

3. Incremento de parque  
(Resol.     /     )

- Número de motor:

- Número de interno:

4. Reducción de parque  
(Resol.     /     )

5. Habilitación de rutina

6. Inspección

ESTADO DEL VEHICULO INSPECCIONADO

(no cumplimentar para los motivos 2 y 4)

1. Carteles identificatorios

2. Funcionamiento de puertas

3. Pisos/escaleras de acceso

4. Asientos

5. Iluminación interior

ACTA DE INSPECCION DE VEHICULO  
(2da. hoja)

Empresa:

Número de interno:

---

6. Pasamanos

7. Chapa/pintura en general

6. Neumáticos

7. Frenos

8. Dirección

9. Motor

10. Transmisión y caja de velocidades

11. Luces exteriores

12. Otros rubros

OBSERVACIONES

S.Fernando del V. de Catamarca,

.....  
Firma y aclaración  
Empresa operadora

.....  
Firma y aclaración  
Inspector

ACTA DE INSPECCION

- Instalaciones
- Administrativo-contable

En el día de la fecha, se ha procedido a la realización de la inspección

- de instalaciones
- administrativo-contable

constatándose lo siguiente:

S.Fernando del V. de Catamarca,

.....  
Firma y aclaración  
Empresa operadora

.....  
Firma y aclaración  
Inspector

DENUNCIA DE USUARIO

Referencia: Vehículo, día y hora de ocurrencia del hecho denunciado

Empresa:

Línea:

Ramal:

Interno:

Día:

Hora:

SEÑOR DIRECTOR PROVINCIAL DE TRANSPORTE:

Me dirijo a Ud. a fin de denunciar que, en las circunstancias detalladas en la referencia, se ha producido lo siguiente:

[NOTA: indicar el motivo de la

denuncia, ampliando de ser necesario]

- 1) Incumplimiento de itinerario o parada
- 2) Incumplimiento de horario
- 3) Cobro de tarifas no autorizadas
- 4) Mal comportamiento del personal de la empresa
- 5) Vehículo descompuesto o en mal estado.
- 6) Otros

San Fernando del V.de Catamarca,

.....

Firma y aclaración del presentante

Doc. de identidad:

INFORME DE INSPECCION DE SERVICIOS

Referencia:

Línea: Ramal, fracc.: Interno:

Turno: Ida/vuelta: Día: Hora:

---

SEÑOR JEFE DE LA DIVISION INSPECCION Y TRAFICO:

Me dirijo a Ud. a fin de informar a continuación acerca de la inspección realizada, de acuerdo a lo indicado en la referencia:

1. Cumplimiento de itinerario o paradas.
2. Cumplimiento de horarios y frecuencia.
3. Cobro de tarifas autorizadas
4. Detalle de estado de boletería:

---

Tarifa/abono	Número	Serie
--------------	--------	-------

---

INFORME DE INSPECCION DE SERVICIOS  
(2da. hoja)

---

4. Comportamiento de personal de la empresa

5. Nivel de ocupación del coche

- Con asientos vacíos
- Hasta 10 personas de pie
- Entre 10 y 25 personal de pie
- Sobrecargado

6. Otros rubros

S.Fernando del V. de Catamarca,

.....  
Firma y aclaración  
del Inspector

INFORMACION ESTADISTICA MENSUAL

Empresa:

Domicilio legal:

Domicilio social:

Periodo: /19

1. LINEA, RAMALES, DESDOBLAMIENTOS Y FRACCIONAMIENTOS OPERADOS			
Denominacion	Cabeceras/via	Extension (km)	Servicios mensuales
2. VEHICULOS-KM REALIZADOS:		3. RECAUDACION TOTAL:	
4. PASAJEROS TOTALES TRANSPORTADOS			5. COCHES EN SERV. (promedio)
Seccion tarifaria	Cantidad	%	
			6. INDICES
			Pas./veh-km:
			Rec./veh.km:
Total		100%	##### ##### #####

Declaro bajo juramento que la información aquí presentada es verdadera.

San Fernando del Valle de Catamarca,

.....  
Firma y aclaración



**Empresa:**

Domicilio legal:

Domicilio social:

Linea:

Ramal, fraccionamiento, etc.:

Extension: km

NOTA: La información se clasificará por tramo horario de acuerdo a la hora de salida de cabecera. Deberá cumplimentarse un formulario para cada tramo horario.

Declaro bajo juramento que la información presentada es verdadera.

San Fernando del Valle de Catamarca,

.....  
Firma y aclaración 0 / 1 1 1

## LINEAS URBANAS Y SUBURBANAS

**Empresa:**

**Domicilio legal:**

**Domicilio social:**

[illegible]

Declaro bajo juramente que la informacion aqui presentada es verdadera.

San Fernando del Valle de Catamarca,

.....  
Firma y aclaracion

8 / 112

## LINEAS URBANAS Y SUBURBANAS

**Empresa:**

**Domicilio legal:**

Domicilio social:

Señor Director Provincial:

Me dirijo a Ud. a fin de solicitar la habilitacion de boletos, de acuerdo al detalle siguiente:

[illegible]

Sin mas, salud a Ud. muy atentamente.

San Fernando del Valle de Catamarca,

Firma y aclaracion

8/113