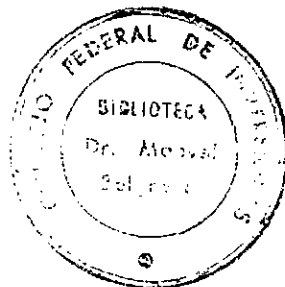


**CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES  
PROVINCIA DE CATAMARCA**

**ESTUDIO DE TRANSPORTE URBANO  
DE LA CAPITAL Y LOCALIDADES ALEDANAS**

**TERCER INFORME DE AVANCE**

**Tomo 1**



**Experto Responsable  
Alberto E. G. Muller**

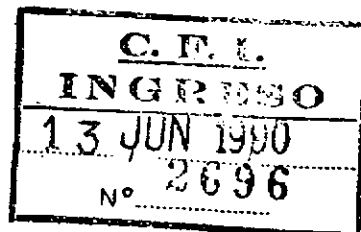
**Junio 1990**

Buenos Aires, 12 de junio de 1990.-

Señor Secretario del  
CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

Ing. JUAN JOSE CIACERA

S \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ D



De mi mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. a efectos de adjuntar el Tercer Informe de Avance del "ESTUDIO DE TRANSPORTE URBANO DE LA CIUDAD DE CATAMARCA Y LOCALIDADES ALEDANAS", en cuatro ejemplares.

La presente entrega se realiza en un todo de acuerdo con el contrato suscripto en su oportunidad.

Sin más, saludo a Ud. muy atentamente.

A stylized, handwritten signature in dark ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the bottom.

Lic. ALBERTO E.G. MULLER

Experto responsable

Alte. F.J.Seguí 1177

1416-Buenos Aires

Tel.: 582-0927

# TERCER INFORME DE AVANCE

## INDICE

### TOMO I

	página
<u>Introducción</u>	1
1 <u>Contenido</u>	1
2 <u>Observaciones</u>	2
3 <u>Tareas de Campo</u>	3
A <u>ESTUDIO DE TRANSPORTE URBANO</u>	
1 <u>Relevamiento de Información Primaria</u>	4
1.0 <u>Introducción</u>	4
1.1 <u>Conteo de ascenso y descenso.</u>	4
1.2 <u>Conteo complementario.</u>	10
1.3 <u>Encuesta a usuarios.</u>	11
<u>Anexos Capítulo 1</u>	15
2 <u>Costos, rentabilidad y empresas operadoras.</u>	33
2.1 <u>Cálculo de costos de explotación.</u>	33
2.2 <u>Empresas Operadoras</u>	38
<u>Planillas de cálculo de costos</u>	56
3 <u>Dirección Provincial de Transporte.</u>	97
3.0 <u>Introducción</u>	97
3.1 <u>Propuesta de organización</u>	97

3.2	Reglamentación de actuaciones administrativas	108
3.3	Instrumentos para la actualización de la información de base	132
	Anexo 3.1 Propuesta de misión y funciones	138
	Anexo 3.2 Formularios	155
4	<u>Pliego de bases y condiciones generales y metodología de evaluación.</u>	161
4.1	Pliego de condiciones generales	161
4.2	Metodología de evaluación.	161
	Anexo: Metodología de evaluación	164
	Anexo: Pliego de condiciones	178
5	<u>Demanda y flujos</u>	194
5.0	Introducción	194
5.1	El direccionamiento de los flujos de viajes	195
5.2	Niveles de carga por línea	199
	Anexo 5.1 Pasajeros pasantes y carga media por línea a y tramo	207
6	<u>Conclusiones para el presente Informe de Avance.</u>	222

## TOMO II

B	<u>Anteproyecto de Ley Provincial de Transporte.</u>	
	Mensaje de elevación	1
	Texto del anteproyecto	53

## INTRODUCCION

### 1. Contenido

El presente Tercer Informe de Avance reseña las tareas realizadas entre el 13 de abril y el 13 de junio, para el Estudio de Transporte Urbano de la Ciudad de Catamarca y localidades aledañas.

La parte A se refiere al Estudio de Transporte Urbano propiamente dicho, y consta de los capítulos siguientes:

- El Capítulo 1 reseña el desarrollo de las actividades de campo realizadas hasta el presente.

- El Capítulo 2 contiene el cálculo de costos y rentabilidad de cada una de las líneas del sistema, y se refiere además a la situación de las empresas operadoras actuales.

- El Capítulo 3 está dedicado a la Dirección Provincial de Transporte, e incluye una propuesta de organigrama, reglamentación de actuaciones e instrumentos para la actualización de la información de base.

- El Capítulo 4 incluye el Pliego de Bases y Condiciones y la Metodología de Evaluación para el futuro llamado a concurso de líneas.

- El Capítulo 5 contiene los resultados alcanzados hasta el presente, en lo referente a tareas de campo.

- El Capítulo 6, por último, reúne algunas conclusiones alcanzadas en el presente informe.

La parte B del Estudio contiene la redacción final del Anteproyecto de Ley Provincial de Transporte, con el correspondiente mensaje de elevación.

## 2. Observaciones

En los anteriores informes de avance se hizo mención a la entrega aún pendiente de determinados elementos, indispensables a los fines de la realización de las tareas; ellos son las planillas de conductor y los cuestionarios dirigidos a los operadores, requiriendo información acerca de la organización y gestión empresarias. Respecto de lo primero, no se produjeron novedades en el período cubierto por el presente informe, por lo que resta una parte del universo sin cobertura (líneas 21 y 27), de dimensión mínima; debe sin embargo notarse que mediante los conteos de ascenso y descenso se han podido recoger algunos elementos de juicio. En lo que hace a los cuestionarios, se ha obtenido respuesta por parte de todos los operadores que forman empresas organizadas en funcionamiento normal, por lo que quedan pendientes sólo dos casos de reducida importancia (La Paz y La Independencia, operadores precisamente de las líneas 21 y 27). Por lo demás, se entiende que la cobertura alcanzada es satisfactoria, con

lo que se completan las tareas pendientes.

En otro orden, cabe mencionar que en el presente informe se realiza el cálculo definitivo de costos y rentabilidad para todas las líneas (excepto 21 y 27), a valores actualizados; asimismo, se desarrollan los instrumentos para la actualización de la información de base. Ambos rubros representan un adelanto parcial, respecto del cronograma acordado, a los fines de dar más tiempo para su discusión; en particular, interesaría contar con un juicio acerca de los procedimientos de cálculo de los costos.

Corresponde por último señalar que con el presente informe concluye la redacción del Anteproyecto de Ley Provincial de Transporte y el mensaje de elevación correspondiente. El primero ha recibido algunas correcciones respecto de la versión anteriormente presentada, en función de observaciones verbales realizadas por funcionarios de la provincia; pero se encuentra desde ya sujeto a los ajustes que se juzguen de interés para aquélla.

### 3. Tareas de campo

En el período cubierto por el presente informe, se realizaron dos actividades de campo. Por un lado, la Encuesta a Usuarios, de acuerdo a lo previsto; por el otro, se realizaron, fuera de lo acordado originariamente, conteos complementarios, a fin de ampliar información para algunos tramos de 10 líneas suburbanas. Ambos operativos fueron concretados entre el 21 y el 24 de mayo, sin inconvenientes.

A - ESTUDIO DE TRANSPORTE URBANO



## 1. RELEVAMIENTO DE INFORMACION PRIMARIA

### 1.0 Introducción

El presente capítulo caracteriza las actividades de campo (encuestas, conteos etc.) que se realizaron, de acuerdo a lo programado oportunamente, como así también el tratamiento primario dado a la información.

Se hace referencia en primer término al conteo de Ascenso y Descenso, cuyas características ya fueron presentadas en el 2do. Informe de Avance, indicando los principales resultados obtenidos.

Luego, se describe brevemente un conteo complementario, necesario para completar información del conteo anterior.

Por último, se indican los principales aspectos de la Encuesta a Usuarios, en lo que hace al contenido y a la implementación del operativo.

### 1.1 Conteo de ascenso y descenso

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

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

Se relevaron 11.448 viajes según la siguiente distribución:

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

Se considera que los 324 servicios encuestados (sobre los 364 programados) y los 11.448 viajes relevados sobre los 11.753 programados) ofrecen un buen material muestral para realizar las expansiones correspondientes por línea y obtener la matriz general de viajes para la ciudad de Catamarca y las zonas aledañas.

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

En estos casos, la estrategia utilizada para respetar el diseño muestral fue la siguiente: cuando el conteo se realizaba sobre un sólo vehículo de la línea afectada, se anuló el trabajo realizado en ese turno, encuestando a la línea otro día. Cuando el conteo se realizaba simultáneamente sobre dos vehículos de una línea y uno de ellos suspendía el servicio se optó por rescatar

el material del conteo realizado hasta el momento de quedar fuera de servicio.

Los resultados muestrales obtenidos por línea pueden observarse en el Anexo 1.1 denominado "Resultados muestrales por línea".

#### 1.1.2 Tratamiento de los datos muestrales

##### a) Procesamiento General.

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

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

##### b) Factores de expansión.

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

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

donde:

CE: Coeficiente de expansión.

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

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

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

c) Matrices muestrales por vehículo.

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

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

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

d) Matrices expandidas por turno y línea.

A cada tramo de los itinerarios de las líneas se le asignó el

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

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

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

**Tarde:** Durante la tarde, la curva horaria no registra picos que permitan diferenciar los viajes de ida y regreso (ver acápite 4 del 2do. Informe de Avance). La hipótesis que se planteó, supone que durante el horario del conteo se relevaron viajes de ida y sus regresos. Para corregir posibles desvios sobre el muestreo se simetrizaron las matrices respetando el número mayor de viajes relevado para cada sentido de un mismo tramo ( $i_j > j_i$ : luego  $j_i = i_j$ ) para obtener el **valor muestral** de viajes de un tramo en un sentido para el turno de la tarde.

### 1.1.3 Resultados Generales de la expansión

Se acompaña en anexo 1.2 la matriz general expandida de viajes.

Del total de viajes diarios producidos por el sistema de transporte, el 64% corresponde a desplazamientos geográficos

intraurbanos, el 29% a viajes que unen la planta urbana con zonas suburbanas y el 7% restante a viajes entre zonas suburbanas.

intraurbanos	22.948	64%
urbanos-suburbanos	10.748	29%
intra-suburbanos	<u>2.370</u>	7%
	36.066	

La mayor generación de viajes se observa en la zona 1, correspondiente al centro de la ciudad. El 40% de los viajes tiene a esta zona como uno de sus extremos.

El ranking de zonas (ver cartografía correspondiente) con una producción de más de 1000 viajes diarios es la siguiente:

Zona 1	1º	7.194
Zona 7	2º	2.970
Zona 4	3º	2.616
Zona 22	4º	2.448
Zona 8	5º	2.016
Zona 9	6º	2.008
Zona 6	7º	1.604
Zona 20	8º	1.521
Zona 13	9º	1.495
Zona 10	10º	1.373
Zona 2	11º	1.105
Zona 11	12º	1.031
Zona 19	13º	1.005

La mayor producción entre zonas corresponde a los siguientes pares:

Par de zonas	cantidad de viajes diarios
1-4	1.832
1-22	1.482
1-8	1.316
1-20	1.016
7-4	970
1-2	856
7-22	782
1-6	670
1-13	660
1-14	626
1-28	532
1-19	512

Obsérvese que la zona 1 (centro) y la 7 (Terminal de ómnibus) funcionan como polos de atracción de viajes con respecto al resto de las zonas periféricas de la capital y las zonas aledañas.

El análisis detallado de los niveles de tráfico por tramo y línea se realiza en el capítulo correspondiente al estudio de la demanda.

## 1.2 Conteo Complementario.

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

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

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

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

La realización de este conteo complementario se realizó sobre ocho líneas del sistema: 1; 5; 8; 15; 15B; 17; 20 y 23 según la programación que se adjunta en el Anexo 1.3 (ver instrucciones conteo de Pasajeros en 2da. y 3ra. Sección de Líneas Suburbanas).

### 1.3. Encuestas a usuarios de autotransporte Público de Pasajeros.

#### 1.3.1 Objetivos.

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



### 1.3.2 Metodología

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

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

El cuestionario aplicado, de una duración aproximada de 6 a 8 minutos, comprendió 27 preguntas (ver Anexo 1.4: "Cuestionario de Encuesta a usuarios") sobre los siguientes items:

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

El trabajo de campo se realizó entre el 21 y 24 de mayo. El plantel de 15 encuestadores fue instruido con anterioridad para realizar la entrevista a pasajeros que esperan a ascender en colectivo (ver Anexo 1.5: "Instructivo de Campo").

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

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

En Anexo 1.6 se detalla la definición para el ingreso de los datos y los códigos correspondientes.

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

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

Las zonas correspondientes a la planta urbana son homólogas a la zonificación utilizada para el conteo anterior del número 1 al 19 (ver cartografía correspondiente). Sobre las zonas suburbanas se realizó una agregación mayor que la utilizada para el conteo; se definieron en total seis zonas que abarcan las siguientes localidades.

Zona 20 corresponde a las zonas anteriormente definidas como 20 y 21 e incluye a las localidades de La Chacarita; Parque Chacabuco y Sumalao.

Zona 21 corresponde a las zonas anteriormente definidas como 22-28-25 y 34. Abarca las localidades de San Isidro; Tres Puentes; Pozo el Mistol; El Bañado; Villa Dolores; Bo.El Jardín; Banda Varela; Cura Figueroa; Punta Pavimento y Santa Rosa.

Zona 22 corresponde a las zonas anteriormente definidas como 29-31-30. Comprende las localidades de San Antonio; Polcos; El Hueco; Falda San Antonio; El Hospicio; Bo. Juan XXIII; San José; Bo. Luppi; La Tercena; Sr. de los Milagros.

Zona 23 Corresponde a las zonas anteriormente definidas como 32 y 33. Incluye las localidades de La Carrera; Collagasta; Pomancillo y Las Firquitas.

Zona 24 Comprende a las zonas anteriormente definidas como 23 y 24. Comprende a la Fábrica de Alpargatas y Huaycama..

Zona 25 Corresponde a las zonas anteriormente definidas como 26 y 27. Abarca al Bo. Municipal sobre ruta 38; Santa Cruz; Embalse La Isla y El Portezuelo.

ANEXO 1.1

RESULTADOS MUESTRALES POR LINEA

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

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

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

MATRIZ DE VIAJES DIARIOS EN UN SENTIDO ENTRE ZONAS DE ASCENSO Y DESCENSO

Zonas	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	Total
1	91	428	106	916	102	335	224	658	154	169	147	129	330	313	139	81	65		256	508	88	741	1	4	238	64	14	256	124	54	123	47	24	163	7102
2		32	29	54		94	100	30	70	82	25	8	34	13		4	11		10	28		4			5								13	646	
3			2	38		5	22	6	11	13	1		7	10		5	3		3	5													12	143	
4				103	5	115	485	49	101	131	42	29	160	7	12	11	10		33	33	9	81	10	1	26	4		13	23	12					1505
5					10		32	42	31	16		6	35									10			5									187	
6						18	68	22	76	82	92	26	91	98	8	1	30		58	97	11	121	10	1	23	2		63	20	14			7	1039	
7							18	203	78	39	9	10	134	15		19	29		64	206	35	391	7	19	148	56	54	44	86	41	185	51	79		2020
8								128	224	169	78	16	133	24	35		6				25	4	18					16						876	
9									17	61	56	61	84	49	95	3	19		47	132	44	176	4	2	143	48	6	10	54	22	40	5	17	28	1243
10										28	65	41	82	103	29	4	10		30	52	4	41	2	2				67							560
11											24	42	65	40	149	4			15	50		53						50						492	
12												21	22	5																					48
13													29	23	45	38	5		21	43		58						27							289
14														25		6	4		17	10		14						16							92
15															41																				41
16																5																			5
17																	3			20	14	34	1	1					10		15	2	27	127	
18																																			0
19																			22	78		135			45	8	4	73	18	24	18	1	3		429
20																				14		104			10	7	8	18	13	17	12	11	23	10	247
21																					2	20	2	3				2	6		6	2			43
22																						84			58	15	29	47	38	19	64	13	12		379
23																																			0
24																																			0
25																									44	53	6								103
26																										4									4
27																											8								8
28																												6							6
29																													11	5	84	21	3		124
30																														2					2
31																															86	88	44		218
32																																9	25		34
33																																	14		14
34																																		5	5
Total	91	460	137	1111	117	567	949	1138	762	810	539	389	1206	725	553	181	195	0	576	1276	232	2071	55	33	745	261	129	718	403	210	633	250	244	265	16031

Fuente : Conteo de Ascenso y Descenso

ANEXO 1.3  
INSTRUCCIONES CONTEO DE PASAJEROS  
EN SEGUNDA Y TERCERA SECCION DE LINEAS SUBURBANAS

Objetivos del conteo

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

Líneas

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

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

## Planilla de Relevamiento de Información

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

### Operativo

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

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

### LUNES 21

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

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

### MARTES 22

<u>Línea 17</u>	1000 Viv.	10.30	Polideportivo	11.30
	" "	12.30	"	13.30
	" "	18.30	"	17.30
	" "	20.30	"	21.30

Línea 8	1000 Viv.	10.00	Sta. Rosa	11.00
	" "	12.05	"	12.50
	" "	18.10	"	18.50
	" "	19.35	"	20.10

### MIÉRCOLES 23

<u>Línea 15</u> al Portezuelo	Terminal	10.25	Portezuelo	11.45
		12.40		14.00
		15.15		16.45
		17.45		?

<u>Línea 15</u> a Posta Sanitaria	Terminal	10.35	Posta Sanit.	11.15
		12.00		12.45
		17.30		18.15
		19.00		19.45

JUEVES 24

<u>Línea 20</u>	Terminal	10.45	Bajar en Punta Médanos
		12.40	y esperar otro micro de
		15.20	la línea 20 que vuelva
		18.10	a la Terminal.

Línea 5a y	Terminal	10.45	Santa Rosa	11.20
5b		12.00		12.35
		18.15		18.50
		19.30		20.05



DIRECCION PROVINCIAL DE TRANSPORTE DE CATAMARCA

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

Encuesta a Usuarios

Registro No. \_\_\_\_\_

Encuesta No. \_\_\_\_\_

Nombre encuestador \_\_\_\_\_

Fecha: \_\_\_\_\_

P1 Turno:

☐ Mañana

☐ Tarde

F2 Zona

Parada \_\_\_\_\_

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

Lugar Para  
Codificar.

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

P3

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

P4

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

P5

1	
2	
3	
4	
9	

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

P6

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

P7

¿qué línea? \_\_\_\_\_

¿donde subió? \_\_\_\_\_

¿donde bajó? \_\_\_\_\_

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

P8

Observaciones: \_\_\_\_\_

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

si  
no

¿cuál/es líneas? \_\_\_\_\_  
¿dónde lo deja? \_\_\_\_\_

P9

1	
2	

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

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

P10

1	
2	
3	
4	
9	

P11 (Sólo para los que contestaron A Pie)  
¿cuántas cuadras tendrá que caminar?

P11

--

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

¿qué línea? \_\_\_\_\_  
¿de dónde? \_\_\_\_\_  
¿a dónde? \_\_\_\_\_

P12

--

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

P13

--

P14 ¿Cuál es el motivo de este viaje?

trabajo  
estudio  
trámites  
compras  
salud  
familiares  
otros

especificar  
Ns/Nc

P14

01	
02	
03	
04	
05	
06	

99	
----	--

P15 ¿Ahora Ud. va o viene de su casa?

viene de su casa \_\_\_\_\_  
va a su casa \_\_\_\_\_  
motivo \_\_\_\_\_ motivo

P15

01	
02	
03	

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

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

especificar

P16

01	
02	
03	
04	
05	

Ud. contestó durante esta semana a una encuesta de este tipo? si  
no

Seguir con los que contestaron NO a la pregunta anterior.

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

P17 Sexo  
Femenino 1  
Masculino 2

P17

P18 Edad \_\_\_\_\_

P18

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

Completo  
Incompleto  
En curso

P19

P20 ¿Posee vehículo propio en la familia?

No  
Si, auto  
Si, ciclomotor  
Si, utilitario  
Si, Otros \_\_\_\_\_

P20

1	
2	
3	
4	
5	

especificar

### CODIFICACION INTERNA

Codificación F.19      ¿qué estudios cursó?

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

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

P21

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

P22

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

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

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

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

P23

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

P24

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

P25

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

P26

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

P27

.....  
CRUCE DE CALLES

.....  
LOCALIDAD

MUCHAS GRACIAS.

ANEXO 1.5  
INSTRUCCIONES PARA MANEJO DEL CUESTIONARIO DE LA ENCUESTA A  
USUARIOS

Objetivos:

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

Donde se realizan las encuestas.

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

A quienes se entrevista.

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

Número de encuestas a realizar.

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

Aplicación del cuestionario.

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

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

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

Colocará su nombre y fecha en los lugares previstos

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

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

La entrevista con los usuarios se iniciará haciendo mención

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

#### P9 Conocimiento del sistema de transporte.

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

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

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

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

#### P11 Cuadras caminadas al descender.

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

#### P12 Líneas de transferencia.

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

#### P13 Tiempo de espera.

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

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

#### P14 Motivo del viaje.

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

#### P15 Dirección del viaje.

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

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

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

#### P16 Viaje complementario.

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

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

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

#### P17 Sexo.

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

#### P18 Edad.

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

#### P19 Educación.



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

#### P20 Posesión de vehículos.

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

#### P21 y 22 Ocupación.

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

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

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

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

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

#### P23 Nivel de Ingresos.

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

#### P24 Viajes Diarios.

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

#### P25 Cuadras caminadas sin colectivo.

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

P26 Calificación.

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

P27 Domicilio.

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

# Instrucciones Para Campo: Encuestas Usuarios

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

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

ANEXO 1.6  
Características para el Ingreso de Datos y Bases

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

---

## 2. COSTOS, RENTABILIDAD Y EMPRESAS OPERADORAS.

### 2.1 Cálculo de los Costos de explotación

En forma análoga a la desarrollada en el primer informe de avance, se realizó un nuevo cálculo de costos de explotación para cada una de las líneas prestatarias de servicios urbanos y suburbanos incluidas en el presente estudio, a precios de mayo de 1990. Asimismo se realizó igual estimación para una empresa y línea "media" ideal representativa de cada tipo de servicio.

Los resultados 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.

Es de señalar que la metodología de cálculo utilizada, continua utilizando para el rubro gastos de mantenimiento una forma de cálculo simplificada, dado que aun no se cuenta con una respuesta del comitente al desarrollo presentado para dicho ítem en el segundo informe de avance. No obstante se continúa trabajando en la obtención de precios de los diferentes insumos involucrados, para que en caso de ser aprobada, realizar su valorización y presentación en el informe final del presente estudio.

En las estimaciones realizadas, tampoco se han incorporado los diferenciales de costos atribuibles a la circulación de vehículos, 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 Subsecretaría 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%.

No obstante la poca variación que acarrearía la incorporación de éste concepto, de resultar de interés para el comitente su inclusión, la misma se realizará en el informe final.

#### 2.1.1 Líneas urbanas

En el Cuadro se muestra una síntesis de de las pautas operativas, parámetros y supuestos adoptados para cada una de las líneas existentes, como así también los relativos a la empresa y línea "media", representativa del conjunto.

Adicionalmente en los Cuadros a se presenta

un detalle de los precios de los insumos y el cálculo y estructura de costos para cada una de las líneas analizadas, acompañándose para facilitar la lectura un listado con los valores de los parámetros relevantes de cada una de ellas, introducidos en la estimación. En todos los casos los valores monetarios están referidos al mes de Mayo de 1990.

#### 2.1.2 Líneas Suburbanas

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

### 2.2- RELACION INGRESO - COSTO

Con la información disponible de tarifa media y pasajeros transportados por kilómetro de cada línea y la correspondiente a los costos de explotación de los servicios, se calculó el grado de cobertura que los ingresos tarifarios brindan a distintas categorías de costos, relacionado éstas a su vez, con el grado de viabilidad económico de la explotación, de acuerdo a los casos posibles descritos en el primer informe de avance.

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

ingreso tarifario

En los cuadros por su parte, se detalla similar información, -para tener una idea más concreta de su magnitud - cuantificando las variables en cifras anuales, al igual que los superávits o déficit que se generan en cada caso.

Los resultados obtenidos expresados en términos de la viabilidad que presenta cada explotación, pueden sintetizarse en la siguiente tabla

<u>Grado de Viabilidad</u>	Lineas	Lineas
	Urbanas	Suburbanas
	Nros.	Nros.
Plena viabilidad		
económico - financiera	24	17
Viabilidad económico - financiera		23A-7
Insuficiencia de rentabilidad	2-25	23B-15SR
Insuficiencia económica	3-10-22-28 Media	1-1N-1C-1B- 8R-8H-26R- 26F-26H-20 30-15P-6-5A 5B Y MEDIA

Como puede observarse la situación económica



financiera de las empresas operadoras, aparece altamente comprometida y no resulta compatible con la prestación de un servicio de razonable calidad y confiabilidad y una adecuada renovación del material rodante afectado a la explotación.

## 2.2 Empresas operadoras

### 2.2.1 Introducción

Para el presente Informe de Avance, se han obtenido respuestas para los cuestionarios por parte de cuatro empresas que aún no lo habían cumplimentado: TAL, Esquiú, Edhenca y Brunello. No ha sido posible relevar los dos casos restantes, los que por otra parte no representan un nivel significativo de oferta (La Independencia y La Paz, con una línea cada una).

Puede entonces considerarse que la información relevada es suficiente para brindar un cuadro de situación acerca del sector empresarial actual.

Para el contenido del cuestionario elaborado, se remite al Primer Informe de Avance. A continuación, se presentan los resultados alcanzados, para luego sistematizar las conclusiones obtenidas y formular algunas recomendaciones.

### 2.2.2 Caracterización

#### i) 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. El emprendimiento se constituyó en 1972, produciéndose la incorporación de la segunda línea en 1977. 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.

ii) 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.

ii) 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 (1,9) es en principio adecuada; para el caso del personal restante, la dotación es algo mayor de la de la empresa TAL, cuya escala es semejante.

#### 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.

#### 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.

iii) 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 simultáneamente 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.

iv) 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 u

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.

### 2.2.3 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.

- En general las 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 solo 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).

- 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. Encambio, 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).

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 3.2. y 3.3.), 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.

CUADRO NRO.  
COMPARACION INGRESO - COSTO  
LINEAS URBANAS

CONCEPTO/LINEA NRO.	2	5	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
INGRESO 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	2219.0
COSTO TOTAL TARIFARIO (A/KM) (3)	2382.0	2314.7	2320.7	2307.6	2352.8	2274.7	2182.9	2359.6
(1)-(2)- Beneficio (A/KM)(4)	1522.8	1887.1	1890.9	1891.4	1912.2	1868.2	1802.7	1939.1
(1)-(2)-Depreciac.y Benefic. (A/KM)(5)	1785.6	1735.2	1739.6	1729.3	1743.2	1711.2	1639.8	1784.5
(1)/(2) Viabilidad eco-financ.	0.83	0.50	0.69	1.10	0.62	0.83	0.73	0.74
(1)/(3) Plena viabilidad eco-financ.	0.78	0.47	0.65	1.03	0.59	0.78	0.67	0.69
(1)/(4) Insufic. de rentabilidad	0.96	0.57	0.80	1.26	0.72	0.95	0.83	0.84
(1)/(5) Insuficiencia economica	1.04	0.63	0.87	1.38	0.78	1.03	0.92	0.92

CUADRO NRO.  
COMPARACION INGRESO - COSTO ANUAL  
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
INGRESO MEDIO (A) (1)	183487325	97560560	337916124	1322287700	219252726	454203500	418173656	290411082
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION (A) (2)	221474936	195684346	487525806	1293728677	351636653	546393149	570137963	293250114
COSTO TOTAL TARIFARIO (A) (3)	235611573	208174859	518644464	1312477425	374075200	583396825	666529630	418351170
(1)-(2) Beneficio (A)(4)	191178362	169715617	422104118	1254775468	164021490	479143657	500888405	343786440
(2)-(Depreciac.y Benefic. (A)(5)	176627273	156040455	388777417	1264174920	280341083	436877273	455626734	316392413
(1)-(2) Viabilidad eco-financ.	-37987613	-98103608	-149609682	28559024	-152377927	-94185649	-151964367	-102839032
(1)-(3) Plena viabilidad eco-financ.	-52124248	-110594299	-180728360	9810275	-154822474	-129193325	-188355973	-127946088
(1)-(4) Insufic. de rentabilidad	-7691037	-72135057	-84687994	67512232	-84768764	-24940158	-82714749	-53375358
(1)-(5) Insuficiencia economica	6860052	-56479895	-50861293	88112780	-61088357	15326226	-37453078	-25981331

CUADRO NRO. Cont.  
COMPARACION INGRESO - COSTO  
LINEAS SUBURBANAS

CONCEPTO/LINEA NRO.	30	23A	23B	15BR	15P	7	17	6	5A	5B	MEDIA
TARIFA MEDIA (A)	716.80	712.48	711.91	724.13	968.41	753.90	725.00	736.23	714.00	713.30	768.86
CARGA MEDIA (PAS/KM)	2.02	2.70	2.58	2.74	1.62	2.76	4.23	2.15	1.17	1.36	2.23
INGRESO MEDIO (A/KM) (1)	1447.9	1923.7	1836.7	1984.1	1568.8	2080.8	3066.7	1582.9	835.4	970.1	1714.6
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION (A/KM) (2)	2433.1	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)	2508.4	2011.0	1988.8	2120.9	2130.7	2186.6	2259.7	2011.8	2227.0	2304.0	2255.0
(1)-(2)- Beneficio (A/KM) (4)	2126.0	1733.2	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)	1979.1	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.	0.60	0.99	0.95	0.96	0.76	0.98	1.40	0.81	0.39	0.43	0.78
(1)/(3) Plena viabilidad eco-financ.	0.58	0.96	0.92	0.94	0.74	0.95	1.36	0.79	0.38	0.42	0.76
(1)/(4) Insufic. de rentabilidad	0.68	1.11	1.07	1.07	0.85	1.10	1.55	0.90	0.43	0.49	0.87
(1)/(5) Insuficiencia economica	0.73	1.23	1.19	1.19	0.93	1.21	1.70	1.00	0.47	0.54	0.95

CUADRO NRD.  
COMPARACION INGRESO - COSTO  
LINEAS SUBURBANAS

CONCEPTO/LINEA NRD.	1	1 N	1 C	1 B	2 R	3 H	26 R	26 F	26 H	20
TARIFA MEDIA (A)	908.8	1229.6	834.00	832.70	716.20	790.20	711.00	718.10	801.60	822.60
CARGA MEDIA (PAS/KM)	1.32	1.12	1.41	0.60	2.07	1.56	2.37	2.24	1.36	1.70
INGRESO MEDIO (A/KM) (1)	1199.6	1377.2	1175.9	499.6	1482.5	1232.7	1685.1	1608.5	1090.2	1390.4
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION (A/KM) (2)	1904.8	1971.0	1956.4	1991.9	2231.3	2222.5	2264.4	2123.0	2147.9	2004.0
COSTO TOTAL TARIFARIO (A/KM) (3)	1963.7	1928.9	1913.8	2053.5	2360.3	2291.3	2334.4	2188.7	2214.3	2066.0
(2)- Beneficio (A/KM) (4)	1697.4	1698.9	1675.5	1777.1	1961.8	1953.0	1985.8	1891.0	1899.1	1798.2
(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
(1)/(2) Viabilidad eco-financ.	0.63	0.74	0.63	0.25	0.66	0.55	0.74	0.78	0.51	0.70
(1)/(3) Plena viabilidad eco-financ.	0.61	0.71	0.61	0.24	0.64	0.54	0.72	0.73	0.49	0.68
(1)/(4) Insufic. de rentabilidad	0.71	0.82	0.70	0.28	0.76	0.63	0.85	0.86	0.57	0.78
(1)/(5) Insuficiencia economica	0.79	0.91	0.79	0.31	0.82	0.69	0.92	0.94	0.63	0.86

CUADRO NRO.  
COMPARACION INGRESO - COSTO ANUAL  
LINEAS SUBUREANAS

CONCEPTO/LINEA NRO.	I	I R	I C	I B	B R	B H	26 R	26 F	26 H	20
TARIFA MEDIA (A)	908.8	1229.6	834.00	832.70	716.20	790.20	711.00	719.10	801.60	822.60
ICARSA MEDIA (PAS/KM)	1.32	1.12	1.41	0.60	2.07	1.56	2.37	2.24	1.36	1.70
INGRESO MEDIO (A) (1)	375683743	32723197	168911479	20132688	71428488	19797355	1120426898	28768809	45521389	470559240
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION (A) (2)	596517134	44458479	266495292	80265199	1107501962	35693848	161830875	37970266	89687587	674344078
COSTO TOTAL TARIFARIO (A) (3)	614966292	45833486	274737473	82747635	1110826768	36797780	166835924	39144595	92461438	695200282
(1)-(2)- Beneficio (A)(4)	531584466	40130370	240526713	71609014	94517645	31365742	1141921527	33642168	79300114	605094052
(1)-(2)-Depreciac.y Benefic. (A)(5)	476692342	35781231	214195229	64637363	66946206	28841929	1130871157	30691429	72492675	545960031
(1)-(2) Viabilidad eco-financ.	-220833391	-11735282	-97682813	-60132512	-36073474	-15896493	-41403978	-9201457	-44166198	-203784868
(1)-(3) Piena viabilidad eco-financ.	-239285549	-13110289	-105925994	-62614947	-39395280	-17000425	-46409024	-10375785	-46940049	-224641042
(1)-(4) Insufic. de rentabilidad	-155900724	-7407172	-71715234	-51476327	-23089157	-11568387	-21494629	-4873358	-33773725	-134534812
(1)-(5) Insuficiencia economica	-101008599	-2058034	-45383750	-44504675	-15517718	-9044574	-10444259	-1922620	-26971286	-75400790



CUADRO NRO. Cont.  
COMPARACION INGRESO - COSTO ANUAL  
LINEAS SUBURBANAS

CONCEPTO/LINEA NRO.	30	23A	23B	15SR	15P	7	17	6	5A	5B	MEDIA
TARIFA MEDIA (A)	716.80	712.48	711.91	724.13	948.41	753.90	725.00	736.23	714.00	713.30	768.86
CARGA MEDIA (PAS/KM)	2.02	2.70	2.58	2.74	1.62	2.76	4.23	2.15	1.17	1.36	2.23
INGRESO MEDIO (A) (1)	163226187	1421289424	1638226176	1408863991	1160169400	1400353856	1885090804	184880822	97572384	93073153	244371350
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION (A) (2)	274285775	1427196949	1670344864	1423929417	1211005092	1408089008	1632601207	1227932514	252305403	214418693	685004570
COSTO TOTAL TARIFARIO (A) (3)	282768839	1440409219	1691076911	1437040530	1217531050	1420710340	1652166127	1234981978	260108694	221050177	706190208
(2)-(3) Beneficio (A)(4)	239660904	1379587663	1596767017	1380648217	1189364681	1364808176	1572007676	1206292043	226336558	188450089	616532768
(2)-(3)-Depreciac.y Benefic. (A)(5)	223103198	1341867760	1536328083	1344699142	1171613299	1332101463	1521651456	1185028019	206391557	173404212	562710119
(1)-(2) Viabilidad eco-financ.	-111059588	-5907525	-32118686	-15065426	-50835692	-7735152	1252489597	-43051692	-154733019	-121345540	-440633220
(1)-(3) Plena viabilidad eco-financ.	-119542652	-19119795	-52850735	-28176539	-57361650	-20356483	1232924677	-50101156	-162536310	-127977024	-461618857
(1)-(4) Insufic. de rentabilidad	-76434717	41701761	41459159	28215774	-29195280	35545660	1313083128	-21411221	-126764174	-95376936	-372161418
(1)-(5) Insuficiencia economica	-59877010	79421664	1101898093	64164849	-11443898	69252393	1363439348	-147197	-108819173	-80331059	-318338769

CUADRO N°  
PAUTAS DE OPERACION Y PARAMETROS ADOPTADOS  
LINEAS URBANAS

LINEA N°	pasajeros transport. dia	kms. recorridos año	pasajeros transport año	índice pas/km (1/2)	vehiculos en existencia (3)	velocidad kms/vehic. año (1/3=4)	horas de conduccion año (5)	horas chofer año (4/5=6)	dotacion choferes año (7)	dotacion choferes necesaria (6/7)	dotacion choferes adoptada (6/7)
2	718	98915	262070	2.65	1.75	56523	15.0	3768	1925.9	1.96	2.0
3	382	89936	139430	1.55	1.50	59957	16.5	3634	1925.9	1.89	2.0
10	1323	223490	482895	2.16	3.75	59597	19.5	3056	1925.9	1.59	2.0
24	1262	135415	460630	3.40	2.25	60184	15.0	4012	1925.9	2.08	2.0
22	860	158994	313900	1.97	2.75	57816	16.5	3504	1925.9	1.82	2.0
25	1781	256467	650065	2.53	4.00	64117	17.3	3717	1925.9	1.93	2.0
28	1640	277856	592600	2.15	4.00	69464	18.8	3705	1925.9	1.92	2.0
EMPRESA											
MEDIA	1138	177296	415370	2.34	3	62054	17.4	3566	1925.9	1.85	2.0

SUPUESTOS

- En el caso de líneas operadas por una misma empresa, se adoptaron valores fraccionados de parque, para obtener una utilización anual del mismo mas homogénea
- Para las líneas 2, 3, 10, 24 y 22, el personal distinto del de conducción adoptado surgió de asignar la dotación media (3) en forma proporcional al km. anual de cada una de ellas
- Al resto de las empresas incluida la "media" se le adjudicó el valor 0,5 puestos de trabajo por cada especialidad

RO NRO.  
METROS DE CALCULO DEL COSTO KM. DEL AUTOTRANSP. DE PASAJEROS  
ESA Y LINEA MEDIA

x	PARAMETROS	UNIDAD	
36	IPRECIO LAVADO DE MOTOR	A	11000.0000
37	IVALOR ASEGURADO/VALOR DEL VEHIC.	%	0.4813
38	ICDEF. SEG. DEL PERSONAL	%	0.0360
39	ICOTACION 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 1ra. (T)	A	1102000.0000
44	ISUELDO AUXILIAR 1ra. (T)	A	1081000.0000
45	ISUELDO OFICIAL MECANICO (K)	A	1120000.0000
46	ISUELDO PEDNES (M)	A	959400.0000
47	ISUELDO AUXILIAR 1ra. (A)	A	1081000.0000
48	ISUELDO AUXILIAR 2da. (A)	A	1027000.0000
49	ICANTIDAD DE INSPECTORES 1ra. (T).	Unidades	0.0000
50	ICANT. AUXIL. 1ra. (T)	Unidades	0.2100
51	ICANT. OFICIALES MECANICOS (K)	Unidades	0.2100
52	ICANTIDAD PEDNES (M)	Unidades	0.0000
53	ICANTIDAD AUXIL. 1ra. (A)	Unidades	0.0000
54	ICANTIDAD AUXIL. 2da. (A)	Unidades	0.2100
55	IPRECIO DEL CHASIS	A	1197320000.0000
56	IPRECIO 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	Km.	81677.0000
61	IRECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Km.	102096.2500
62	ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	1.2500
63	TASA DE INTERES	%	0.0700
64	IBENEFICIO	%	0.0700
65	ICOT. VALOR ASEGURADO	A	1119035116.0000
66	ICOSTO TOTAL SEGURO	A	5376373.0000
67	ITARIFA TERMINAL	A	
68	ICOEICIENTE GASTOS REPARACION Y MANT.	%	0.6

RO NRO.

NETOS DE CALCULO DEL COSTO KM. DEL AUTOTRANS. DE PASAJEROS

ESA Y LINEA MEDIA

x	PARAMETROS	UNIDAD	
1	ICONSUMO DE COMBUSTIBLE	Lts/Km.	6.2856
2	IACEITE CARTER,FILTRO Y CONS.E/CAMBIO	litros	20.0000
3	IKM. ENTRE CAMBIO DE ACEITE	Kms.	6000.0000
4	ICONSUMO DE ACEITE	Lts/Km.	0.0033
5	IGRASA DE CAJA Y DIFERENCIAL	litros	10.0000
6	IKM. ENTRE CAMBIOS GRASA	Kms.	50000.0000
7	ICONSUMO DE GRASA	Lts/Km.	0.0002
8	ICANTIDAD DE CUBIERTAS	Unidades	6.0000
9	ICANTIDAD DE CAMARAS	Unidades	9.0000
10	ICANTIDAD DE PROTECTORES	Unidades	12.0000
11	IKM. HASTA PRIMER RECAPADO	Kms.	75000.0000
12	IVALOR RESIDUAL NEUMATICOS	%	25.0000
13	IKILOMETRAJE IMPRODUCTIVO	Kms.	0.0200
14	IVIDA UTIL DE LOS NEUMATICOS	Kms.	98039.0000
15	ICANT.ENGRASES GENERALES C/15000 KMS.	Unidades	5.0000
16	ICANT.LAVADOS CARRROC.C/15000 KMS.	Unidades	5.0000
17	ICANT. FILTROS ACEITE C/15000 KMS.	Unidades	2.0000
18	ICANT.FILTROS SASOIL C/15000 KMS.	Unidades	2.0000
19	ICANT. LAVADOS CHASIS C/15000 KMS.	Unidades	1.0000
20	ICANT. LAVADOS MOTOR C/15000 KMS.	Unidades	1.0000
21	ICOSTO MANTEN Y REP/VALOR VEHIC.	%	60.0000
22	IVALOR RESIDUAL VEHICULO	%	0.2000
23	IVIDA UTIL VEHICULO	Kms.	800000.0000
24	VIDA UTIL VEHICULO	Años	9.7947
25	IPRECIO DEL GASOIL	A	1431.8400
26	IPRECIO DEL ACEITE	A	8007.4500
27	IPRECIO DEL KG. DE GRASA	A	5261.3200
28	IPRECIO DE LA CUBIERTA	A	1335000.0000
29	IPRECIO DE LA CAMARA	A	110000.0000
30	IPRECIO DEL PROTECTOR	A	45000.0000
31	IPRECIO ENGRASE GENERAL	A	12000.0000
32	IPRECIO LAVADO DE CARRROCERIA	A	15000.0000
33	IPRECIO FILTRO DE ACEITE	A	17050.0000
34	IPRECIO FILTRO DE SASOIL	A	10120.0000
35	IPRECIO LAVADO DE CHASIS	A	15000.0000

RD NRO.  
METROS DE CALCULO DEL COSTO KM. DEL AUTOTRANS. DE PASAJEROS  
ESA Y LINEA MEDIA

Nº	PARAMETROS	UNIDAD	
----	------------	--------	--

CUADRO NRO.

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	1335000
29	PRECIO DE LA CAMARA	A	110000
30	PRECIO DEL PROTECTOR	A	45000
31	PRECIO ENGRASE 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 MOTOR	A	11000
42	ISUELDO BASICO MENS. DEL CONDUCTOR	A	1134000
43	ISUELDO INSPECTOR DE 1ra. (T)	A	1192000
44	ISUELDO AUXILIAR 1ra. (T)	A	1081000
45	ISUELDO OFICIAL MECANICO (M)	A	1120000
46	ISUELDO PEONES (M)	A	959400
47	ISUELDO AUXILIAR 1ra. (A)	A	1081000
48	ISUELDO AUXILIAR 2da. (A)	A	1027000
55	PRECIO DEL CHASIS	A	197320000
56	PRECIO DE LA CARROCERIA	A	50000000
57	IVALOR DE LA TASA	A	0
58	IVALOR DE LA PATENTE	A	1718669
70	COSTO TOTAL SEGURO	A	5376373

MAURO 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 NEUMATICOS	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	27.696	0.012
SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	114.337	0.048
9 PERSONAL DE CONDUCCION	657.979	0.279
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	156.058	0.066
11 SEGURO DEL PERSONAL	29.302	0.012
12 GASTOS GENERALES	92.336	0.039
SUBTOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	277.695	0.118
13 BENEFICIO	278.989	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

ADRO NRO.

ESTRUCTURA DE COSTOS - EN AUSTRALES DE MAYO DE 1990

SERVICIOS URBANOS

LINEA NRO. 29

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	77.393	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 INDIRECTOS	215.321	0.099
13 BENEFICIO	249.228	0.114
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	12051.917	0.940
14 IMPUESTOS (6%)	130.973	0.060
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	Kms.	69464.0000
61 IRECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Kms.	277856.0000
62 ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	4.0000
99 IVELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	Km./Hora	18.8000

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

RUBRO	A	%
COSTOS VARIABLES		
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	0.082
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	891.636	0.392
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
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	636.711	0.280
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	113.277	0.050
11 SEGURO DEL PERSONAL	27.000	0.012
12 GASTOS GENERALES	88.964	0.039
SUBTOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS	229.241	0.101
13 BENEFICIO	270.013	0.119
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	12138.258	0.940
14 IMPUESTOS (6%)	136.485	0.060
COSTO TARIFARIO TOTAL	12274.742	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.	64117.0000
61 IRECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Kms.	256468.0000
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. 24

RUBRO	A	%
COSTOS VARIABLES		
1 COMBUSTIBLE	408.934	0.177
2 LUBRICANTES	29.544	0.012
3 NEUMATICOS	97.308	0.042
4 ENGRASE Y LAVADO	14.356	0.006
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	152.129	0.066
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	185.490	0.080
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	888.761	0.394
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
7 SEGURO DEL VEHICULO	89.332	0.039
8 PATENTES Y TASAS	28.557	0.012
SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	117.889	0.051
9 PERSONAL DE CONDUCCION	678.320	0.294
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	81.526	0.035
11 SEGURO DEL PERSONAL	27.354	0.012
12 GASTOS GENERALES	89.583	0.039
SUBTOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS	198.473	0.086
13 BENEFICIO	287.658	0.125
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	12169.100	0.940
14 IMPUESTOS (6%)	138.453	0.060
COSTO TARIFARIO TOTAL	12307.554	1.000

PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

39 DOTACION PERSONAL VEHICULO	Unidades	2.0000
50 ICANT. AUXIL. 1ra. (T)	Unidades	0.1900
51 ICANT. OFICIALES MECANICOS (H)	Unidades	0.1900
54 ICANTIDAD AUXIL. 2da. (A)	Unidades	0.1900
53 RECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	Km.	60184.0000
61 RECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Km.	125414.0000
62 ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	2.2500
99 VELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	Km./Hora	15.0000

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

RUBRO	A	%
COSTOS VARIABLES		
1 COMBUSTIBLE	408.934	0.174
2 LUBRICANTES	28.544	0.012
3 PNEUMATICOS	97.308	0.041
4 ENGRASE Y LAVADO	14.356	0.006
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	148.939	0.063
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	185.450	0.079
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	883.570	0.376
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
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
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	80.599	0.034
11 SEGURO DEL PERSONAL	28.314	0.012
12 GASTOS GENERALES	91.055	0.039
SUBTOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS	199.968	0.085
13 BENEFICIO	299.440	0.127
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	12211.577	0.940
14 IMPUESTOS (6%)	141.156	0.060
COSTO TARIFARIO TOTAL	12352.733	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 RECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	Kms.	57816.0000
61 RECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Kms.	158994.0000
62 ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	2.7500
99 VELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	Km./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	185.490	0.080
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	885.989	0.382
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
7 SEGURO DEL VEHICULO	90.212	0.039
8 PATENTES Y TASAS	28.838	0.012
SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	119.050	0.051
9 PERSONAL DE CONDUCCION	685.001	0.295
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	83.195	0.036
11 SEGURO DEL PERSONAL	27.655	0.012
12 GASTOS GENERALES	90.045	0.039
SUBTOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS	200.895	0.087
13 BENEFICIO	290.491	0.125
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	12181.426	0.940
14 IMPUESTOS (8%)	139.240	0.050
COSTO TARIFARIO TOTAL	12320.666	1.000

PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

39	LOCACION PERSONAL VEHICULO	Unidades	2.0000
50	ICANT. AUXIL. 1ra. (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. 3

RUERO	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	151.832	0.066
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	185.490	0.080
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	886.464	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	118.336	0.051
9 PERSONAL DE CONDUCCION	680.888	0.294
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	83.988	0.036
11 SEGURO DEL PERSONAL	27.536	0.012
12 GASTOS GENERALES	89.861	0.039
SUBTOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS	201.384	0.087
13 BENEFICIO	288.747	0.125
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	12175.218	0.940
14 IMPUESTOS (5%)	138.382	0.060
COSTO TARIFARIO TOTAL	12314.700	1.000

PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

39	DOTACION PERSONAL VEHICULO	Unidades	2.0000
50	CANT. AUXIL. 1ra. (T)	Unidades	0.1300
51	CANT. OFICIALES MECANICOS (M)	Unidades	0.1200
54	CANTIDAD AUXIL. 2da. (A)	Unidades	0.1300
60	RECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	Kms.	59957.0000
61	RECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Kms.	99935.5000
62	CANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	1.5000
99	VELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	Km./Hora	16.5000

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	97.398	0.041
4 ENGRASE Y LAVADO	14.356	0.006
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	147.107	0.062
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	125.490	0.078
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	0.303
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	82.238	0.035
11 SEGURO DEL PERSONAL	28.962	0.012
12 GASTOS GENERALES	92.036	0.039
SUBTOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS	203.235	0.085
13 BENEFICIO	306.289	0.129
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	12239.043	0.940
14 IMPUESTOS (6%)	142.918	0.060
COSTO TARIFARIO TOTAL	12381.960	1.000

PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

39 DOTACION 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 RECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	Kms.	56523.0000
61 RECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Kms.	98915.2500
62 ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	1.7500
99 VELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	Km./Hora	15.0000

CUADRO N°  
DATOS DE OPERACIÓN Y PARÁMETROS ADOPTADOS  
LINEAS SUBURBANAS

LINEA	pasajeros	kms.	pasajeros	línea	vehículos	kms/vehic.	velocidad	horas de	horas	dotación	dotación
N°	transport.	recorridos	transport	pas/km	en	año	(comercial)	conducción	chofer	(choferes)	(choferes)
	día	año	año	(existenc.)			efect.año	año	(necesaria)	adoptada	
	(1)	(2)	(1/2)	(3)	(1/2-4)	(5)	(4-5-6)	(7)	(6/7)		
1	1156	312170	414640	1.32	3.75	83512	24.0	3460	1925.9	1.81	2.0
1N	73	22762	26541	1.12	0.25	95046	24.0	3960	1925.9	2.06	2.2
1C	556	143553	202764	1.41	1.3	95703	24.0	3968	1925.9	2.07	2.2
1R	66	40296	24246	0.60	0.5	80592	20.0	4030	1925.9	2.09	2.2
BR	273	48180	59541	2.07	0.75	64240	20.0	3212	1925.9	1.67	2.0
8H	69	16060	25021	1.56	0.25	64240	20.0	3212	1925.9	1.67	2.0
26P	463	71467	169151	2.37	1.15	62145	20.0	3107	1925.9	1.61	2.0
26F	52	17885	39995	2.24	0.25	71540	20.0	3577	1925.9	1.86	2.0
26H	156	41756	56540	1.35	0.60	69592	20.0	3480	1925.9	1.81	2.0
20	1568	336494	572164	1.70	4	84123	19.7	4499	1925.9	2.34	2.5
30	623	112730	227243	2.02	2	56665	19.3	2950	1925.9	1.52	2.0
23R	1623	219000	592343	2.70	2.75	79636	20.5	3885	1925.9	2.02	2.0
23P	2457	347480	896701	2.58	4.25	61760	20.5	3988	1925.9	2.07	2.0
15SR	1547	206069	564551	2.74	2.50	82427	18.3	4504	1925.9	2.34	2.5
15P	453	102096	165293	1.62	1.25	61677	17.5	4667	1925.9	2.42	2.5
7	1456	192407	531336	2.76	2.50	76963	17.7	4348	1925.9	2.26	2.5
17	3346	288611	1221290	4.23	3.50	82460	15.0	5497	1925.9	2.95	3.0
6	697	116800	250755	2.15	1.25	93440	18.7	4997	1925.9	2.59	2.5
5A	375	116800	136927	1.17	1.5	77867	16.5	4719	1925.9	2.45	2.5
5B	356	95943	130096	1.36	1.5	63962	16.5	3576	1925.9	2.01	2.0
EMPRESA											
MEDIA	866.7	142527.9	317385.6	2.23	1.3	79192	19.4	4092	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 surgió de asignar la dotación media de (3) en forma proporcional al km. anual de cada una de ellas
- Para las líneas 8R, 6H, 26R, 26F y 26H, el personal distinto del de conducción adoptado surgió 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 adoptó 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 estimó en 0,33 puestos de trabajo por especialidad para cada una de ellas
- Al resto de las empresas incluida la "media" se le adjudicó el valor de 0,5 puestos de trabajo por cada especialidad

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

DESCRIPCION	A	B
COSTOS VARIABLES		
1 COMBUSTIBLE	408.934	0.208
2 LUBRICANTES	29.544	0.015
3 PNEUMATICOS	97.308	0.050
4 ENGRASE Y LAVADO	14.356	0.007
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	175.279	0.089
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	185.490	0.094
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	907.910	0.453
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
7 SEGURO DEL VEHICULO	84.378	0.043
8 PATENTES Y TASAS	80.590	0.041
SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	84.968	0.043
9 PERSONAL DE CONDUCCION	498.840	0.249
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	111.321	0.057
11 SEGURO DEL PERSONAL	21.506	0.011
12 GASTOS GENERALES	80.832	0.041
SUBTOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS	213.759	0.109
13 BENEFICIO	207.304	0.105
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	1194.771	0.970
14 IMPUESTOS (6%)	59.910	0.030
COSTO TARIFARIO TOTAL	1194.369	1.000

# PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

39 DOTACION PERSONAL VEHICULO	Unidades	2.0000
50 (CANT. AUXIL. 1 <sup>ra</sup> . (T)	Unidades	0.5000
51 (CANT. OFICIALES MECANICOS (M)	Unidades	0.5000
54 (CANTIDAD AUXIL. 2 <sup>da</sup> . (A)	Unidades	0.5000
60 RECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	Km.	83512.0000
61 RECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Km.	513170.0000
62 (CANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	3.7500
69 VELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	Km/hora	24.0000



LÍNEA 443.  
 ESTRUCTURA DE COSTOS - EN AUSTRALES DE MAYO DE 1990  
 SERVICIOS ENDEURANOS  
 LÍNEA 443. 1 A

CÓDIGO	A	%
<b>COSTOS VARIABLES</b>		
1 COMBUSTIBLE	409.934	0.212
2 LUBRICANTES	89.544	0.015
3 PNEUMÁTICOS	97.309	0.050
4 ENERASE Y LAVADO	14.556	0.007
5 DEPRECIACIÓN MATERIAL PODANTE	183.039	0.095
6 REPARACIÓN MATERIAL RESANTE	185.490	0.096
<b>SUB TOTAL COSTOS VARIABLES</b>	<b>917.865</b>	<b>0.475</b>
<b>COSTOS FIJOS DIRECTOS</b>		
7 SEGURO DEL VEHICULO	53.566	0.029
8 PATENTES Y TASAS	13.082	0.009
<b>SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS</b>	<b>74.647</b>	<b>0.039</b>
9 PERSONAL DE CONDUCCION	472.470	0.245
<b>COSTOS FIJOS INDIRECTOS</b>		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	122.265	0.063
11 SEGURO DEL PERSONAL	21.410	0.011
12 GASTOS GENERALES	86.423	0.042
<b>SUBTOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS</b>	<b>224.098</b>	<b>0.115</b>
13 BENEFICIO	182.148	0.094
<b>COSTO TOTAL DE EXPLOTACION</b>	<b>1187.100</b>	<b>0.970</b>
14 IMPUESTOS (2%)	57.867	0.030
<b>COSTO TARIFARIO TOTAL</b>	<b>1192.897</b>	<b>1.000</b>

PARÁMETROS PARTICULARES DE LA LÍNEA

39 CANTIDAD PERSONAL VEHICULO	(Unidades)	2.2000
50 CANT. AUXIL. tra. (T)	(Unidades)	0.0500
51 CANT. OFICIALES MECANICOS (M)	(Unidades)	0.0500
54 CANTIDAD AUXIL. tra. (A)	(Unidades)	0.0500
60 RECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	(Kms.)	95046.0000
61 RECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	(Kms.)	22761.5000
62 CANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	(Unidades)	0.2500
99 VELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	(Kz./Hora)	24.0000

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

RUBRO	A	%
COSTOS VARIABLES		
1 COMBUSTIBLE	406.934	0.214
2 LUBRICANTES	23.544	0.015
3 NEUMATICOS	97.308	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	916.057	0.480
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
7 SEGURO DEL VEHICULO	56.178	0.029
8 PATENTES Y TASAS	17.958	0.009
SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	74.136	0.039
9 PERSONAL DE CONDUCCION	469.220	0.245
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	113.231	0.059
11 SEGURO DEL PERSONAL	20.972	0.011
12 GASTOS GENERALES	79.759	0.042
SUBTOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS	214.069	0.112
13 BENEFICIO	180.897	0.095
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	1856.405	0.976
14 IMPUESTOS (3%)	57.415	0.030
COSTO TARIFARIO TOTAL	1913.820	1.000

PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

15 DOTACION PERSONAL VEHICULO	Unidades	2.2000
16 CANT. AUXIL. 1ra. (1)	Unidades	0.2800
17 CANT. OFICIALES MECANICOS (2)	Unidades	0.2800
18 CANTIDAD AUXIL. 2da. (1A)	Unidades	0.2800
19 RECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	Km.	95703.0000
20 RECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Km.	143534.5000
21 CANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	1.5000
22 VELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	Km./Hora	24.0000

CUADRO NRO.

ESTRUCTURA DE COSTOS - EN AUSTRALES DE MAYO DE 1970

SERVICIOS SUBURBANOS

LÍNEA NRO. 1 y

DESCRIPCION	A	%
<b>COSTOS VARIABLES</b>		
1 COMBUSTIBLE	408.934	0.199
2 LUBRICANTES	39.544	0.014
3 NEUMATICOS	97.308	0.047
4 ENGRASE Y LAVADO	14.356	0.007
5 DEPRECIACION MATERIAL FODANTE	173.011	0.084
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	185.499	0.090
<b>SUB TOTAL COSTOS VARIABLES</b>	<b>907.652</b>	<b>0.442</b>
<b>COSTOS FIJOS DIRECTOS</b>		
7 SEGURO DEL VEHICULO	66.711	0.032
8 PATENTES Y TASAS	21.326	0.010
<b>SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS</b>	<b>88.037</b>	<b>0.042</b>
9 PERSONAL DE CONDUCCION	357.207	0.271
<b>COSTOS FIJOS INDIRECTOS</b>		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	115.354	0.056
11 SEGURO DEL PERSONAL	24.212	0.012
12 GASTOS GENERALES	84.623	0.041
<b>SUBTOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS</b>	<b>224.189</b>	<b>0.109</b>
13 BENEFICIO	214.915	0.105
<b>COSTO TOTAL DE EXPLOTACION</b>	<b>1191.390</b>	<b>0.970</b>
14 IMPUESTOS (13%)	51.605	0.020
<b>COSTO TARIFARIO TOTAL</b>	<b>1203.495</b>	<b>1.000</b>

#### PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

39 CANTIDAD PERSONAL VEHICULO	Unidades	2.2000
50 CANT. AUXIL. Tra. (1)	Unidades	0.0800
51 CANT. OFICIALES MECANICOS (M)	Unidades	0.0800
54 CANTIDAD AUXIL. Pda. (A)	Unidades	0.0800
59 RECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	Km.	80592.0000
61 RECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Km.	40296.0000
62 CANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	0.5000
99 VELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	Km/Hora	20

CUADRO ADE.

ESTRUCTURA DE COSTOS - EN AUSTRALES DE MAYO DE 1990

SERVICIOS SUBURBANOS

LÍNEA Nº8. B 3

CUBRO	A	B
COSTOS VARIABLES		
1 COMBUSTIBLE	438.934	0.178
2 LUBRICANTES	28.544	0.012
3 NEUMÁTICOS	97.303	0.042
4 ENGRASE Y LAVADO	14.356	0.006
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	157.149	0.068
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	165.490	0.068
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	891.780	0.388
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
7 SEGURO DEL VEHICULO	83.492	0.036
8 PATENTES Y TASAS	26.754	0.012
SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	110.246	0.048
9 PERSONAL DE CONDUCCION	635.492	0.276
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	300.529	0.027
11 SEGURO DEL PERSONAL	30.057	0.013
12 GASTOS GENERALES	53.417	0.021
SUBTOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS	384.003	0.161
13 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
40 (CANT. AUXIL. Tra. (T))	(Unidades)	0.0000
51 (CANT. OFICIALES NEUMÁTICOS (n))	(Unidades)	0.2500
54 (CANTIDAD AUXIL. Eca. (a))	(Unidades)	0.2500
50 RECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	(Kms.)	34240.0000
61 RECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	(Kms.)	45180.0000
62 CANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	(Unidades)	0.7500
39 VELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	(km./Hora)	20.0000

CUADRO NRO.

ESTRUCTURA DE COSTOS - EN AUSTRALES DE MAYO DE 1990

SERVICIOS SUBURBANOS

LINEA NRE. 8 H

PUESTO	A	%
<b>COSTOS VARIABLES</b>		
1 COMBUSTIBLE	408.934	0.178
2 LUBRICANTES	28.544	0.012
3 PNEUMATICOS	97.308	0.042
4 ENGRASE Y LAVADO	14.356	0.006
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	157.149	0.069
6 REPARACION MATERIA. RODANTE	185.490	0.081
<b>SUB TOTAL COSTOS VARIABLES</b>	<b>891.780</b>	<b>0.389</b>
<b>COSTOS FIJOS DIRECTOS</b>		
7 SEGURO DEL VEHICULO	83.492	0.037
8 PATENTES Y TASAS	26.754	0.012
<b>SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS</b>	<b>110.246</b>	<b>0.048</b>
9 PERSONAL DE CONDUCCION	635.492	0.277
<b>COSTOS FIJOS INDIRECTOS</b>		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	192.508	0.084
11 SEGURO DEL PERSONAL	29.508	0.013
12 GASTOS GENERALES	93.002	0.041
<b>SUBTOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS</b>	<b>315.018</b>	<b>0.138</b>
13 BENEFICIO	269.496	0.118
<b>COSTO TOTAL DE EXPLOTACION</b>	<b>18222.531</b>	<b>0.970</b>
14 IMPUESTOS (3%)	68.738	0.003
<b>COSTO TARIFARIO TOTAL</b>	<b>18291.269</b>	<b>1.000</b>

# PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

39 CANTIDAD PERSONAL VEHICULO	Unidades	2.0000
50 CANT. AUXIL. tra. (T)	Unidades	3.0000
51 CANT. OFICIALES MECANICOS (M)	Unidades	0.0800
54 CANTIDAD AUXIL. Eda. (A)	Unidades	0.0800
60 RECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	Km.	84240.0000
61 RECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Km.	16060.0000
62 CANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	0.2500
99 VELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	Km./hora	20.0000

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

ROBRE	A	%
COSTOS VARIABLES		
1 COMBUSTIBLE	408.934	0.175
2 LUBRICANTES	28.544	0.012
3 NEUMATICOS	97.308	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
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	889.254	0.381
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
7 SEGURO DEL VEHICULO	86.512	0.037
8 PATENTES Y TASAS	27.656	0.012
SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	114.169	0.049
9 PERSONAL DE CONDUCCION	656.915	0.281
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
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
SUBTOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS	325.495	0.139
13 BENEFICIO	278.581	0.119
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	12264.414	0.970
14 IMPUESTOS (3%)	70.033	0.030
COSTO TARIFARIO TOTAL	12334.447	1.000

PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

39 DOTACION PERSONAL VEHICULO	Unidades	2.0000
50 ICANT. AUXIL. Ira. (T)	Unidades	0.0000
51 ICANT. OFICIALES MECANICOS (M)	Unidades	0.3700
54 ICANTIDAD AUXIL. 2da. (A)	Unidades	0.3700
60 RECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	Km.	62145.0000
61 RECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Km.	71466.7500
62 ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	1.1500
99 VELOCIDAD 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	26.544	0.013
3 PNEUMATICOS	97.309	0.044
4 ENERASE Y LAVADO	14.356	0.007
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	164.984	0.075
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	185.490	0.085
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	899.616	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	570.646	0.261
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 DIRECTOS	311.589	0.142
13 BENEFICIO	241.996	0.111
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	1213.023	0.970
14 IMPUESTOS (3%)	65.660	0.030
COSTO TARIFARIO TOTAL	1288.683	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 (H)	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	897.660	0.405
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
7 SEGURO DEL VEHICULO	77.255	0.035
8 PATENTES Y TASAS	24.696	0.011
SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	101.951	0.046
9 PERSONAL DE CONDUCCION	586.611	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 DIRECTOS	312.910	0.141
13 BENEFICIO	248.766	0.112
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	12147.897	0.970
14 IMPUESTOS (3%)	66.430	0.030
COSTO TARIFARIO TOTAL	12214.327	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	0.2100
54	ICANTIDAD AUXIL. 2da. (A)	Unidades	0.2100
60	IRECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	Kms.	69593.0000
61	IRECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Kms.	41755.9000
62	ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	0.6000
99	VELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	Km./Hora	20.0000



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

SUBRO	A	%
COSTOS VARIABLES		
1 COMBUSTIBLE	408.934	0.198
2 LUBRICANTES	28.544	0.014
3 NEUMATICOS	97.308	0.047
4 ENGRASE Y LAVADO	14.356	0.007
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	175.736	0.085
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	195.490	0.090
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	0.294
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	196.914	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 RECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	Km.	84123.0000
61 RECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Km.	336492.0000
62 ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	4.0000
99 VELOCIDAD 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	35.352	0.014
12 GASTOS GENERALES	101.237	0.040
SUBTOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS	394.301	0.157
13 BENEFICIO	307.148	0.122
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	12433.116	0.970
14 IMPUESTOS (3%)	75.251	0.030
COSTO TARIFARIO TOTAL	12508.367	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.	58365.0000
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	185.490	0.092
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	906.869	0.451
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
7 SEGURO DEL VEHICULO	67.512	0.034
8 PATENTES Y TASAS	21.582	0.011
SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	89.093	0.044
9 PERSONAL DE CONDUCCION	512.632	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	1950.671	0.970
14 IMPUESTOS (3%)	60.330	0.030
COSTO TARIFARIO TOTAL	2011.001	1.000

PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

39 CANTIDAD PERSONAL VEHICULO	Unidades	2.0000
50 CANT. AUXIL. 1ra. (T)	Unidades	0.4500
51 CANT. OFICIALES MECANICOS (M)	Unidades	0.4500
54 CANTIDAD AUXIL. 2da. (A)	Unidades	0.4500
60 RECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	Kms.	79636.0000
61 RECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Kms.	218999.0000
62 CANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	2.7500
99 VELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	Km/Hora	20.5

CUADRO NRO.  
ESTRUCTURA DE COSTOS - EN AUSTRALES DE MAYO DE 1990  
SERVICIOS SUBURBANOS  
LINEA NRO. 238

RUBRO	A	%
COSTOS VARIABLES		
1 CONSUSTIBLE	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	183.490	0.092
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	908.566	0.457
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
7 SEGURO DEL VEHICULO	65.759	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	0.060
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 DOTACION 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 RECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	Kms.	81760.0000
61 RECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Kms.	347920.0000
62 ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	4.2500
99 VELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	Km/Hora	20.5

CUADRO NRO.  
ESTRUCTURA DE COSTOS - EN AUSTRALES DE MAYO DE 1990  
SERVICIOS SUBURBANOS  
LINEA NRO. 155R

RUBRO	A	%
COSTOS VARIABLES		
1 COMBUSTIBLE	408.934	0.193
2 LUBRICANTES	28.544	0.013
3 PNEUMATICOS	97.308	0.046
4 ENGRASE Y LAVADO	14.356	0.007
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	174.452	0.082
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	185.490	0.087
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	909.084	0.429
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
7 SEGURO DEL VEHICULO	65.226	0.031
8 PATENTES Y TASAS	20.351	0.010
SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	85.077	0.041
9 PERSONAL DE CONDUCCION	619.093	0.292
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	110.426	0.056
11 SEGURO DEL PERSONAL	26.551	0.013
12 GASTOS GENERALES	87.961	0.041
SUBTOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS	224.938	0.110
13 BENEFICIO	210.033	0.099
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	12057.225	0.970
14 IMPUESTOS (3%)	63.626	0.030
COSTO TARIFARIO TOTAL	12120.850	1.000

PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

39 IDOTACION PERSONAL VEHICULO	Unidades	2.5000
50 ICANT. AUXIL. 1ra. (T)	Unidades	0.4200
51 ICANT. OFICIALES MECANICOS (M)	Unidades	0.4200
54 ICANTIDAD AUXIL. 2da. (A)	Unidades	0.4200
60 IRECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	Kms.	82427.0000
61 IRECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Kms.	206067.5000
62 ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	2.5000
99 IVELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	Km/Hora	18.3

CUADRO NRO.  
ESTRUCTURA DE COSTOS - EN AUSTRALES DE MAYO DE 1990  
SERVICIOS SUBURBANOS  
LINEA NRO. 13P

RUBRO	A	%
COSTOS VARIABLES		
1 COMBUSTIBLE	408.934	0.192
2 LUBRICANTES	82.544	0.013
3 NEUMATICOS	97.308	0.044
4 ENGRASE Y LAVADO	14.356	0.007
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	173.870	0.082
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	185.490	0.087
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	908.501	0.426
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	624.778	0.293
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	38.323	0.041
SUBTOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	234.630	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 RECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	Km.	81677.0000
61 RECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Km.	102096.2500
62 ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	1.2500
99 VELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	Km/Hora	17.5

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

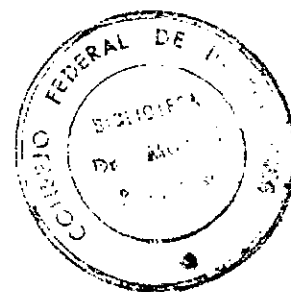
RUBRO	A	%
COSTOS VARIABLES		
1 COMBUSTIBLE	408.934	0.187
2 LUBRICANTES	28.544	0.013
3 NEUMATICOS	97.308	0.045
4 ENGRASE Y LAVADO	14.956	0.007
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	167.987	0.078
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	185.490	0.085
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	904.618	0.414
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
7 SEGURO DEL VEHICULO	69.857	0.032
8 PATENTES Y TASAS	22.331	0.010
SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	92.188	0.042
9 PERSONAL DE CONDUCCION	663.046	0.303
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	117.774	0.054
11 SEGURO DEL PERSONAL	29.110	0.013
12 GASTOS GENERALES	90.287	0.041
SUBTOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS	236.170	0.108
13 BENEFICIO	224.944	0.103
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	12120.966	0.970
14 IMPUESTOS (3%)	65.597	0.030
COSTO TARIFARIO TOTAL	12186.563	1.000

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	Kms.	76963.0000
61 IRECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Kms.	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

RUBRO	A	%
COSTOS VARIABLES		
1 COMBUSTIBLE	408.934	0.181
2 LUBRICANTES	28.544	0.013
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	45.200	0.025
8 PATENTES Y TASAS	20.842	0.009
SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	86.042	0.038
9 PERSONAL DE CONDUCCION	742.615	0.329
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	116.781	0.053
11 SEGURO DEL PERSONAL	31.010	0.014
12 GASTOS GENERALES	94.378	0.042
SUBTOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS	244.169	0.108
13 BENEFICIO	209.949	0.093
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	12191.884	0.970
14 IMPUESTOS (3%)	37.790	0.030
COSTO TARIFARIO TOTAL	12259.674	1.000



PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

39 DOTACION PERSONAL VEHICULO	Unidades	3.0000
50 ICANT. AUXIL. 1ra. (T)	Unidades	0.5900
51 ICANT. OFICIALES MECANICOS (M)	Unidades	0.5900
54 ICANTIDAD AUXIL. 2da. (A)	Unidades	0.5900
60 RECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	Kms.	82460.0000
61 RECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Kms.	288610.0000
62 ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	3.5000
99 VELOCIDAD 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	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	192.055	0.090
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	185.490	0.092
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	546.126	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	84.105	0.042
SUBTOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	227.455	0.113
13 BENEFICIO	195.278	0.092
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	11951.477	0.970
14 IMPUESTOS (3%)	60.355	0.030
COSTO TARIFARIO TOTAL	12011.832	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 RECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	Kms.	93440.0000
61 RECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Kms.	116800.0000
62 ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	1.2500
79 VELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	Km/Hora	19.7

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	185.490	0.083
SUS TOTAL COSTOS VARIABLES	905.393	0.407
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
7 SEGURO DEL VEHICULO	69.045	0.031
8 PATENTES Y TASAS	22.072	0.010
SUS TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	91.117	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 DIRECTOS	285.945	0.128
13 BENEFICIO	222.336	0.100
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	12160.149	0.970
14 IMPUESTOS (3%)	65.809	0.003
COSTO TARIFARIO TOTAL	12226.958	1.000

PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

39 IDOTACION PERSONAL VEHICULO	Unidades	2.5000
50 ICANT. AUXIL. 3ra. (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.	77365.0000
61 IRECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Kms.	116799.0000
62 ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	1.5000
99 IVELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	Km/Hora	15

CUADRO NRO.  
ESTRUCTURA DE COSTOS - EN AUSTRALES DE MAYO DE 1990  
SERVICIOS SUBURBANOS  
LINEA NRO. 58

RUBRO	A	%
COSTOS VARIABLES		
1 COMBUSTIBLE	408.954	0.177
2 LUBRICANTES	28.544	0.012
3 NEUMATICOS	97.308	0.042
4 ENGRASE Y LAVADO	14.356	0.006
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	156.821	0.068
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	185.490	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 INDIRECTOS	323.556	0.140
13 BENEFICIO	270.667	0.117
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	12234.855	0.970
14 IMPUESTOS (3%)	69.119	0.003
COSTO TARIFARIO TOTAL	12303.974	1.000

PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

39 DOTACION 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.	63962.0000
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 SUBURBANOS  
LINEA NRO. "MEDIA"

RUBRO	A	%
COSTOS VARIABLES		
1 COMBUSTIBLE	508.934	0.181
2 LUBRICANTES	23.544	0.013
3 PNEUMATICOS	97.308	0.043
4 ENGRASE Y LAVADO	14.356	0.006
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	171.854	0.075
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	185.470	0.082
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	906.495	0.402
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
7 SEGURO DEL VEHICULO	57.899	0.030
8 PATENTES Y TASAS	21.705	0.010
SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	89.604	0.040
9 PERSONAL DE CONDUCCION	544.455	0.236
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	203.934	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	12167.325	0.970
14 IMPUESTOS (5%)	67.649	0.030
COSTO TARIFARIO TOTAL	12234.974	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	Kms.	79182.0000
61 IRECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Kms.	142527.6000
62 ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	1.8000
99 IVELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	Km/Hora	19.4

### 3. DIRECCION PROVINCIAL DE TRANSPORTE

#### 3.0 Introducción

A partir del análisis y diagnóstico de la actuación de la Dirección Provincial de Transporte presentados en Informes Anteriores, en este Capítulo se presenta un conjunto de propuestas para mejorar su desempeño.

Se ha organizado el Capítulo en dos 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 - presenta el desarrollo de las posibles actuaciones administrativas entre la Dirección Provincial de Transporte y las empresas operadoras.

#### 3.1 Propuesta de organización

##### 3.1.1 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 informes anteriores.

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.

### 3.1.2 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.

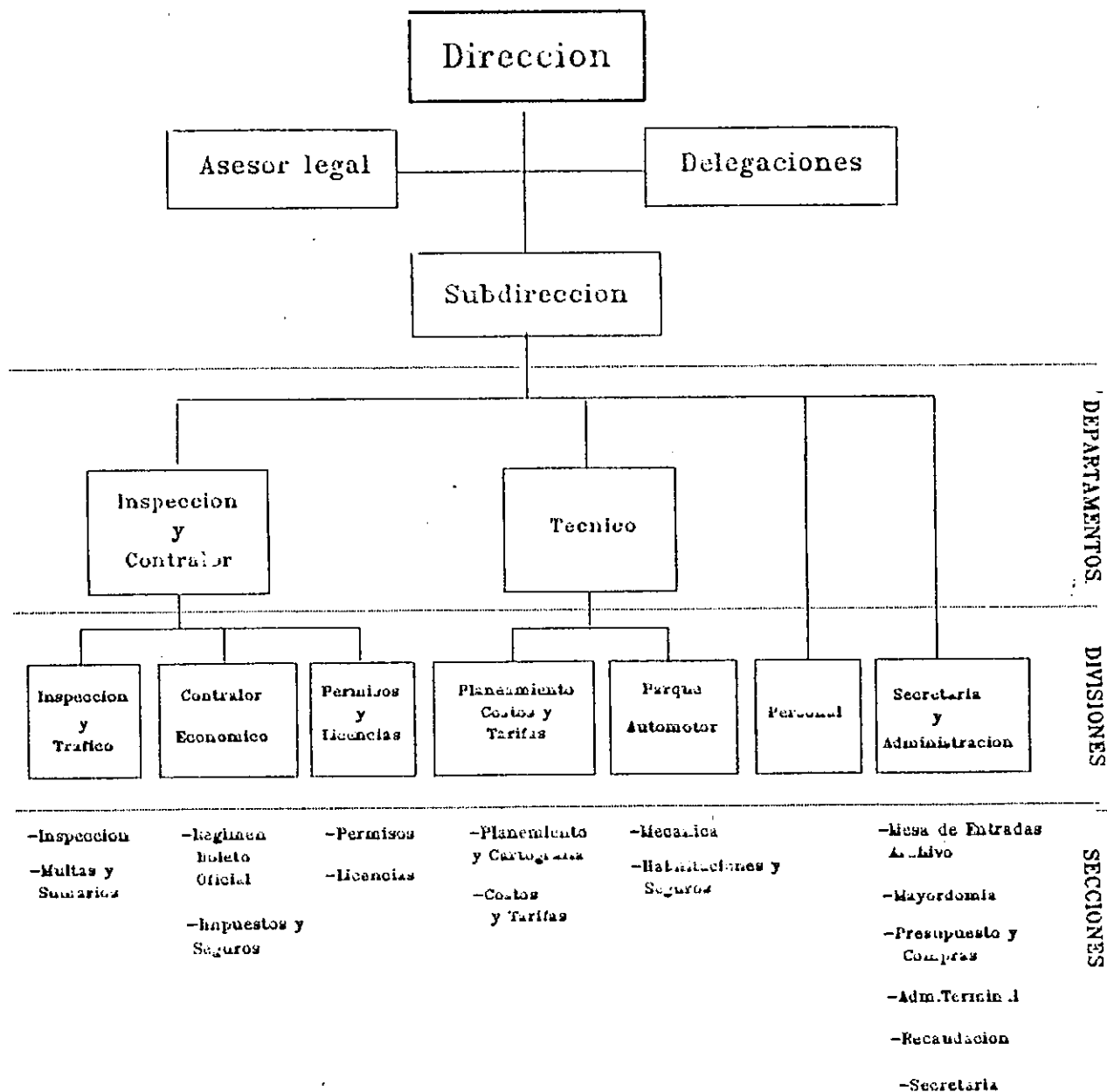
A esta estructura básica se agregan las Delegaciones en el interior de la Provincia y una Asesoría Legal, dependiendo ambas de la Dirección.

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 3.1. y se complementa con la Propuesta de Misiones y Funciones que se incluye como Anexo 3.1.

Figura 3.1.

## Propuesta de Organizacion para la Direccion de Transporte de Catamarca



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 Area 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 Area Técnica procesa y analiza.

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 Area 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 3.2. 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 área Secretaría 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).

### 3.1.3 Dotación de Personal

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.

### 3.2 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:

1. Modificación en los términos de la concesión o permiso
2. Habilitación y baja de parque.
3. Declaración de parque.
4. Solicitud de licencia de conductor.
5. Solicitud de habilitación de rollos de boletos.
6. Pago del impuesto provincial.
7. Presentación de información estadística.
8. Presentación de información complementaria.
9. Inspección de vehículos.
10. Inspección de instalaciones
11. Inspección de servicios
12. Inspección administrativo-contable.
13. Sustanciación de sumarios y sanciones.
14. 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 anexo de 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 concursado, 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.

### 3.2.1 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.

### 3.2.1.1 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.

### **3.2.1.2 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 concurso, 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 del Dpto. de Inspección y Contralor brindará el apoyo, cuando le sea solicitado.

#### **3.2.1.2.1 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 o permiso otorgado, 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 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 ese momento 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.

#### 3.2.1.2.2 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 ese momento 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.

### 3.2.2 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:

a) 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) 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:

- (i) Datos de identificación
- (ii) Motivo de la inspección (indicando la resolución de la DPT en caso de modificaciones de la concesión).
- (iii) 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.

c) 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.

d) 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.

### 3.2.3 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, aún cuando solo una parte haya sufrido modificaciones. Las declaraciones se realizarán mediante formulario específico.

### **3.2.4 Solicitud de Licencia de conductor.**

4.1) Se presenta la solicitud mediante nota, con la que se acompañará certificación de examen médico.

4.2) 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.

4.3) 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.

4.4) 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).

### **3.2.5 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.

5.1) 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.

5.2) 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 período de liquidación y la numeración de boletos vendidos.

5.3) 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.

- 5.4) 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.
- 5.5) 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 entretiemppo.
- 5.6) Si se produjeran alteraciones en los cuadros tarifarios que inutilizaran 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.

### 3.2.6 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.

6.1) El pago del Impuesto Provincial se realizará con depósito bancario, mediante boleta especial. El Banco devolverá dos talones con la constancia de pago.

6.2) 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)

### 3.2.7 Presentación de información estadística.

7.1) Deberá presentarse mensualmente bajo declaración jurada un formulario 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 presentará una declaración firmada complementaria, detallando los pasajeros por sección.

- d) Recaudación total de la línea
- e) Promedio de coches en servicio.
- j) Indices:

Pasajeros/veh-Km.

Recaudación/veh-Km.

7.2) Deberá presentarse un cuadro 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) Indice pasajero/vehículo-Km. por sentido y tramo horario.

### 3.2.8 Presentación de documentación complementaria.

Se elevará por nota la información siguiente, en la oportunidad que en cada caso se indica:

- 8.1) Estatutos societarios, toda vez que se produzca alguna modificación.
- 8.2) 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.

- 8.3) Nómina de accionistas, a los cinco días de producida cualquier modificación en su composición, o de realizada la Asamblea General Ordinaria de la Sociedad.
- 8.4) Nómina de apoderados, especificando las facultades otorgadas, toda vez que se modifique este rubro, por altas o bajas.
- 8.5) 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).

### 3.2.9 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.

- 9.1) En todos los casos, se labrará un acta, empleándose igual formulario al empleado para la habilitación o baja de parque, observándose igual procedimiento.
- 9.2) El Jefe de la División Parque eleva al Jefe del Departamento Técnico su informe, acompañando el acta correspondiente.
- 9.3) 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.
- 9.4) La empresa operadora informará cuando haya cumplimentado todas las correcciones solicitadas.
- 9.5) 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.

3.2.10 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).

10.1) 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.

10.2) 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.

10.3) 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.

### 3.2.11 Inspección de Servicios.

11.1) 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.

### 11.2) 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.

### **11.3) 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 la línea sobre la que se presenta la denuncia.
- Datos identificatorios del vehículo donde ocurrió el hecho denunciado, si correspondiere.
- Día y hora, y buena 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.

Una vez concluido el procedimiento, se citará al denunciante para notificarse de la decisión tomada respecto de su denuncia.

### **3.2.12 Inspecciones administrativo-contables.**

12.1) 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.

12.2) 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.

12.3) 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.

### 3.2.13. Sustanciación de Sumarios y Sanciones.

13.1 El sumario consistirá en una actuación administrativa cuyo objetivo es establecer la existencia de infracciones a la reglamentación existente, fundamentando las sanciones que se requieran. No podrán existir sanciones sin sumario previo.

13.2 El informante será siempre un Jefe de Departamento.

**13.3 El sumario se compone de las etapas siguientes:**

a) Iniciación, a partir de los antecedentes reunidos por personal de la Dirección Provincial de Transporte, a juicio del Jefe de Departamento.

b) Notificación a la empresa del contenido de los antecedentes, a fin de producir el descargo correspondiente, en un plazo de 5 días. Esta presentación podrá realizarse por única vez, aceptándose solamente aclaraciones posteriores, a expresa solicitud del sumariante.

c) Informe de la asesoría legal de la Dirección Provincial, solamente para aquellos temas que no hacen a la reglamentación de la prestación del servicio, a juicio del sumariante.

d) 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.

e) El Director Provincial podrá firmar el proyecto de resolución, solicitar nuevos elementos de juicio o decidir por la inexistencia de la infracción.

f) A partir del x días de cualquier actuación, el sumario se considerará prescripto (salvo expresa declaración en contrario).

g) Los eventuales recursos a la decisión tomada seguirán la normativa existente en el Ministerio del Progreso y Crecimiento.

h) Cumplidos los pasos anteriores y no existiendo recursos, o prescripto el plazo, se archivarán las actuaciones.

i) Para todo otro aspecto del sumario, se seguirá la normativa existente.

j) En caso de que existieran sanciones, se incorporará copia de la resolución correspondiente en el legajo de la empresa.

#### 14. Ajustes tarifarios.

14.1 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 aquéllas en la que existiera seccionamiento tarifario.

14.2 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.

14.3 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).

#### 3.3 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).

### 3.3.1 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 3.2.7; 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).

### 3.3.2 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 acápite 2.1.1 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 Índice 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 3.1.

#### PROPUESTA DE MISIONES Y FUNCIONES

#### PARA LA

#### DIRECCION DE TRANSPORTES 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 Capítulo 3. 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.

PROPUESTA DE MISIONES Y FUNCIONES

PARA LA

DIRECCION DE TRANSPORTE DE CATAMARCA.

DIRECCION

Misión: Aplicación de la Ley 2426/71 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 -Licitar 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 permisos 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 repectivamente 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, ajustándose a las exigencias de la Resolución de la Secretaria de Transporte de la Nación n°37 a la cual la Direccion de Transporte se encuentra adherida.
- 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 la Secretaria de Transporte de la Nación "Ad-Referendum" del Poder Ejecutivo Provincial para asegurar mejor y más eficaz servicio, pago de Impuestos, Tasas y Patentes y todo lo referente al Transporte de Pasajeros.
  - 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 -Establecer 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 sobre los poderes generales y especiales, contratos y estatutos sociales de los prestatarios.
- 2 -Analizar y asesorar con carácter previo, la legitimidad de los actos administrativos a dictarse.
- 3 -Asesorar y preparar los anteproyectos y proyectos de normas y reglamentaciones vinculadas o concernientes al cometido asignado a la Dirección.
- 4 -Asistir y asesorar a los Departamentos de la Dirección en los temas que hacen al cometido de la gestión.

#### 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 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 n°2426/71 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 -Fiscalizar la sustanciación de sumarios y multas.
- 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, paradas, 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 MULTAS Y SUMARIOS

Funciones:

- 1 Expedir proyectos de Resoluciones de sanciones por falencias e infracciones cometidas por las Empresas y Personal a su cargo.
- 2 -Instrumentar los sumarios relacionados con las distintas situaciones que provengan de actuaciones relativas al cumplimiento de las Empresas y 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 PERMISOS Y LICENCIAS

Misión: Organizar y Controlar las tareas a su cargo e informar a la superioridad sobre las mismas.

Funciones:

- 1 -Apoyar la tramitación de los llamados a licitación para concesiones de servicios.
- 2 -Apoyar la tramitación del otorgamiento de concesiones.
- 3 -Apoyar la tramitación de renovación y prórroga de concesiones.
- 4 -Apoyar 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 PERMISOS

Funciones:

- 1 -Apoyar 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.
- 4 -Entregar Boletas de Depósitos y asesoramiento para la Tasa de Fiscalización Nacional para Empresas que realicen viajes Especiales y Ocasionales, cuyos tributos percibe la Secretaría de Transporte de la Nación formando el Fondo Nacional para el Transporte Automotor de Pasajeros, coparticipables para la Provincia de Catamarca.

#### 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 las propuestas de resolución y antecedentes sobre licitaciones, permisos y modificaciones de concesión.

## 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 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 cartografico.

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 e 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 coneptos 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 3.2  
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 boletera:

---

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 informacion aqui presentada es verdadera

San Fernando del Valle de Catamarca,

.....  
Firma y aclaracion

Empresa:

Dom. legal :

Dom. social:

Linea: Ramal, fraccionamiento, etc.:

Extension: km

[illegible]

NOTA: La informacion se clasificara por tramo horario de acuerdo a la hora de salida de cabecera. Debera cumplimentarse un formulario para cada tramo horario.

Declaro bajo juramento que la informacion aqui presentada es verda

San Fernando del Valle de Catamarca,

Firma y aclaracion

Empresa:

Domicilio legal:

**Domicilio social:**

[illegible]

Declaro bajo juramento que la informacion aqui presentada es verdadera.

San Fernando del Valle de Catamarca,

Firma y aclaracion



## 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

16014

#### 4. PLIEGO DE CONDICIONES GENERALES Y METODOLOGIA DE EVALUACION

##### 4.1 Pliego de condiciones generales

En el Anexo, se presenta la versión final del pliego de condiciones generales del llamado a licitación. Dado que no se han recibido observaciones por parte del comitente, respecto de la versión preliminar incluida en el segundo informe de avance, se ha mantenido dicho texto, con la única salvedad del artículo 19 del mismo, donde se han añadido los apartados i), j) y k).

Esta inclusión precisa el tipo de documentación económico-financiera que deben presentar las personas físicas interesadas en la licitación, a fin de que sus ofertas puedan ser comparadas homogéneamente con las realizadas por personas jurídicas, de acuerdo a las previsiones contenidas en la metodología de evaluación.

En materia de pliegos, restaría solamente - una vez concluidos los estudios de oferta y demanda - la elaboración de las condiciones particulares de cada llamado, incluyendo lo referente a modificaciones a acordar con el poder concedente.

##### 4.2 Metodología de evaluación

En el Anexo, se acompaña la versión preliminar de la metodología de evaluación a utilizar para la calificación de las ofertas. Los rubros incluidos son los siguientes:

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

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

La metodología propuesta satisface el cumplimiento de los conceptos y requisitos generales esbozados en el segundo informe de avance, donde puede encontrarse una fundamentación de los mismos.

Vale la pena no obstante extenderse en algunos comentarios adicionales sobre los tres últimos ítems incluidos, ya que dadas sus características son los que presentan mayores posibilidades de sufrir modificaciones de acuerdo al criterio que se adopte en cuanto a la política del llamado.

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

En lo que hace a la experiencia como concesionario actual

de los servicios que se licitan, el puntaje a otorgar pretende valorizar el conocimiento acumulado tanto en la prestación de los mismos, como del medio en donde éstos se desarrollan. Como contrapartida mediante la incorporación del rubro antecedentes - que resta puntos a los obtenidos por los otros rubros de evaluación, se trata de neutralizar dicha valorización en caso de que las actuales prestatarias hayan tenido mal desempeño en su gestión.

Dentro del ítem Antecedentes se analiza el grado de cumplimiento de diversas obligaciones por parte de actual concesionario, para con el poder concedente y los usuarios. Como indicadores se han adoptado: Mantenimiento de los permisos, nivel de multas impuestas, cumplimiento en la presentación de pólizas de seguro y cumplimiento en la mecánica de adquisición del boleto fiscal.

En caso de que el ente concedente estimara conveniente realizar un blanqueo de posibles incumplimientos de actuales concesionarios, sería necesario rever la puntuación otorgada a los dos últimos ítems de la metodología.

## METODOLOGIA DE EVALUACION

### OBJETO:

La presente metodología establece las normas de procedimiento que se aplicarán en la selección de empresas postulantes a prestar servicios de transporte público automotor de personas en la Ciudad de Catamarca.

### VARIABLES E INDICADORES ESCOGIDOS

Se evaluarán los siguientes rubros:

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

### DESARROLLO METODOLOGICO

#### 1. Estructura empresarial y recursos humanos

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

## 2. Material rodante ofrecido para el servicio

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

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

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

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

donde:

Ami: Antigüedad media de la flota ofrecida.

PBv<sub>i</sub>: Porte bruto del vehículo i, en toneladas.

Avi: Antigüedad del vehículo en años.

n: Número de vehículos de la flota ofrecida.

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

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

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

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

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

donde

Fa: Factor de antigüedad de la flota ofrecida

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

El puntaje a obtener surgirá de la siguiente expresión:

$$P = Fa \cdot Pmax.$$

donde

P: Puntaje obtenido por la empresa oferente.

Fa: Factor de antigüedad de la flota ofrecida.

Pmax.: Puntaje máximo correspondiente al ítem.

### 3. Infraestructura y equipamiento

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

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

### 3.1. Instalaciones aptas para el servicio licitado

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

Las instalaciones pueden ser propias o arrendadas.

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

b. Instalaciones arrendadas:

1. Locación de inmuebles de uso exclusivo:

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

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

En los casos especificados en a) y b), si el oferente afectara en el momento del llamado parte de las instalaciones propuestas, a la prestación de servicios de transporte distintos de los licitados, deberá incluir un detalle de la flota utilizada en dichos servicios en planillas similares a las utilizadas para la flota propuesta. A los efectos del otorgamiento del puntaje, se le descontará a la superficie total ofrecida, el equivalente a 30 m<sup>2</sup> por cada vehículo en existencia utilizado en la prestación de servicios distintos a los licitados.



Si el propietario o locador exclusivo, destinara parte de la superficie de los inmuebles propuestos a otros usos distintos de la prestación de servicios de transporte, deberá indicar claramente qué cantidad de m<sup>2</sup> afectará a la prestación de la actividad objeto de la licitación.

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

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

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

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

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

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

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

300

donde:

P: Puntaje obtenido

S: Superficie apta destinada al servicio licitado en m<sup>2</sup>.

P<sub>max</sub>: Puntaje máximo posible para el ítem.

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

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

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

Instalaciones de mantenimiento y mecánica:

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

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

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

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

donde:

P: Puntaje a obtener por el oferente

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

P<sub>max</sub>: Puntaje máximo posible

#### 4. Situación económico-financiera

Las empresas deberán presentar la siguiente información.

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

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

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

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

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

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

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

Quando a juicio de la Dirección Provincial de Transporte fuere necesario, se solicitará a los postulantes información adicional a la solicitada.

A partir de los datos antes requeridos se efectuará la evaluación económica financiera de la empresa oferente, a partir del análisis de los siguientes indicadores:

a) Grado de endeudamiento:

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

El puntaje a asignar, surge de la siguiente expresión:

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

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

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

donde:

P: Puntaje obtenido por la empresa oferente.

GE: Grado de endeudamiento.

P<sub>máx.</sub>: Puntaje máximo posible para el ítem.

b) Rentabilidad del capital.

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

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

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

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

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

donde:

P: puntaje obtenido por la empresa oferente.

RC: rentabilidad del capital.

P<sub>máx.</sub>: puntaje máximo posible para el ítem.

c) Rentabilidad sobre ingresos.

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

El puntaje a asignar, surge de la siguiente expresión:

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

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

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

donde:

P: puntaje obtenido por la empresa oferente  
 RV: rentabilidad sobre ingresos.  
 P<sub>máx.</sub>: puntaje máximo posible para el ítem.

d) Rentabilidad sobre activos:

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

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

Si  $RA \leq 0$  ; luego:  $P = 0$   
 Si  $0 < RA < 0,15$  ; luego:  $P = 20/3 \cdot Ra \cdot P_{\text{máx}}$   
 Si  $RA \geq 0,15$  ; luego:  $P = P_{\text{máx}}$

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

e) Índice de liquidez:

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

El puntaje a asignar, surge de la siguiente expresión:

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

Si  $IL \geq 2$  ; luego:  $P = P_{\text{máx}}$

donde:

IL: Índice de liquidez

P: Puntaje obtenido por la empresa oferente.

Fmáx: Puntaje máximo posible.

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

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

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

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

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

6. Lugar de Radicación de la Empresa postulante

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

7. Experiencia como concesionaria de los servicios que se licitan

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

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

concesionarias de los servicios aludidos en el párrafo anterior (con igual antigüedad mínima), siendo su participación mayor a 25%, recibirá igual calificación, con iguales derechos y obligaciones.

#### 8. Antecedentes

Las empresas postulantes que sean actuales concesionarias de servicios urbanos o suburbanos de la Ciudad de Catamarca, con una antigüedad no menor a dos años en dicha actividad, serán sometidas a una evaluación de antecedentes, donde se valorará el grado de responsabilidad con que han actuado en dicho carácter. Se tendrá en cuenta el cumplimiento de sus obligaciones para con los usuarios y la Dirección Provincial de Transporte.

Esta evaluación no sumará puntaje alguno al ya obtenido por las postulantes, sino que restará puntos según el grado de incumplimiento de cada uno de los siguientes indicadores.

##### 8.1. Mantenimiento de los permisos

A aquellas empresas concesionarias - personas físicas o jurídicas - que hayan transferido en los CINCO (5) últimos años, permisos acordados con anterioridad para operar líneas de transporte público de personas urbano o suburbano de la Ciudad de Catamarca, se les deducirá la totalidad del puntaje correspondiente al ítem.

##### 8.2. Multas impuestas

Se evaluará el comportamiento de los actuales concesionarios, comparando el monto de multas impuestas por vehículo (MI) en los tres años calendarios inmediatamente anteriores al año del llamado, con el monto promedio de multas impuestas por vehículo al total de empresas concesionarias en el mismo período (MT). Ambos parámetros serán medidos en número de boletos mínimos.

El puntaje correspondiente se asignará mediante el siguiente procedimiento:

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

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

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



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

donde:

- P: Puntaje obtenido por la empresa oferente  
 P<sub>máx</sub>: Puntaje máximo posible  
 MI: Multas impuestas por vehículo a la empresa oferente  
 MT: Multas impuestas por vehículo al total de empresas concesionarias.

### 8.3. Pólizas de Seguro

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

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

### 8.4. Boleto fiscal

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

### PUNTAJE ASIGNADO A CADA UNO DE LOS RUBROS

	Parcial	Total
	<hr/>	<hr/>
1. <u>Estructura Empresarial y</u>		
<u>Recursos Humanos</u>		6
1.1. Organigrama	3	
1.2. Programación	3	

2. <u>Material Rodante Ofrecido</u> <u>para el Servicio</u>	50
3. <u>Infraestructura y Equipamiento</u>	15
4. <u>Situación Económica Financiera</u>	10
5. <u>Contribución de Fondo Provincial</u> <u>de Transporte</u>	4
6. <u>Radicación de la Empresa Postulante</u>	5
7. <u>Experiencia como concesionaria de los</u> <u>servicios que se concursan</u>	10
8. Deducciones por cada ítem	2,5

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

A. PLIEGO DE CONDICIONES GENERALES.

CAPITULO I.

OBJETO DEL LLAMADO Y CONDICIONES GENERALES.

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

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

ARTICULO 3.- Cómputo de los plazos: El cómputo de los plazos se efectuará conforme a las disposiciones del Código Civil, salvo que en estos pliegos expresamente se disponga lo contrario.

Los términos expresados en días, se computarán por días hábiles de la Administración Pública Provincial.

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

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

La Dirección Provincial de Transporte fija su domicilio en ....

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

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

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

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

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

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

## CAPITULO II

### DE LA PRESENTACION A LA LICITACION

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

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

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

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

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

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

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

Los requisitos de presentación serán:

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

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

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

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

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

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

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

En ausencia de dicha cláusula las oferentes deberán presentar

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

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

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

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

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

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

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

a. Los inhabilitados por condena judicial.

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

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



d. Las personas físicas o jurídicas que habiendo sido permisionarias de la explotación de servicios que son objeto del presente llamado hubieran transferido sus derechos a terceros.

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

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

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

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

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

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

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

ARTICULO 18.- Solicitud de admisión.

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

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

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

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

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

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

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

Las personas físicas, deberán presentar:

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

#### ARTICULO 20- Vehículos Propuestos:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### CAPITULO III

#### DEL PROCEDIMIENTO DE SELECCION Y ADJUDICACION

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1) Abandono de servicio inexcusable.

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

El procesamiento del Conteo de Ascenso y Descenso, reseñado en el Capítulo I, permite contar con mayores elementos sobre la utilización del sistema, respecto a los disponibles hasta el momento, que se limitaban a las planillas de conductor provistas por las empresas, sobre cuyo procesamiento y análisis se trató en informes anteriores.

El conteo de ascenso y descenso provee una aproximación a la distribución de viajes entre orígenes y destinos. Esta aproximación se juzga en principio relativamente ajustada dado que no se espera un nivel significativo de viajes con transbordo.

De cualquier manera, la información sobre viajes entre puntos de ascenso y descenso es la más idónea para evaluar la utilización de las líneas existentes, su estructura de tráfico y sus niveles de carga.

Con el próximo procesamiento de la encuesta a usuarios se completará la información relativa a la demanda.

Por lo tanto, los temas que se presentan a continuación tienen carácter de avance del estudio de demanda y se refieren a los direccionamientos de los flujos y los niveles de carga de las líneas como indicadores de ocupación promedio por tramo.

## 5.1 El Direcccionamiento de los Flujos de Viajes.

Como una primera aproximación, se realizó un agrupamiento de zonas de la matriz de viajes (incluida en el Capítulo 1 anexo 1.2) distinguiendo:

- El Area Central representada por la zona 1.
- Un primer cordón de zonas aledañas al centro, dividido en cuadrantes.
- Un segundo cordón que abarca el resto de las zonas del área urbana, también sectorizado en cuadrantes.
- El área suburbana.

De este agrupamiento resulta la Matriz de Viajes entre Sectores (cuadro 5.1) y el Gráfico 5.1.

Se observa que los flujos más importantes son los que se dirigen desde el Sector Sudoeste al Centro y de éste y del Sector Sudeste 1 (que incluye a la Terminal de Omnibus) hacia el Area Suburbana.

Estos dos hechos son significativos y tienen gran importancia en la estructuración del sistema de transporte.

En el Sector Sudoeste de la ciudad se localizan varios conjuntos habitacionales, la mayoría de los cuales fue habilitado en la década de los ochenta, por lo que es de suponer que ha sido una de las zonas de mayor crecimiento poblacional.

Cuadro 5.1.

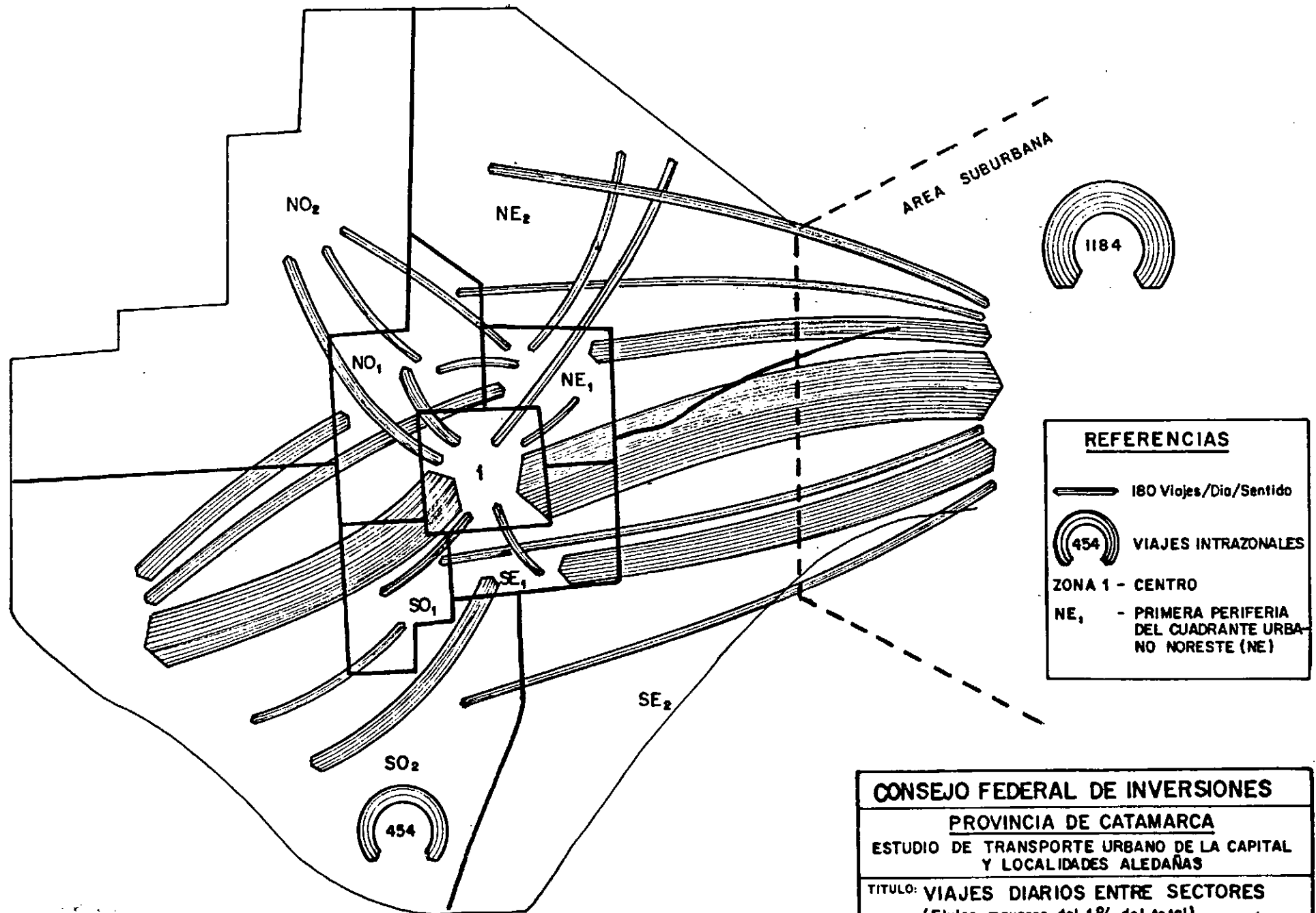
## VIAJES DIARIOS ENTRE SECTORES EN UN SENTIDO

	1	SE 1	SO 1	NE 1	NO 1	SE	SO	NE	NO	area suburbana	TOTALES
1	91	224	335	301	500	167	2108	394	523	2460	7103
SE 1		18	68	87	173	61	811	64	45	1401	2728
SO 1			18	168	172	30	235	67	125	370	1185
NE 1				97	295	50	553	306	198	885	2384
NO 1					139	65	730	126	231	296	1587
SE						13	73	0	10	139	235
SO							471	93	128	341	1033
NE								63	17	408	488
NO									61	40	101
area suburbana										1184	1184
TOTALES	91	242	421	653	1279	386	4981	1113	1338	7524	18028

Fuente : Censo de Ascenso y Descenso

Sector            Zonas que incluye

1	1
SE 1	7
SO 1	6
NE 1	9-11
NO 1	10-13
SE	5-17
SO	2-3-4-8
NE	18-19
NO	12-14-16



Los efectos de estas radicaciones, relativamente recientes, todavía se reflejan en reacomodamientos del sistema de transporte.

En efecto, la mayoría de las modificaciones en el trazado de las líneas que se han realizado últimamente se refieren a prolongaciones hacia la zona del Barrio Mil Viviendas. La última línea habilitada conecta ese barrio con otro de reciente inauguración en el extremo noreste de la Ciudad.

En cuanto al otro polo de atracción/generación de viajes, el Área Suburbana, es llamativa su importancia en relación a su peso poblacional (12% del Gran Catamarca según Censo de 1980) y a que, aparentemente no sería un área de localizaciones de empleo importantes. La información proveniente de la encuesta a usuarios podrá aclarar los motivos y características de estos viajes.

En adición a los dos aspectos significativos anotados cabe señalar que:

- i) hay un patrón predominante de viajes radiales dirigidos al Centro.
- ii) los viajes entre zonas urbanas (exceptuado el centro y el primer cordón que lo rodea) no alcanzan valores significativos (tomando como límite arbitrario el 1% del total de viajes).
- iii) en cambio aparecen flujos entre zonas centrales contiguas, no obstante implicar recorridos de pocas cuadras.

- iv) salvo el sector SO ya mencionado, es escasa la producción de viajes de las áreas urbanas periféricas.
- v) en el área suburbana, la mayor producción de viajes se concentra en el aglomerado Sumaleo - San Isidro - Tres Puentes - Villa Dolores (zona 22 de la Matriz de Viajes) y en el corredor que lo conecta con la capital (zona 20 de la Matriz).

## 5.2 Niveles de Carga por Línea

Con información del Censo de Ascenso y Descenso, expandida por los valores de venta de boletos por línea y turno, se elaboraron matrices diarias de viaje por línea.

A partir de ellas se calcularon los pasajeros pasantes por tramo (Suben-Bajan-Pasan) y con el dato de los servicios diarios ofrecidos se calculó el nivel de carga medio diario por tramo, que se presenta en Anexo 5.1.

Para evaluar tal información, en una primera aproximación, se ha centrado la atención en detectar:

- i) la aparición de niveles de sobrecarga,
- ii) la aparición de desbalances notables de la carga por tramos en el recorrido de cada línea y
- iii) la aparición de desbalances notables entre líneas que atienden un mismo tramo.



i) Respecto al primer punto, cabe señalar que, si bien a nivel de un servicio individual el nivel de sobrecarga o saturación puede considerarse a partir de los 40-42 pasajeros, este límite mínimo es demasiado alto para evaluar cargas medias diarias, en las que se compensan periodos de pico y valle. Por este motivo, se fijó en 20 pasajeros/vehículo el nivel a partir del cual identificar situaciones representativas de sobrecarga o saturación.

Las líneas que aparecen superando ese límite de 20 pas/veh. promedio diario en algún tramo son las siguientes:

#### URBANAS

Ninguna

#### SUBURBANAS

#### TRAMOS (de zona a zona)

1	1-9; 9-19
1b	1-9; 9-19
6	1-9; 9-19
7	7-1; 1-9; 9-19
15	1-9; 9-19; 19-20; 20-22
17	7-1; 1-9; 9-19; 19-20
23	6-1; 1-11; 11-19
26	4-8; 8-6; 6-10; 10-1; 1-9; 9-17

Salvo determinados casos, que requerirán una revisión posterior, la casi totalidad de situaciones de sobrecarga se da en el tramo de salida desde el centro hacia el área suburbana.

Cabe señalar que el relevamiento de campo ha confirmado en buena medida las presunciones acerca de sobrecarga, formuladas en los informes anteriores a partir del procesamiento de las planillas de conductor. Para el próximo informe, se considerarán con detalle los resultados obtenidos respecto a este tema, a nivel de cada servicio encuestado.

ii) El segundo aspecto analizado respecto a la carga media promedio diaria por tramo es el de sus fluctuaciones a lo largo del recorrido de cada línea, que constituyen un indicador de la adecuación de la diagramación de la oferta. En ese sentido, son también uno de los elementos básicos para diseñar modificaciones que mejoren el desempeño del sistema a partir de la estructura existente. Estas modificaciones pueden referirse a fraccionamientos de servicios, rectificaciones de recorridos, partición de líneas.

En el conjunto de líneas analizadas se verifica el fenómeno típico de disminución de carga en las puntas del recorrido que, mientras no descienda a valores críticos o involucre una proporción significativa del recorrido, es aceptable en términos de desempeño.

Obviando entonces el señalado, los desbalances notables detectados de la carga media entre tramos del recorrido de cada línea son los siguientes:

#### LINEAS URBANAS

Línea 24: Presenta muy bajo nivel en el primer tramo

(Cementerio, Zona 5) y relativamente alto en el tramo central del recorrido (Centro-Universidad Zona12).

Línea 25: Presenta dos sectores diferenciados en su recorrido, de Bo. Ocampo al Centro con nivel de carga estable y equilibrado y Zona 9 - Bo. Los Pinos con niveles bajos y decrecientes.

Línea 27: El nivel de carga es bueno y estable desde la cabecera en 1000 Viviendas hasta Zona 9 para decaer después hasta la Universidad.

Línea 28: Presenta un bajo nivel de carga en el primer tramo (Zona 2) y en la segunda mitad del recorrido (desde Zona 9 a 14, pasando por Universidad).

Línea 34: Presenta un tramo central del recorrido con menor nivel de carga. Ese tramo es, llamativamente, el de Zonas 1 (Centro) - 9 - 11.

#### LINEAS SUBURBANAS

En todas las líneas suburbanas se verifica una primera disminución de la carga media después de la salida de la Capital y una nueva disminución después de la zona 22, que incluye los tramos comprendidos entre Bo. Parque Chacabuco - Tres Puentes - Sumalao - Punta Pavimento.

Como casos particulares dentro del conjunto de líneas suburbanas, cabe señalar:

Línea 8: El recorrido circular de Terminal - 1000 Viviendas - Zona 6 tiene muy bajo nivel de carga.

Líneas 1: (a Pirquitas, Collagasta y Bo. Señor de los Milagros) presentan una menor carga a partir de San Antonio pero que desciende significativamente sólo en el último tramo de sus respectivos recorridos.

Línea 20: La carga desciende a partir de la Zona 22, lo que se intensifica a partir de San Antonio, en forma más acentuada que lo que ocurre con las Líneas 1.

Línea 26: Tiene carga muy baja a partir de Sumalao hasta Huaycama.

Línea 30: Es estable su nivel de carga, con un mayor nivel en los tramos de salida desde el Centro hacia el área suburbana (Zonas 1 a 20). Cabe acotar, no obstante, que en el momento del conteo la línea llegaba hasta Banda de Varela, sin poder llegar a El Hueco por la crecida del Río del Valle.

iii) El análisis de los niveles de carga de líneas superpuestas en un mismo tramo también proporciona elementos valiosos a los fines del estudio de la adecuación de la red. En efecto, si se constatan desequilibrios pronunciados, ello estaría indicando que mientras algunas líneas circulan sobrecargadas, otras lo hacen con capacidad ociosa, lo que evidencia una mala distribución del tráfico, debido a un deficiente diseño de itinerarios y/o frecuencias.

Se investiga por lo tanto la posible existencia de este tipo de anomalía, para todos aquellos tramos (equivalentes a pares de zonas contiguas) donde operan cuatro líneas o más. Se considerará en esta oportunidad que se produce una situación del tipo mencionado toda vez que entre la ocupación menor y mayor de las líneas supera el valor de 3. Si bien este criterio es un tanto riguroso, se lo adopta a efectos de detectar los casos particularmente críticos.

Sobre un total de 52 tramos cubiertos por la red total, esta es la distribución de acuerdo al número de líneas que los cubren:

1 - 2 líneas:	20
3 - 4 líneas:	16
5 líneas :	6
6 líneas :	1
7 líneas :	1
8 - 9 líneas:	1
9 - 10 ó más:	7

Puede notarse, en primer término, que el 31% de los pares es servido por más de 4 líneas, lo que evidencia un nivel significativo de superposiciones (tal como la cartografía de la red lo ilustra).

Yendo ya a la aplicación del criterio propuesto, es dable obtener lo siguiente, para cada tramo (identificado de acuerdo al par de zonas):

Tramos originados en el área central (Zona 1)

- 1 - 7: 13 líneas pasantes
- 1 - 9: 24 líneas pasantes
- 1 - 10: 9 líneas pasantes
- 1 - 13: 5 líneas pasantes

Como es obvio, estos tramos constituyen el nudo central de la red; de hecho, los tramos 1-7 y 1-9 son los que cuentan con el mayor número de líneas. Puede percibirse que si bien buena parte de las líneas se originan en la Terminal, ello no es motivo para que se cuenten entre las de menor nivel de ocupación; ello indica producciones de viajes muy diferentes en aquélla. Por otra parte, se registra la presencia de líneas crónicamente subutilizadas, urbanas en la mayor parte (típicamente, las líneas 3 y 11, pero también las líneas 5a y 5b).

No es mucho más lo que puede decirse, dado que la complejidad del sector no permite un análisis localizado, al intervenir la demanda dirigida hacia virtualmente todo el aglomerado.

#### Tramo 2 - 4

Se trata de un conjunto de 5 líneas, todas ellas de desempeño bastante pobre, con la parcial excepción de la línea 21; hay aquí un indicio claro de sobreoferta.

#### Tramos 4 - 8

Reúne 7 líneas (dos con doble entrada) que evidencian una pronunciada disparidad (si bien el caso de las líneas 8 y 26 debe tomarse con cautela, por cuanto resulta difícil discernirlas en la práctica).

#### Tramo 6 - 8

Comprende 5 líneas (dos con doble entrada), también con pronunciadas disparidades; el nivel medio de ocupación del tramo es razonable.

#### Tramo 6 - 10

Se constituye de 9 líneas, con disparidades extremadamente altas (entre 3 y 10 veces); las líneas 3 y 11 presentan aquí sus habituales muy bajos niveles.

## ANEXO 5.1.

PASAJEROS PASANTES Y  
CARGA MEDIA POR LINEA Y TRAMO



Linea : 1 Cabeceras : Terminal-Firquitas  
 Cantidad de Servicios diarios : 15

zonas suben bajan pasan pas/veh

7	186	2	184	12.28
1	135	9	310	20.65
9	47	13	344	22.94
19	13	25	331	22.10
20	38	41	328	21.86
22	26	27	326	21.75
29	63	40	348	23.23
31	31	136	243	16.23
31	46	71	218	14.54
32	27	63	183	12.19
33	2	7	177	11.82
33	11	112	76	5.09
33	0	76	-0	-0.00

Linea : 23 b Cabeceras : El Jumeal-Santa Rosa  
 Cantidad de Servicios diarios : 34

zonas suben bajan pasan pas/veh

14	187	6	182	5.34
13	252	9	424	12.48
10	164	76	512	15.07
6	99	89	522	15.35
1	399	188	732	21.53
11	95	72	755	22.21
19	142	103	794	23.35
20	33	269	558	16.41
22	20	285	293	8.61
28	0	293	-0	-0.00

Linea : 8 Cabeceras : Terminal-Santa Rosa  
 Cantidad de Servicios diarios : 24

zonas suben bajan pasan pas/veh

7	56	0	56	2.34
6	0	0	56	2.34
8	0	0	56	2.34
4	117	0	173	7.21
8	54	8	220	9.16
6	38	2	256	10.68
10	13	0	269	11.23
1	168	81	357	14.86
9	46	21	382	15.90
17	19	44	357	14.87
21	14	122	249	10.38
22	25	158	116	4.83
28	2	118	0	0.00

Línea : 15      Cabeceras : Terminal-El Portezuelo  
 Cantidad de Servicios diarios : 7

zonas    suben    bajan    pasan    pas/veh

7	105	0	105	15.02
1	66	4	168	23.98
9	22	14	176	25.17
14	6	10	172	24.60
20	22	35	159	22.76
22	29	30	159	22.72
25	14	38	135	19.33
26	0	14	123	17.37
27	8	16	113	16.21
27	0	113	-0	-0.00

Línea : 5 a      Cabeceras : Terminal-Santa Rosa  
 Cantidad de Servicios diarios : 13

zonas    suben    bajan    pasan    pas/veh

7	91	0	91	7.02
1	90	4	177	13.62
11	8	1	184	14.14
11	3	10	177	13.59
19	6	11	172	13.20
20	5	56	118	9.11
22	18	87	50	3.83
28	1	51	0	0.00

Línea : 5 b      Cabeceras : Terminal-Santa Rosa  
 Cantidad de Servicios diarios : 13

zonas    suben    bajan    pasan    pas/veh

7	98	0	98	7.51
1	92	3	187	14.36
9	27	4	210	16.19
19	14	19	205	15.79
20	8	65	148	11.37
22	7	96	59	4.54
28	3	62	-0	-0.00

Línea : 3      Cabeceras : Adolfo Castellanos y Junin-B.El Milagro  
 Cantidad de Servicios diarios : 12

zonas    suben    bajan    pasan    pas/veh

2	83	3	80	6.64
3	31	2	108	9.02
6	11	31	88	7.34
10	9	21	76	6.37
1	47	36	88	7.35
9	0	18	78	6.52
11	6	8	77	6.38
13	14	19	72	5.99
14	3	24	51	4.23
16	2	53	0	0.00

Línea : 28 Cabeceras : Barrio Comunitario-Barrio Juan XXIII  
 Cantidad de Servicios diarios : 39

zonas suben bajan pasan pas/veh

2	301	7	294	7.53
6	176	25	445	11.41
10	144	63	525	13.47
1	187	226	486	12.46
9	86	111	460	11.80
11	46	136	370	9.50
13	17	117	271	6.94
14	5	117	159	4.07
12	12	170	0	0.00

Línea : 7 Cabeceras : Mil Viviendas-Falda de San Antonio  
 Cantidad de Servicios diarios : 22

zonas suben bajan pasan pas/veh

4	245	6	240	10.90
6	122	18	343	15.60
7	121	109	355	16.14
1	188	55	488	22.17
9	65	39	513	23.32
19	41	39	516	23.45
20	34	113	437	19.85
22	38	199	276	12.54
29	2	136	141	6.40
30	2	64	78	3.55
30	0	78	0	0.00

Línea : 11 Cabeceras : Mil Viviendas-Esc.Choya  
 Cantidad de Servicios diarios : 39

zonas suben bajan pasan pas/veh

4	48	2	46	1.17
2	41	5	81	2.09
3	16	5	93	2.39
6	18	10	101	2.60
10	23	12	113	2.90
1	48	38	123	3.15
9	21	23	121	3.10
17	12	37	96	2.47
19	34	30	100	2.57
9	23	19	105	2.68
1	28	22	111	2.84
13	3	29	85	2.18
14	0	85	0	0.00

Línea : 22 Cabeceras : Mil Viviendas-La Gruta  
 Cantidad de Servicios diarios : 24

zonas suben bajan pasan pas/veh

4	118	20	98	4.08
2	40	2	137	5.70
3	35	5	167	6.94
7	62	24	204	8.51
1	132	98	239	9.94
13	32	57	214	8.90
14	21	110	125	5.19
16	3	137	0	0.00

Línea : 16 Cabeceras : Terminal-Falda Los Maza  
 Cantidad de Servicios diarios : 4

zonas suben bajan pasan pas/veh

7	46	1	45	11.19
1	55	5	94	23.58
9	20	8	107	26.69
19	22	5	124	30.99
20	6	32	99	24.67
22	9	26	82	20.49
29	3	26	58	14.59
31	1	21	39	9.80
31	17	56	-0	-0.00

Línea : 36 Cabeceras : Barrio Ocampo-Barrio 448 Viviendas  
 Cantidad de Servicios diarios : 30

zonas suben bajan pasan pas/veh

8	358	8	350	11.68
10	26	20	357	11.90
10	59	15	401	13.37
1	70	141	330	11.00
9	60	155	234	7.82
11	34	0	269	3.95
11	115	12	372	12.40
13	35	46	360	12.01
15	39	399	-0	-0.00

Línea : 17 Cabeceras : Terminal-Polideportivo Municipal  
 Cantidad de Servicios diarios : 38

zonas suben bajan pasan pas/veh

4	548	36	511	13.45
6	212	54	670	17.63
7	351	187	834	21.95
1	416	345	905	23.81
9	272	43	1134	29.84
19	84	131	1087	28.60
20	34	203	918	24.16
22	44	333	629	16.56
25	51	437	243	6.40
26	4	247	0	0.00

Línea : 21 Cabeceras : Ramon Correa y Conesa-Mil Viviendas  
 Cantidad de Servicios diarios : 39

zonas suben bajan pasan pas/veh

4	286	24	262	6.71
2	268	27	503	12.90
3	87	41	549	14.08
7	154	209	495	12.68
1	291	295	491	12.59
10	66	63	494	12.66
8	35	293	236	6.05
4	0	236	-0	-0.00

Linea : 19 Cabeceras : Cementario-Mil viviendas  
Cantidad de Servicios diarios : 139

zonas suben bajan pasan pas/veh

8	534	55	479	12.28
6	108	23	593	15.22
10	71	77	588	15.08
1	203	300	492	12.61
9	58	96	454	11.63
11	47	146	354	9.08
13	21	119	255	6.55
14	2	119	138	3.53
12	6	144	0	0.00

Linea : 20 Cabeceras : Cementario-Mil viviendas  
Cantidad de Servicios diarios : 13

zonas suben bajan pasan pas/veh

5	66	0	66	5.06
7	90	4	152	11.72
9	29	20	162	12.44
1	85	55	192	14.77
13	38	96	144	11.10
10	43	35	152	11.72
8	10	82	81	6.21
4	3	84	0	0.00

Linea : 20 Cabeceras : Terminal-La Carrera  
Cantidad de Servicios diarios : 25

zonas suben bajan pasan pas/veh

7	300	2	299	11.94
1	232	6	525	21.00
9	69	21	573	22.90
17	55	28	600	24.01
21	22	67	555	22.20
22	74	293	336	13.44
29	46	102	281	11.23
31	16	110	187	7.47
31	53	131	109	4.34
32	2	111	-0	-0.00

Linea : 15 a Cabeceras : Mil Viviendas-Posta Sanitaria  
Cantidad de Servicios diarios : 23

zonas suben bajan pasan pas/veh

4	169	4	165	7.19
2	101	11	255	11.07
5	21	0	276	11.99
7	83	78	281	12.22
1	276	142	416	18.08
9	65	11	469	20.38
19	12	39	442	19.23
20	17	96	363	15.78
22	56	186	233	10.13
25	37	270	-0	-0.00

Línea : 27 Cabeceras : A.Barros y Corrientes-Universidad  
 Cantidad de Servicios diarios : 26

zonas suben bajan pasan pas/veh

4	273	4	269	10.35
4	30	3	297	11.41
6	111	19	389	14.95
10	40	95	334	12.84
1	162	186	309	11.90
9	72	61	320	12.33
11	24	126	218	8.38
15	12	144	86	3.29
13	0	86	0	0.00

Línea : 23 a Cabeceras : Los Mistoles-Santa Rosa  
 Cantidad de Servicios diarios : 22

zonas suben bajan pasan pas/veh

14	139	0	139	6.34
13	101	2	239	10.85
10	108	20	327	14.86
6	205	73	460	20.89
1	209	85	584	26.54
11	66	75	576	26.16
19	45	86	534	24.28
20	14	147	401	18.23
22	0	205	197	8.93
28	0	197	-0	-0.00

Línea : 6 Cabeceras : Terminal-Barrio Juan XXIII  
 Cantidad de Servicios diarios : 12

zonas suben bajan pasan pas/veh

7	79	2	78	6.47
1	170	7	240	20.01
9	58	11	286	23.86
19	35	31	290	24.19
20	11	61	240	20.02
22	17	128	130	10.80
29	3	67	66	5.52
30	0	66	0	0.00

Línea : 24 Cabeceras : Cementerio-Mil Viviendas  
 Cantidad de Servicios diarios : 25

zonas suben bajan pasan pas/veh

5	102	7	95	3.80
7	135	22	207	8.29
9	41	10	238	9.53
1	191	81	348	13.93
13	141	103	386	15.45
12	42	64	365	14.58
8	22	159	228	9.10
4	0	228	0	0.00

Línea : 26 Cabeceras : Terminal-Huaycama  
 Cantidad de Servicios diarios : 5

zonas suben bajan pasan pas/veh

7	63	1	61	12.24
6	2	0	63	12.64
8	21	3	81	16.24
4	54	14	121	24.15
8	30	5	146	29.23
6	22	1	167	33.43
10	11	9	169	33.78
1	26	51	144	28.75
9	14	9	150	29.92
17	2	26	126	25.29
21	6	42	90	17.98
23	0	56	34	6.87
24	0	0	34	6.87
24	0	0	34	6.87
24	0	3	31	6.27
24	0	31	-0	-0.00

Línea : 10 Cabeceras : Cementerio-Las Rejas  
 Cantidad de Servicios diarios : 23

zonas suben bajan pasan pas/veh

5	104	3	101	4.41
7	200	11	291	12.63
9	50	16	325	14.12
1	160	107	378	16.45
13	45	123	300	13.06
10	29	62	267	11.62
8	36	303	0	0.00

Línea : 1 Cabeceras : Terminal-Collagasta  
 Cantidad de Servicios diarios : 10

zonas suben bajan pasan pas/veh

7	96	1	95	9.49
1	81	2	175	17.46
9	29	1	202	20.31
19	9	12	199	19.90
20	10	10	199	19.93
22	17	18	198	19.79
29	7	33	172	17.24
31	34	35	171	17.13
31	20	72	119	11.91
32	4	77	46	4.65
33	2	48	-0	-0.00

Línea : 30      Cabeceras : Mil Viviendas-El Hueco  
Cantidad de Servicios diarios : 22

zonas    suben    bajan    pasan    pas/veh

---

2	206	11	194	8.83
4	56	10	240	10.93
3	43	16	268	12.17
6	40	67	241	10.97
1	19	5	254	11.57
1	265	132	387	17.61
9	53	49	391	17.78
17	49	50	391	17.75
20	16	145	261	11.89
34	5	267	-0	-0.00

---



Tramo	Linea	Pas/veh
1 - 6		
	23 a	20.89
	23 b	15.35
	30	10.97

Tramo	Linea	Pas/veh
1 - 7		
	20	11.94
	15 a	12.22
	15	15.02
	5 a	7.02
	5 b	7.51
	1 b	11.19
	6	6.47
	7	16.14
	22	8.51
	17	21.95
	21	23.55
	1	12.28
	1	9.49

Tramo	Linea	Pas/veh
1 - 9		
	25	12.61
	2	12.44
	20	21.00
	15 a	18.08
	15	23.98
	5 b	14.36
	3	7.35
	27	11.90
	1 b	23.58
	6	20.01
	24	9.53
	28	12.46
	7	22.17
	11	3.15
	11	2.68
	34	11.00
	17	23.81
	1	20.65
	8	14.86
	26	28.75
	10	14.12
	1	17.46
	30	17.61

Tramo	Linea	Pas/veh
1 - 10		
	25	15.08
	3	6.37
	27	12.84
	28	13.47
	11	2.90
	34	13.37
	21	23.38
	8	11.23
	26	33.78

Tramo	Linea	Pas/veh
1 - 11		
	5 a	13.62
	23 a	26.54
	23 b	21.53

Tramo	Linea	Pas/veh
1 - 13		
	2	14.77
	24	13.93
	11	2.84
	22	9.94
	10	16.45

Tramo	Linea	Pas/veh
2 - 3		
	3	6.64
	11	2.09
	22	5.70
	21	23.96

Tramo	Linea	Pas/veh
2 - 4		
	15 a	7.19
	11	1.17
	22	4.08
	21	12.47
	30	8.83

Tramo	Linea	Pas/veh
2 - 5		
	15 a	11.07

Tramo	Linea	Pas/veh
2 - 6		
	28	7.53

Tramo	Linea	Pas/veh
3 - 4		
	30	10.93

Tramo	Linea	Pas/veh
3 - 6		
	3	9.02
	11	2.39
	30	12.17

Tramo	Linea	Pas/veh
3 - 7		
	22	6.94
	21	26.15

Tramo	Linea	Pas/veh
4 - 6		
	27	11.41
	7	10.90
	17	13.45

Tramo	Linea	Pas/veh
4 - 8		
	2	6.21
	24	9.10
	21	11.24
	8	2.34
	8	7.21
	26	16.24
	26	24.15

Tramo	Linea	Pas/veh
5 - 7		
	2	5.06
	15 a	11.99
	24	3.80
	10	4.41

Tramo	Linea	Pas/veh
6 - 7		
	7	15.60
	17	17.63
	8	2.34
	26	12.24

Tramo	Linea	Pas/veh
6 - 8		
	25	12.28
	8	2.34
	8	9.16
	26	12.64
	26	29.23

Tramo	Linea	Pas/veh
6 - 10		
	25	15.22
	3	7.34
	27	14.95
	23 a	14.86
	28	11.41
	11	2.60
	23 b	15.07
	8	10.68
	26	33.43

Tramo	Linea	Pas/veh
7 - 9		
	2	11.72
	24	8.29
	10	12.63

Tramo	Linea	Pas/veh
8 - 10	2	11.72
	34	11.68
	21	23.51
	10	11.62

Tramo	Linea	Pas/veh
8 - 12	24	14.58

Tramo	Linea	Pas/veh
9 - 11	25	11.63
	3	6.52
	27	12.33
	28	11.80
	34	7.82

Tramo	Linea	Pas/veh
9 - 17	20	22.90
	11	3.10
	8	15.90
	26	29.92
	30	17.78

Tramo	Linea	Pas/veh
9 - 19	15 a	20.38
	15	25.17
	5 b	16.19
	1 b	26.69
	6	23.86
	7	23.32
	11	2.57
	17	29.84
	1	22.94
	1	20.21

Tramo	Linea	Pas/veh
10 - 13	2	11.10
	23 a	10.85
	23 b	12.48
	10	13.06

Tramo	Linea	Pas/veh
11 - 13	25	9.08
	3	6.38
	28	9.50
	34	12.40

Tramo	Linea	Pas/veh
11 - 15	27	8.38

Tramo	Linea	Pas/veh
11 - 19	5 a	13.59
	23 a	26.16
	23 b	22.21

Tramo	Linea	Pas/veh
12 - 13	24	15.45

Tramo	Linea	Pas/veh
12 - 14	25	3.53
	28	4.07

Tramo	Linea	Pas/veh
13 - 14	25	6.55
	3	5.99
	23 a	6.34
	28	6.94
	11	2.18
	22	8.90
	23 b	5.34

Tramo	Linea	Pas/veh
13 - 15	27	3.29
	34	12.01

Tramo	Linea	Pas/veh
14 - 16	3	4.23
	22	5.19

Tramo	Linea	Pas/veh
17 - 19	11	2.47

Tramo	Linea	Pas/veh
17 - 20	30	17.75

Tramo	Linea	Pas/veh
17 - 21	20	24.01
	8	14.87
	26	25.29

Tramo	Linea	Pas/veh
19 - 20		
	15 a	19.23
	15	24.60
	5 a	13.20
	5 b	15.79
	1 b	30.99
	23 a	24.28
	6	24.19
	7	23.45
	17	28.60
	1	22.10
	23 b	23.35
	1	19.90

Tramo	Linea	Pas/veh
20 - 22		
	15 a	15.78
	15	22.76
	5 a	9.11
	5 b	11.37
	1 b	24.67
	23 a	18.23
	6	20.02
	7	19.85
	17	24.16
	1	21.86
	23 b	16.41
	1	19.93

Tramo	Linea	Pas/veh
20 - 34		
	30	11.89

Tramo	Linea	Pas/veh
21 - 22		
	20	22.20
	8	10.38

Tramo	Linea	Pas/veh
21 - 23		
	26	17.98

Tramo	Linea	Pas/veh
22 - 25		
	15 a	10.13
	15	22.72
	17	16.56

Tramo	Linea	Pas/veh
22 - 28		
	5 a	3.83
	5 b	4.54
	23 a	8.93
	23 b	8.61
	8	4.83

Tramo	Linea	Pas/veh
22 - 29		
	20	13.44
	1 b	20.49
	6	10.80
	7	12.54
	1	21.75
	1	19.79

Tramo	Linea	Pas/veh
23 - 24		
	26	6.87

Tramo	Linea	Pas/veh
25 - 26		
	15	19.33
	17	6.40

Tramo	Linea	Pas/veh
26 - 27		
	15	17.37

Tramo	Linea	Pas/veh
29 - 30		
	6	5.52
	7	6.40

Tramo	Linea	Pas/veh
29 - 31		
	20	11.23
	1 b	14.59
	1	23.23
	1	17.24

Tramo	Linea	Pas/veh
31 - 32		
	20	4.34
	1	14.54
	1	11.91

Tramo	Linea	Pas/veh
32 - 33		
	1	12.19
	1	4.65

## 6. CONCLUSIONES PARA EL PRESENTE INFORME DE AVANCE

Dado que el grueso de las tareas del período cubierto por este Informe de Avance se ha concentrado en el diseño y/o procesamiento de trabajos de campo y a la formulación de recomendaciones, no se han alcanzado constataciones nuevas, respecto de lo indicado en informes anteriores. Cabe de cualquier manera señalar lo siguiente:

i) A nivel de la red, el procesamiento y análisis del conteo de ascenso y descenso permite confirmar que no existen problemas serios de saturación en horas pico, en las líneas urbanas; ya en las suburbanas, pueden en cambio constatarse, entre el casco urbano y Villa Parque Chacabuco/San Isidro, niveles de ocupación considerablemente elevados, compensados por caídas significativas en los extremos de las líneas allí operantes, lo que sugiere la necesidad de cierta redistribución de frecuencias. Puede plantearse como hipótesis la convenciencia de integrar en mayor medida las líneas urbanas y suburbanas a fin de nivelar los valores de carga; ello se verá confirmado en el análisis en el curso de este estudio.

ii) En lo que hace a la presente rentabilidad del sistema, los niveles de costos y tarifas muestran una declinación, en relación a lo alcanzado en octubre del año pasado; ello evidencia un importante retraso tarifario, que no podrá mantenerse indefinidamente.



iii) El relevamiento del sector de operadores ha permitido confirmar cierta precariedad organizativa y de gestión; debe sin embargo señalarse que gran parte de la oferta se encuentra a cargo de empresas formalmente constituidas, no registrándose trabajo familiar u otras pautas informales de contratación.

iv) En lo que hace a la organización de la Dirección Provincial de Transporte, se ha presentado una propuesta de organigrama y de procedimientos que, sin alterar la filosofía básica de la organización propuesta en su oportunidad, intenta definir y distribuir adecuadamente misiones, funciones y actuaciones. No debe dejar de subrayarse que su implementación correcta requerirá un considerable esfuerzo organizativo y de gestión.

v) El avance de las tareas permite formular provisoriamente, "ad referendum" del comitente, dos hipótesis básicas acerca de la futura red a concursar, a saber:

- 1) Se asumirá como tarifa básica mínima, a abril de 1990, 1000 australes, para las líneas urbanas, siendo las tarifas restantes proporcionales. Se entiende que es éste el nivel tarifario mínimo para poder sustentar un servicio en condiciones económicas razonables, a partir de lo constatado en el correspondiente cálculo de costos. Como referencia, este nivel coincide con el de la tarifa mínima de la Región Metropolitana de Buenos Aires,

a esa fecha (y resulta inferior al existente en otras áreas urbanas del interior del país). Valores menores obligarían a una reducción considerable de la oferta, a fin de garantizar niveles elevados de ocupación.

- 2) Se considerará que el tamaño mínimo de las empresas operadoras deberá ser de 15 vehículos, a fin de garantizar una escala razonable de operación, en particular en lo que hace a parque de reserva; ello significa que, en términos del parque actual en operación, no habrá más de 4 "paquetes" de líneas a concursar. El comitente deberá establecer, a fin de redactar adecuadamente el pliego de condiciones, si podrá adjudicarse a una misma empresa más de uno de tales "paquetes".