

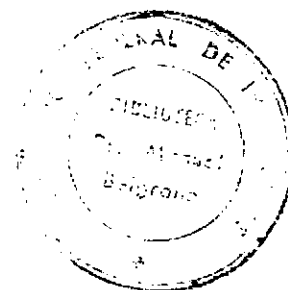
CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

PROVINCIA DE CATAMARCA

ESTUDIO DE TRANSPORTE URBANO
DE LA CAPITAL Y LOCALIDADES ALEDANAS

SEGUNDO INFORME DE AVANCE

Tomo I



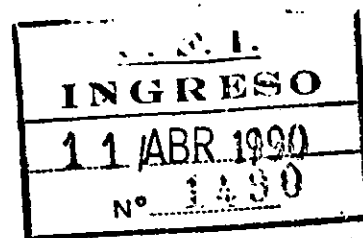
EXPERTO RESPONSABLE :

Alberto E. G. Müller

Abril 1990

Buenos Aires 10 de Abril 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 Segundo Informe de Avance del "ESTUDIO DE TRANSPORTE URBANO DE LA CIUDAD DE CATAMARCA Y LOCALIDADES ALEDAÑAS", 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 atte.

A large, stylized handwritten signature in dark ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke extending to the right.

Lic. ALBERTO E.G. MULLER

Experto Responsable

dom: Alte. F. J. Seguí 1177

1416 Capital

tel: 582-0927

35-4241

R

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

I N D I C E

T O M O I

página

O. INTRODUCCION

1

A. ESTUDIO DE TRANSPORTE URBANO

1. OFERTA Y DEMANDA - ACTUALIZACION DE INFORMACION

1.1 Actualización de Información 6

1.2 Fichas de Relevamiento de Líneas 10

2. EMPRESAS OPERADORAS, COSTOS Y RENTABILIDAD

2.1 Empresas Operadoras 51

2.2 Costos y Rentabilidad 69

3. MARCO NORMATIVO Y AUTORIDAD DE APLICACION

3.1 Introducción 88

3.2 Marco Normativo 89

3.3 La Dirección Provincial de Transporte 98

3.4 Conclusiones 116

4. RELEVAMIENTO DE INFORMACION PRIMARIA

4.1 Introducción 118

4.2 Zonificación 119

4.3 Objetivos del Censo 120

4.4 Diseño de la Muestra 121

4.5 Tamaño de la Muestra	124
4.6 Trabajo de Campo	126
ANEXO CAP.4	
- Instructivo para el trabajo de campo	133
- Estimación de la Muestra	142
- Formularios de relevamiento	147
- Programación del trabajo de campo	148
5. PLIEGO DE CONDICIONES GENERALES Y METODOLOGIA DE EVALUACION	
5.1 Pliego de Condiciones Generales	157
5.2 Metodologia de Evaluación	160
ANEXO CAP.5 Proyecto de Pliego de Condiciones Generales	
	164
6. CONCLUSIONES PARA EL PRESENTE INFORME DE AVANCE	180
ANEXO: Propuesta de ajuste a la red.	182

PLANOS

- TRAZADO DE LINEAS URBANAS-ZONIFICACION
- TRAZADO DE LINEAS SUBURBANAS-SECCIONES TARIFARIAS.

T O M O II

página

B. ANTEPROYECTO DE LA LEY PROVINCIAL DE TRANSPORTE

INTRODUCCION	1
TEXTO DEL ANTEPROYECTO	1

El presente Informe de Avance reseña las tareas desarrolladas para el ESTUDIO DE TRANSPORTE URBANO DE LA CAPITAL Y LOCALIDADES ALEDAÑAS - PROVINCIA DE CATAMARCA, para el periodo que va del 13 de febrero al 12 de abril de 1990.

0.1 Contenido

La Primera Parte del Estudio, referente al transporte de la Ciudad de Catamarca, consta de los capítulos siguientes:

- El Cap.1 actualiza información acerca de oferta, demanda y niveles de ocupación, a partir de los nuevos elementos obtenidos en el periodo.

- El Cap.2 se refiere a la temática de las empresas operadoras y actualiza información acerca de costos y rentabilidad.

- El Cap.3 concluye el diagnóstico acerca de la Dirección Provincial de Transporte, y estudia un proyecto existente de reforma administrativa.

- El Cap.4 reseña las actividades referentes al trabajo de campo, cuya realización cubre el periodo 26/3 al 5/4.

- El Cap.5 desarrolla algunos elementos preliminares, acerca

del llamado a concurso de líneas. Debe notarse que esto representa un adelantamiento de tareas, respecto del cronograma acordado.

-El Cap.6 presenta las conclusiones provisionales alcanzadas en el presente Informe de Avance.

En Anexo se detalla una propuesta de modificación presentada a solicitud de la Dirección Provincial de Transporte.

La segunda parte del Estudio consiste en la formulación de un Anteproyecto de Ley Provincial de Transporte. Para el presente Informe se ha completado un texto preliminar del mismo.

0.2 Observaciones

En lo que hace a la entrega de información, se ha concretado lo referente a planillas de conductor de dos empresas, por lo que se ha cubierto más del 90% de las líneas existentes en el sistema. Debe mencionarse sin embargo que esta segunda entrega fue efectivizada hacia el final del periodo (mayormente, durante el operativo de campo), motivo por el cual solo ha podido realizarse el procesamiento y un análisis expeditivo.

Resta la cumplimentación de lo referente a los cuestionarios formulados a las empresas operadoras; ello será objeto de gestiones en particular, para procurar la cobertura de este tema para el próximo Informe de Avance.

0.3 Observaciones referentes al Primer Informe de Avance.

Con fecha 2 de abril próximo pasado se recibieron, a través del Consejo Federal de Inversiones, las observaciones efectuadas por la Dirección de Transporte de la Provincia al Primer Informe de Avance de este Estudio, las que se responden a continuación.

1) Observación referida al cuadro 4.1 -Parque de Vehículos por Empresa.

La información consignada en dicho cuadro respecto al parque por empresa fue obtenida de cuadros provistos por la Dirección de Transporte y elaborada por la División Licencias y Seguros con fecha 11/8/89 en la que se consignaba, para cada empresa, el número de interno de los vehículos, marca, modelo, dominio y fecha de la póliza de seguros. Adicionalmente, esta información indicaba la cantidad total de coches asentados en los registros de la DPT y los detectados a través de la Planilla de Firmas.

La cantidad de vehículos necesaria para cubrir turnos autorizados que figura en el cuadro 4.1, fue extraída de la información provista por la DPT sobre turnos autorizados para cada línea, de la que se deduce en forma directa el requerimiento de parque.

Como no se ha recibido el informe de la División Licencias y Seguros que la DPT adjunta a la nota de observaciones no se puede precisar aún a que se deben las diferencias detectadas por el

organismo.

2) Observaciones referidas al organigrama actual de la Dirección de Transporte.

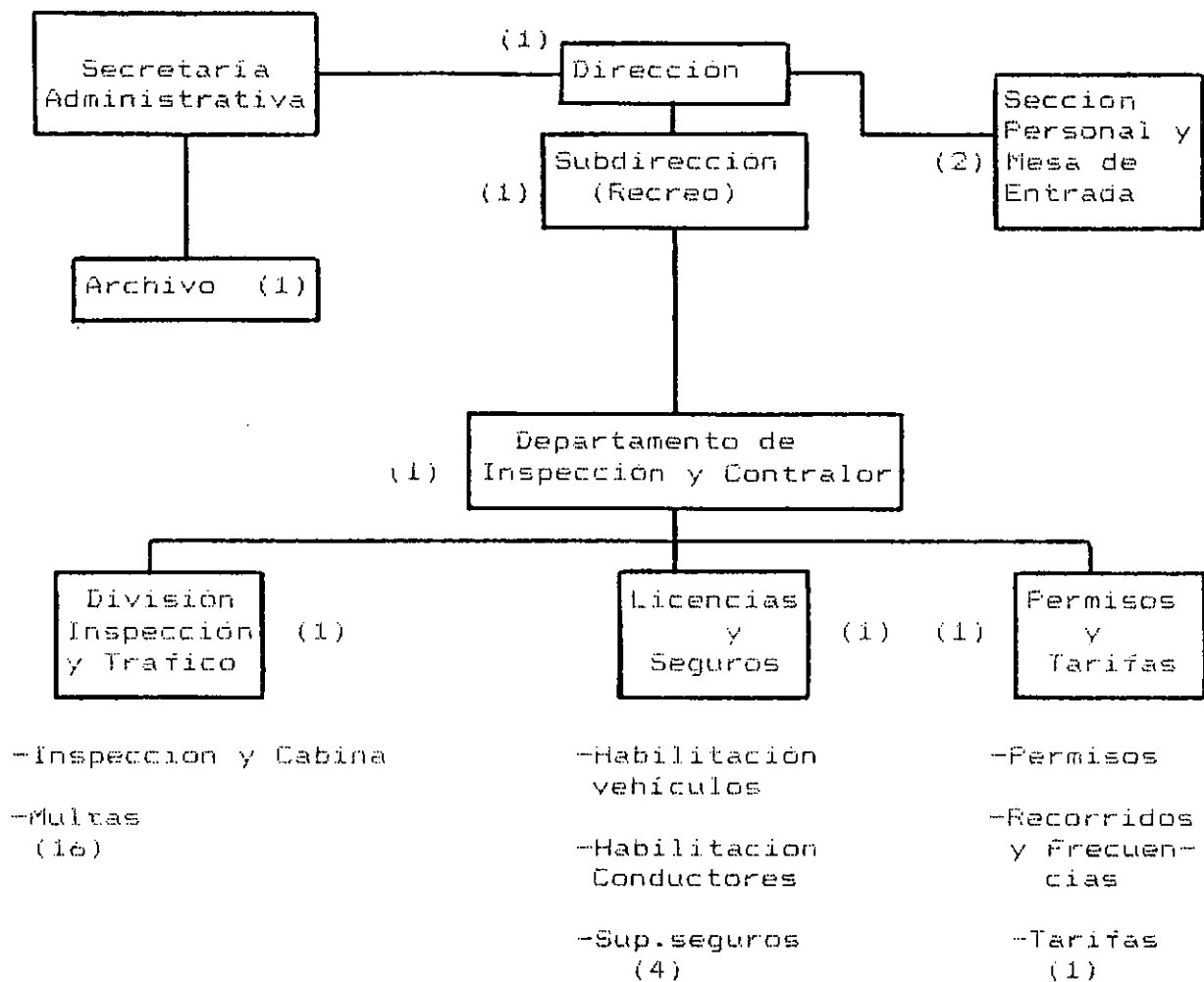
Se adjunta una nueva versión del organigrama que incorpora las observaciones recibidas, orientadas, según se interpreta, a mejorar la descripción de la situación actual planteada en dicho informe.

3) Observación referida a la no consideración del Régimen de Penalidades.

Se ha tomado conocimiento del Decreto -E- (OP) No.1766/82 que efectivamente no se encontraba entre los antecedentes analizados con anterioridad a la elaboración del Primer Informe de Avance y que constituye un aporte importante en la medida que refleja la intención de la DPT de salvar las deficiencias en materia legal dotando al organismo de un instrumento para ejecutar sus funciones de contralor.

De todas maneras es de hacer notar que las partes del informe que según la observación quedan desvirtuadas por la no consideración del Decreto mencionado (pgs.43 y 57) se refieren, en un caso a la Ley de Transporte de la Provincia No.2426/71 de la que se dice que en materia de sanciones "resulta ser una norma legal en blanco" y en el otro al listado de "temas a ser incluidos en el proyecto de texto legislativo" entre los que se incluye obviamente la necesidad de contemplar un régimen de sanciones.

ORGANIGRAMA ACTUAL DE LA DIRECCION DE TRANSPORTE



Maestranza (10)

Ref: (xx) Cantidad de Personal

A - ESTUDIO DE TRANSPORTE URBANO

1 OFERTA Y DEMANDA - ACTUALIZACION DE INFORMACION

El objeto del presente capítulo es actualizar la información contenida en el anterior Informe de Avance, acerca de la red de autotransporte y su demanda. Tal actualización es función de la entrega de nueva información por parte de las empresas operadoras, en concepto de planillas de conductor y de recorridos, a los fines de la encuesta tratada en otro capítulo.

Se incluyen asimismo fichas de relevamiento para cada línea, donde se detallan las características básicas de cada una de ellas.

1.1 Actualización de información

1.1.1 Fuentes

Las fuentes de actualización de la información son las siguientes:

-Planillas de conductor.

En el período se entregaron las planillas correspondientes a las líneas 5A, 5B y 11 (Edhenca) y 6,7,15,17,23A y 23B (Brunello).

Por otra parte, se detectó, a partir de consultas e informaciones obtenidas de la empresa Esquid, la necesidad de producir correcciones en la interpretación de las planillas correspondientes a las líneas 8 y 26.

-Recorridos.

A partir de las consultas realizadas a efectos de la encuesta pudieron incorporarse correcciones, en general menores, a los trazados de las líneas, incluyéndose además las líneas 11 y 34. La primera figuraba como desactivada en los anteriores registros del estudio, mientras que la segunda ha sido más recientemente autorizada por la Dirección Provincial de Transporte. El recorrido de la línea 11 se encuentra sujeto a confirmación, dado que en las planillas de conductor entregadas figuran dos variantes (11A y 11B), sin que se hayan recabado a la fecha elementos adicionales para establecer los recorridos efectivos. Para las líneas 8 y 26 se han creado nuevas "variantes" (en la terminología adoptada por la propia empresa), que corresponden a distintas combinaciones de recorridos y cabeceras; tales variantes son detalladas en cuadro adjunto.

-Empresas Operadoras.

También recientemente se ha producido el ingreso de una nueva empresa operadora (Menecier), a fin de reforzar las prestaciones de la empresa COTCA, para la línea 1. Ello no representa un alteración sobre la red existente.

1.1.2 Actualización

Se acompañan los cuadros que incluyen guarismos con la nueva información mencionada, como así también los gráficos correspondientes a oferta, demanda y niveles de ocupación. Para mayor claridad, se reproduce la información correspondiente al

total de líneas relevadas a la fecha.

Se ha actualizado asimismo, la cartografía referente a las líneas urbanas y suburbanas, de la que se adjunta copia. El conjunto así obtenido constituirá la red objeto del estudio, toda vez que la encuesta de ascenso y descenso se realiza sobre ella. Nótese que puede asumirse, razonablemente, que las correcciones operadas desde fines del año pasado a la fecha no deberían incidir sobre la distribución de tráficos en forma decisiva.

1.1.3 Análisis y observaciones

Se adjuntan cuadros con los guarismos completos referentes a oferta y demanda incluyendo las líneas procesadas en esta oportunidad incluyendo además gráficos que indican los niveles de ocupación por tramo horario. Para una explicación de los conceptos, criterios y procedimientos empleados, se remite al texto del Primer Informe de Avance.

La totalidad de las líneas nuevas procesadas corresponden al grupo suburbano, con la única excepción de la línea 11. Por lo tanto, poco puede añadirse en lo referente a las líneas urbanas, fuera de señalar que la línea ahora incluida muestra pobre niveles de ocupación, en promedio y a lo largo del día (en particular, la variante 11B). Corresponde subrayar que el índice pas-km obtenido para el grupo es igual al correspondiente a las líneas suburbanas.

Ya en lo que se refiere a líneas suburbanas, la inclusión de las líneas de las empresas Brunello y Edhenca completa la cobertura de este grupo. Los datos reunidos y procesados indican algunos cambios considerables, en lo que hace a niveles de ocupación:

-El índice pasajero/km. no ponderado del grupo asciende a 2,24, y el índice ponderado alcanza 2,82. Para este resultado, resulta obvia la contribución de las líneas de la empresa Brunello, que en su mayoría superan el promedio del conjunto. Resulta en particular notorio el caso de la línea 17; ella comprende el 10% de la oferta, pero no menos del 19% de la demanda dirigida al grupo.

-Coherentemente con lo anterior, pueden encontrarse indicios de sobreocupación, en determinados tramos horarios. Tal como se señala en el Primer Informe de Avance, puede suponerse que existe tal situación (con ciertas reservas) cuando el índice Pas/km. ponderado supera el valor de 4. De acuerdo a los gráficos, tal situación podría estar produciéndose en las líneas 6, 7, 15, 17, 23A y 23B; esto es, en la totalidad de las líneas de la empresa Brunello. Ello se manifiesta también en las líneas 8 y 26, en su nuevo procesamiento, pero únicamente en las variantes que atienden la fábrica Alpargatas, que reúnen un reducido número de servicios diarios.

-La información sobre estacionalidad semanal muestra una reducción de oferta y demanda del 18% y 43% respectivamente, para

el fin de semana. Ellos refleja variaciones similares a las observadas para las líneas procesadas en el anterior Informe de Avance.

1.2. Fichas de Relevamiento

Se acompañan fichas para cada una de las líneas relevadas, conteniendo información básica acerca de ellas.

PASAJEROS TRANSPORTADOS, KILOMETROS RECORRIDOS
E INDICES - PERIODO SEMANAL

Lineas Urbanas Relevadas

```

*****
* LINEA * EMPRESA * PASAJEROS * KLMTS. * INDICE * EXTENSION *
*****
*      2 * COTCA *      5026 *      1897 *      2.65 *          10 *
*      *      *      *      *      *      *      *
*      3 * COTCA *      2674 *      1725 *      1.53 *          11 *
*      *      *      *      *      *      *      *
*     10 * COTCA *      9261 *      4286 *      2.16 *          13 *
*      *      *      *      *      *      *      *
*    11A * EDHENCA *      4213 *      2388 *      1.76 *          12 *
*      *      *      *      *      *      *      *
*    11B * EDHENCA *      4940 *      2760 *      1.79 *          12 *
*      *      *      *      *      *      *      *
*     22 * COTCA *      6020 *      3049 *      1.97 *          11 *
*      *      *      *      *      *      *      *
*     24 * COTCA *      8834 *      2597 *      3.40 *          10 *
*      *      *      *      *      *      *      *
*     25 *  TAL *     12467 *      4919 *      2.53 *         11.5 *
*      *      *      *      *      *      *      *
*     28 *  TAL *     11480 *      5329 *      2.15 *         12.5 *
*      *      *      *      *      *      *      *
*****
* TOTALES *          *      64915 *      28950 *      2.24 *          *
*****

```

CUADRO DE ESTACIONALIDAD SEMANAL

Lineas Urbanas Relevadas

* LINEA *	Dia habil		Sab.-Dom.		*
* Pasajeros	Kms.	* Pasajeros	Kms.	*	

* 2 *	769	270	* 593	270	*
* 3 *	399	270	* 341	187	*
* 10 *	1504	644	* 872	513	*
* 11A *	785	420	* 144	120	*
* 11B *	988	552			*
* 22 *	932	468	* 681	358	*
* 24 *	1530	425	* 593	235	*
* 25 *	2180	833	* 785	382	*
* 28 *	2014	905	* 703	400	*

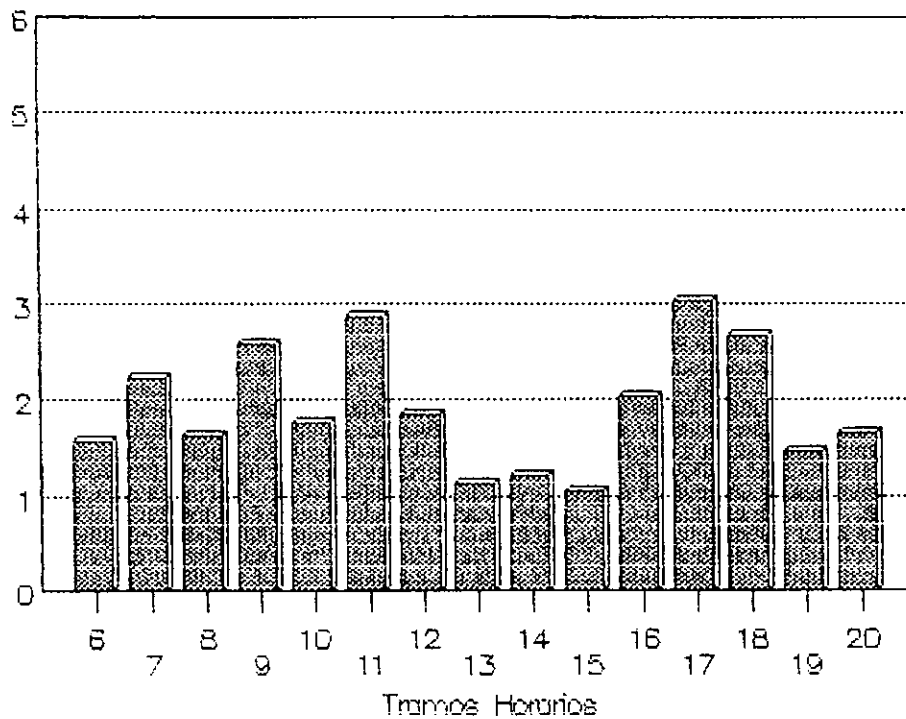
* TOTAL *	11101	4787	* 4712	2465	*

* IPK *	2.32		* 1.91		*

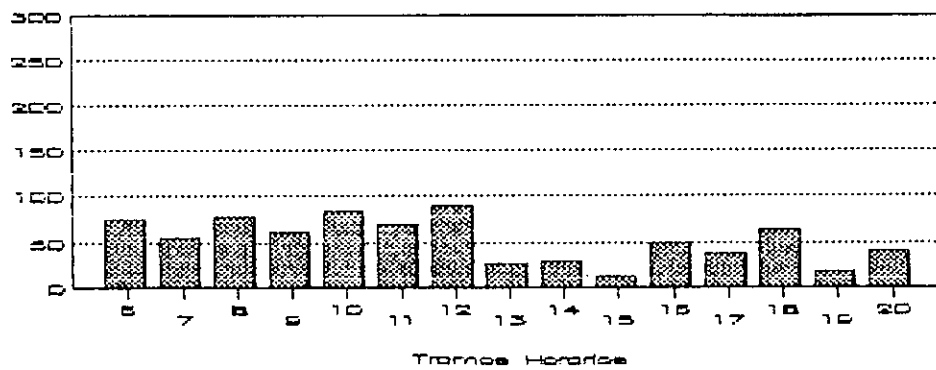
Linea 11 A :

—

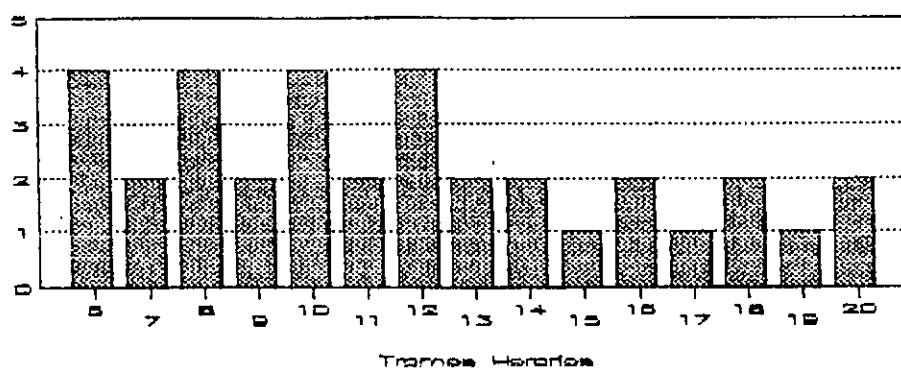
Indice Pas/veh-km.



Pasajeros Transportados

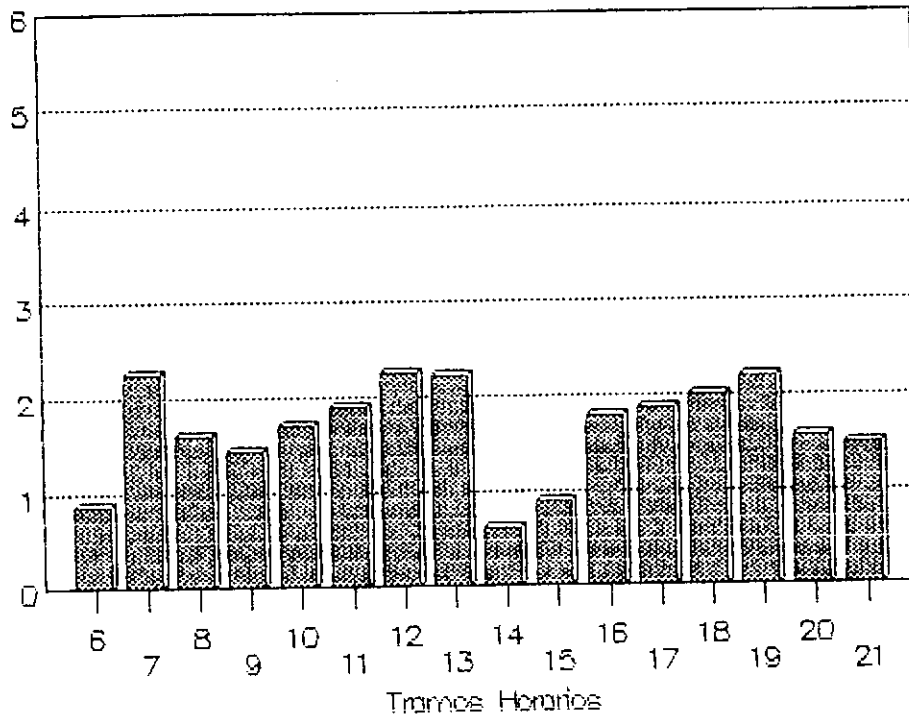


Cantidad de Servicios

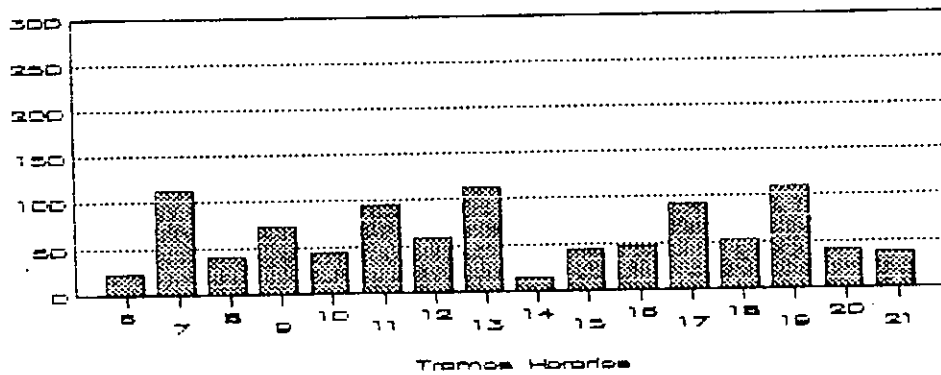


Linea 11 B :

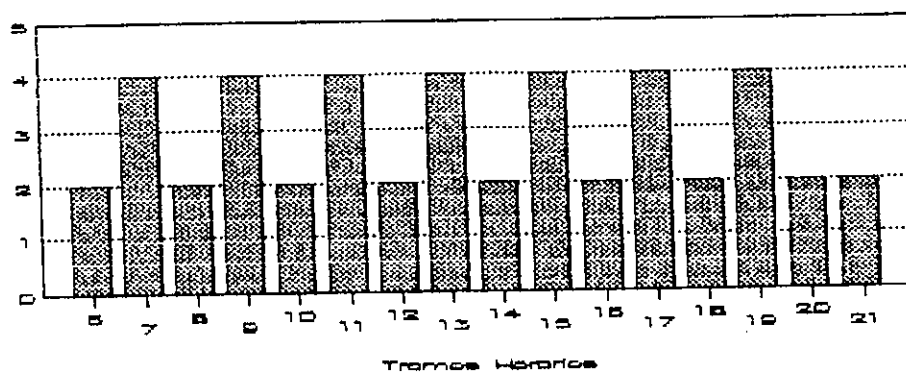
Indice Pas/veh-km.



Pasajeros Transportados



Cantidad de Servicios



DETALLE DE VARIANTES DE LAS LINEAS 8 Y 26

```

*****
* LINEA * CABECERAS *
*****
* 8f * TERMINAL - FABRICA DE ALFARGATAS *
* * *
* 8r * TERMINAL - SANTA ROSA *
* * *
* 8h * TERMINAL - HUAYCAMA *
* * *
* 26mr * MIL VIVIENDAS - SANTA ROSA *
* * *
* 26tr * TERMINAL - SANTA ROSA *
* * *
* 26f * TERMINAL - FABRICA DE ALFARGATAS *
* * *
* 26h * TERMINAL - HUAYCAMA *
*****

```


PASAJEROS TRANSPORTADOS, KILOMETROS RECORRIDOS
E INDICES - PERIODO SEMANAL
Lineas Suburbanas relevadas

```

*****
* LINEA * EMPRESA * PASAJEROS * KMS. * - INDICES PAS/KM. *
* * * * *
* * * * * No pond. * Fond. *
*****
* 1 * COTCA * 7952 * 6006 * 1.32 * 2.47 *
* * * * *
* 1c * COTCA * 3889 * 2751 * 1.41 * 2.22 *
* * * * *
* 1n * COTCA * 509 * 455 * 1.12 * 1.65 *
* * * * *
* 1B * COTCA * 465 * 770 * 0.60 * 1.84 *
* * * * *
* 5A * EDHENCA * 2626 * 2240 * 1.17 * 1.24 *
* * * * *
* 5B * EDHENCA * 2495 * 1840 * 1.35 * 1.44 *
* * * * *
* 6 * BRUNELLO * 4809 * 2240 * 2.14 * 2.35 *
* * * * *
* 7 * BRUNELLO * 10190 * 3690 * 2.76 * 3.01 *
* * * * *
* 8r * ESQUIU * 1225 * 625 * 1.96 * 2.09 *
* * * * *
* 8h * ESQUIU * 370 * 235 * 1.57 * 2.53 *
* * * * *
* 8f * ESQUIU * 220 * 60 * 3.66 * 3.66 *
* * * * *
* 15 S.Rosa * BRUNELLO * 10827 * 3952 * 2.74 * 3.13 *
* * * * *
* 15 Port. * BRUNELLO * 3170 * 1938 * 1.64 * 3.19 *
* * * * *
* 17 * BRUNELLO * 23422 * 5535 * 4.23 * 4.85 *
* * * * *
* 20 * ESQUIU * 10973 * 6454 * 1.70 * 2.82 *
* * * * *
* 23A * BRUNELLO * 11360 * 4200 * 2.70 * 3.01 *
* * * * *
* 23B * BRUNELLO * 17197 * 6664 * 2.58 * 2.84 *
* * * * *
* 26tr * ESQUIU * 635 * 280 * 2.26 * 2.33 *
* * * * *
* 26mr * ESQUIU * 3160 * 1375 * 2.29 * 2.41 *
* * * * *
* 26f * ESQUIU * 395 * 60 * 6.58 * 6.58 *
* * * * *
* 26h * ESQUIU * 635 * 520 * 1.22 * 1.83 *
* * * * *
* 30 * DEL VALLE * 4360 * 2163 * 2.02 * 2.12 *
*****
* TOTAL * * 120884 * 54053 * 2.24 * 2.68 *
*****

```

CUADRO DE ESTACIONALIDAD SEMANAL

Lineas Suburbanas Relevadas

* Linea	* Dia habil	* Sab.-Dom.	*****		
* Pasajeros	* Kms.	* Pasajeros	* Kms.	*****	

* 1	* 1241	* 900	* 872	* 858	*
* 1c	* 641	* 437	* 335	* 393	*
* 5A	* 444	* 352	* 203	* 240	*
* 6	* 743	* 322	* 547	* 315	*
* 7	* 1712	* 600	* 815	* 345	*
* 15 S.Rosa	* 1667	* 572	* 1246	* 546	*
* 15 Port.	* 492	* 286	* 355	* 264	*
* 17	* 4030	* 897	* 1636	* 525	*
* 20	* 1750	* 1019	* 1110	* 922	*
* 23A	* 1776	* 600	* 1240	* 600	*
* 23B	* 2875	* 1054	* 1411	* 697	*
* 30	* 657	* 319	* 539	* 309	*

* TOTAL	* 18028	* 7358	* 10309	* 6014	*

* IPK	* 2.45	*	* 1.71	*****	
* (no pond.)	*	*	*****		

COMPOSICION DE BOLETOS POR TRAMO TARIFARIO (%)

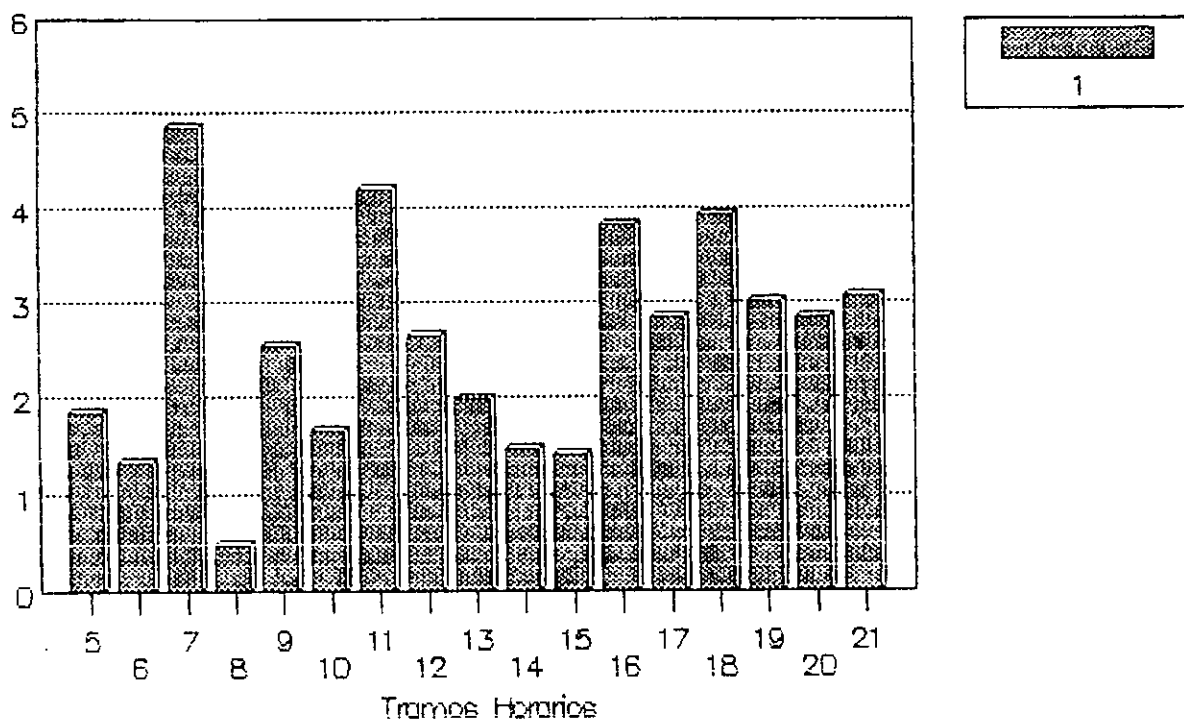
Lineas suburbanas relevadas

TARIFA									
LINEA	70	72	79	87.5	112	Mayores			
1	37.5	14.0	10.0	10.3	10.2	18.0			
1c	36.2	18.8	13.1	10.3	11.0	10.6			
1b	32.0	18.9	19.1	7.3	19.6	3.1			
5a	59.7	31.8	8.6	-	-	-			
5b	65.2	25.8	9.0	-	-	-			
6	49.5	23.9	18.6	8.3	-	-			
7	61.0	15.8	9.4	6.4	7.4	-			
8f	59.6	39.3	1.1	-	-	-			
8r	47.4	41.3	11.3	-	-	-			
8h	67.8	0.7	6.0	2.0	4.7	18.8			
15	54.6	23.9	21.5	-	-	-			
Sant. Rosa									
15	36.5	12.4	8.5	5.3	13.0	24.3			
Portez.									
17	59.4	18.8	19.9	1.9	-	-			
20	36.0	23.8	9.7	10.0	13.0	7.5			
23a	73.3	16.5	10.2	-	-	-			
23b	73.7	16.8	9.5	-	-	-			
26mr	68.8	23.5	7.8	-	-	-			
26tr	64.6	32.3	3.1	-	-	-			
26f	62.4	37.6	-	-	-	-			
26h	69.6	4.3	6.7	-	-	19.4			
30	72.9	11.2	16.2	-	-	-			

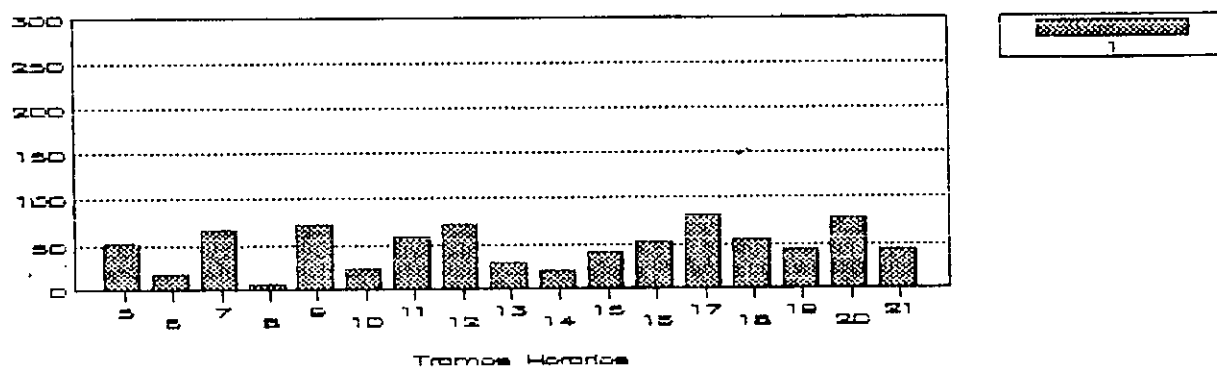
TARIFA							
LINEA	105	108	118.5	131	168	175	
NOCTURNA							
1n	33.6	27.5	13.9	4.3	9.4	11.3	

Linea 6 : Terminal – Barrio Juan XXIII

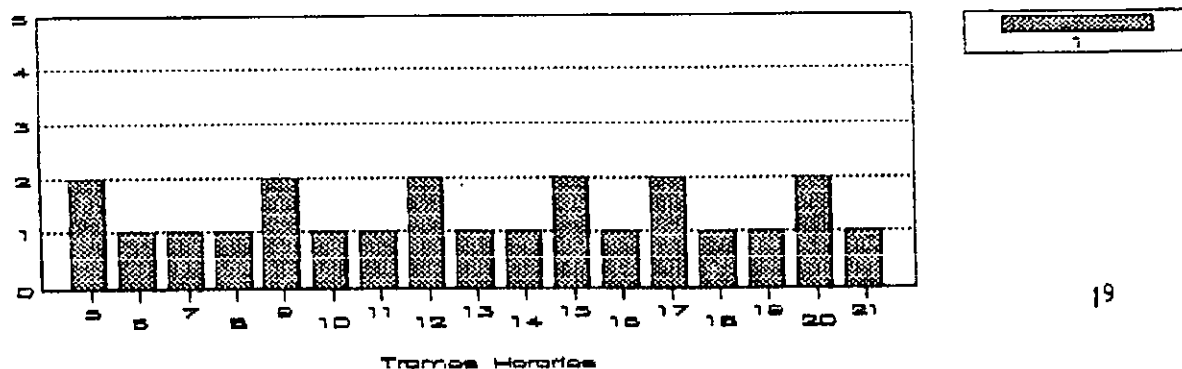
Indice Pas/veh-km.



Pasajeros Transportados

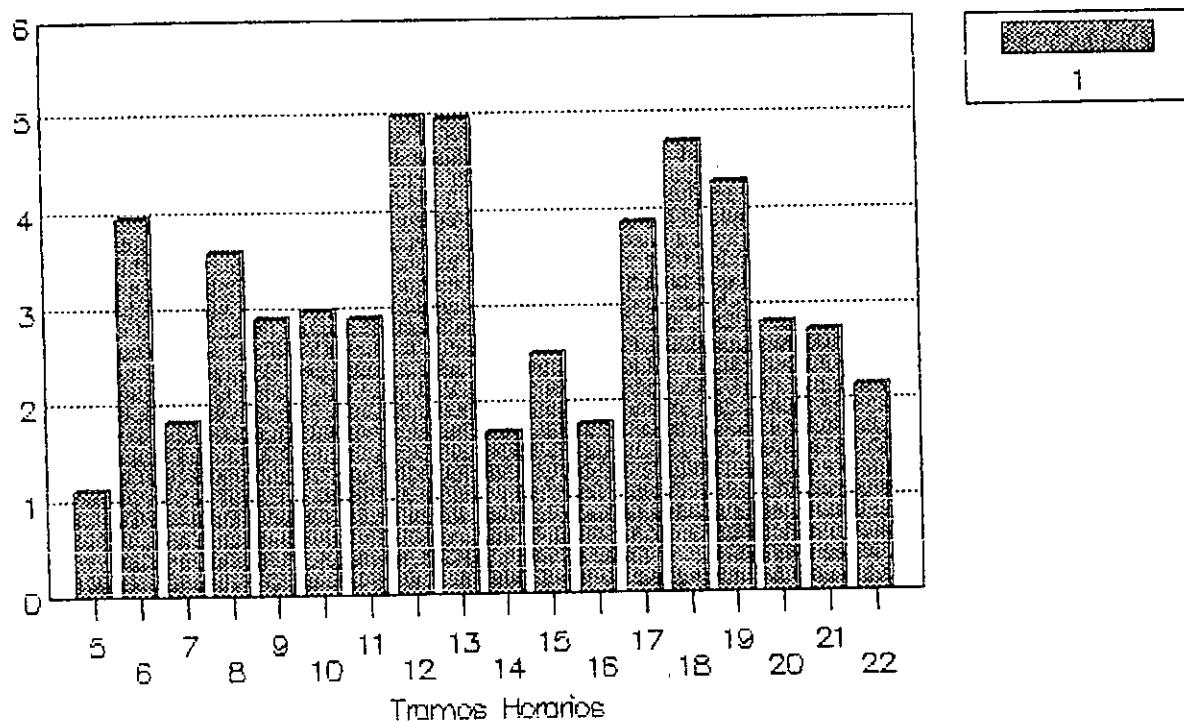


Cantidad de Servicios

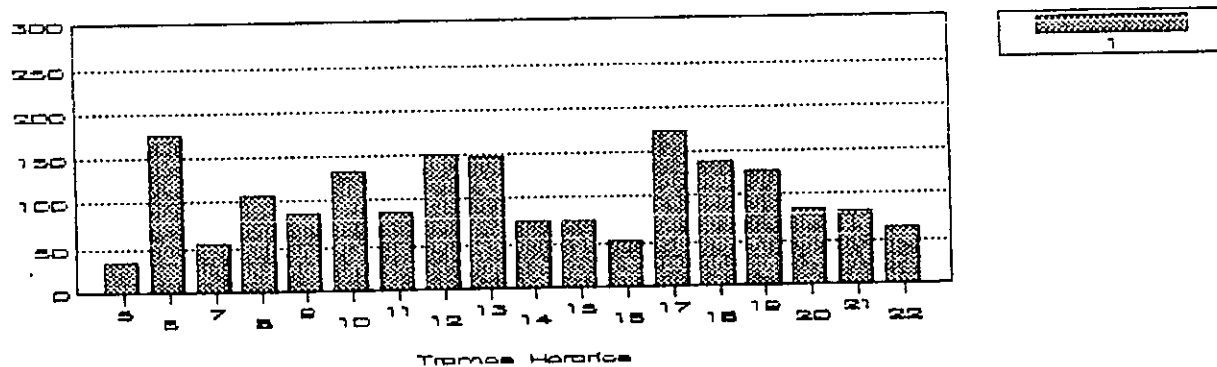


Linea 7 : Mil Viv. - Falda de S.Antonio

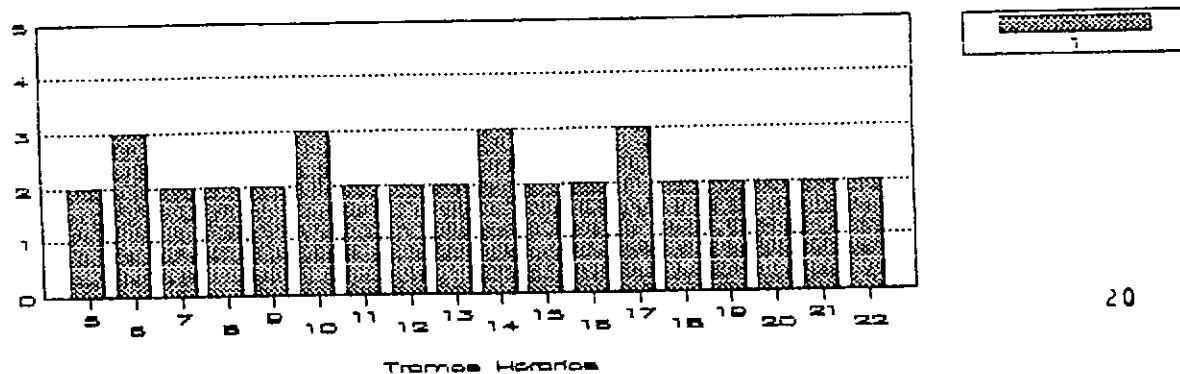
Indice Pas/veh-km.



Pasajeros Transportados

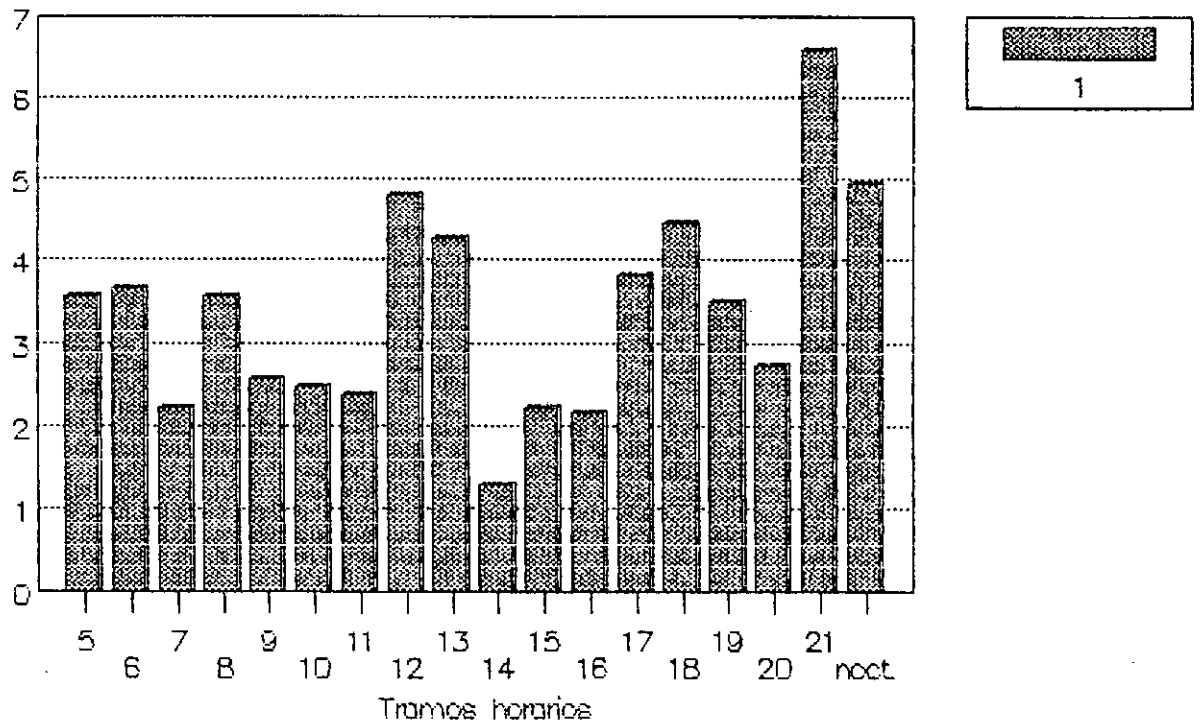


Cantidad de Servicios

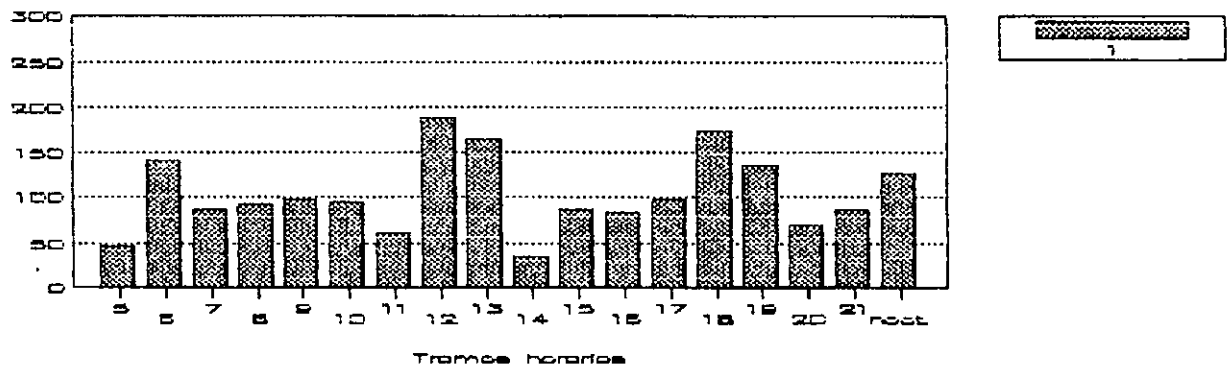


Linea 15 : Terminal – Posta Sanitaria

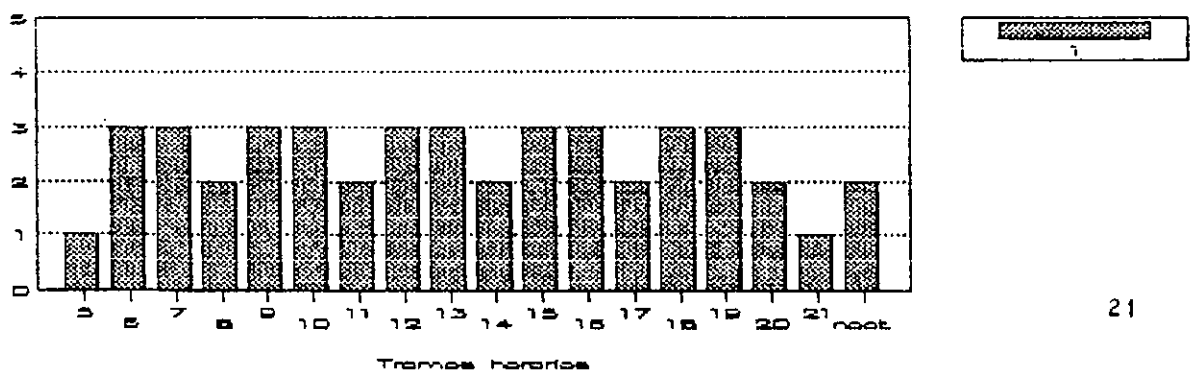
Indice Pas/veh-km.



Pasajeros Transportados

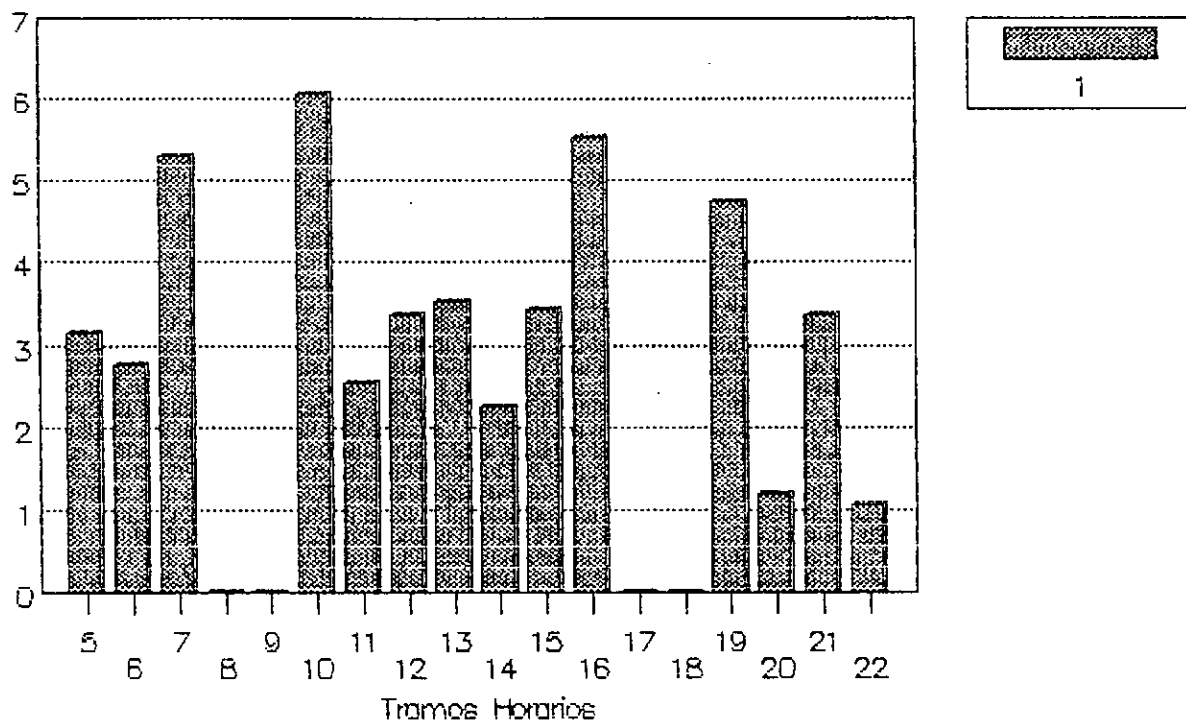


Cantidad de Servicios

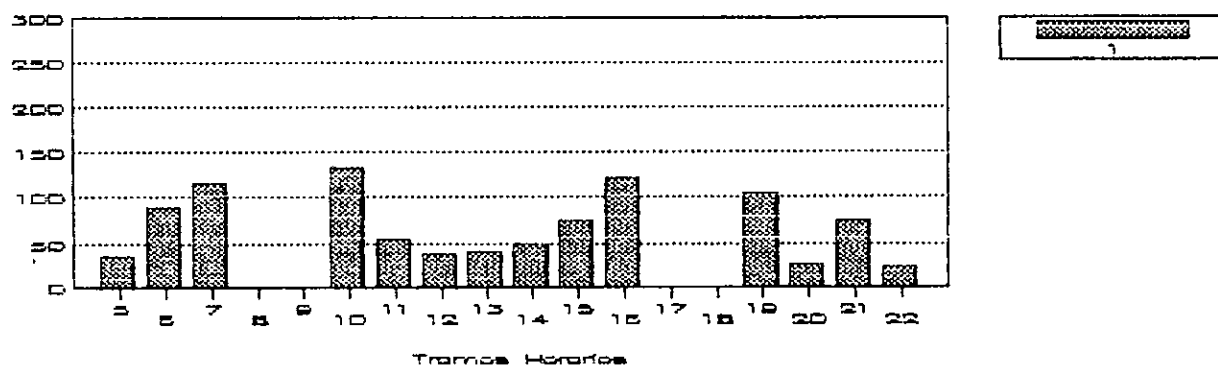


Linea 15 : Terminal – El Portezuelo

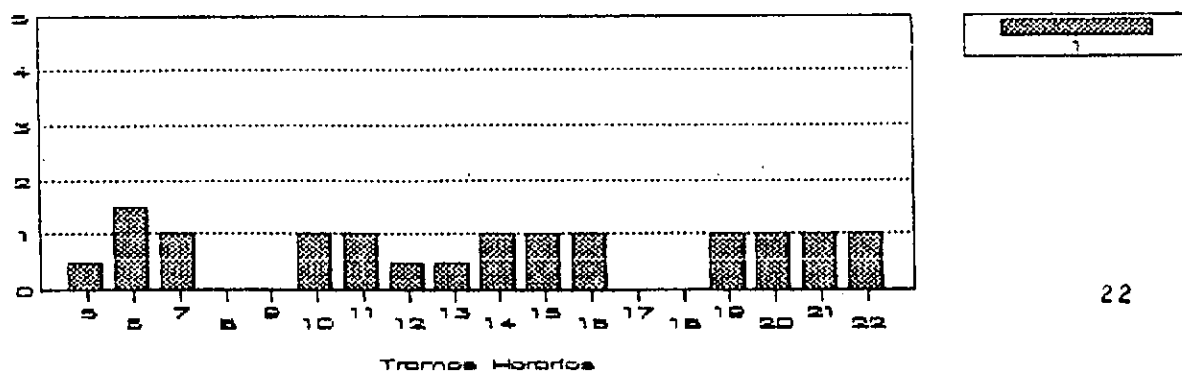
Indice Pas/veh-km.



Pasajeros Transportados

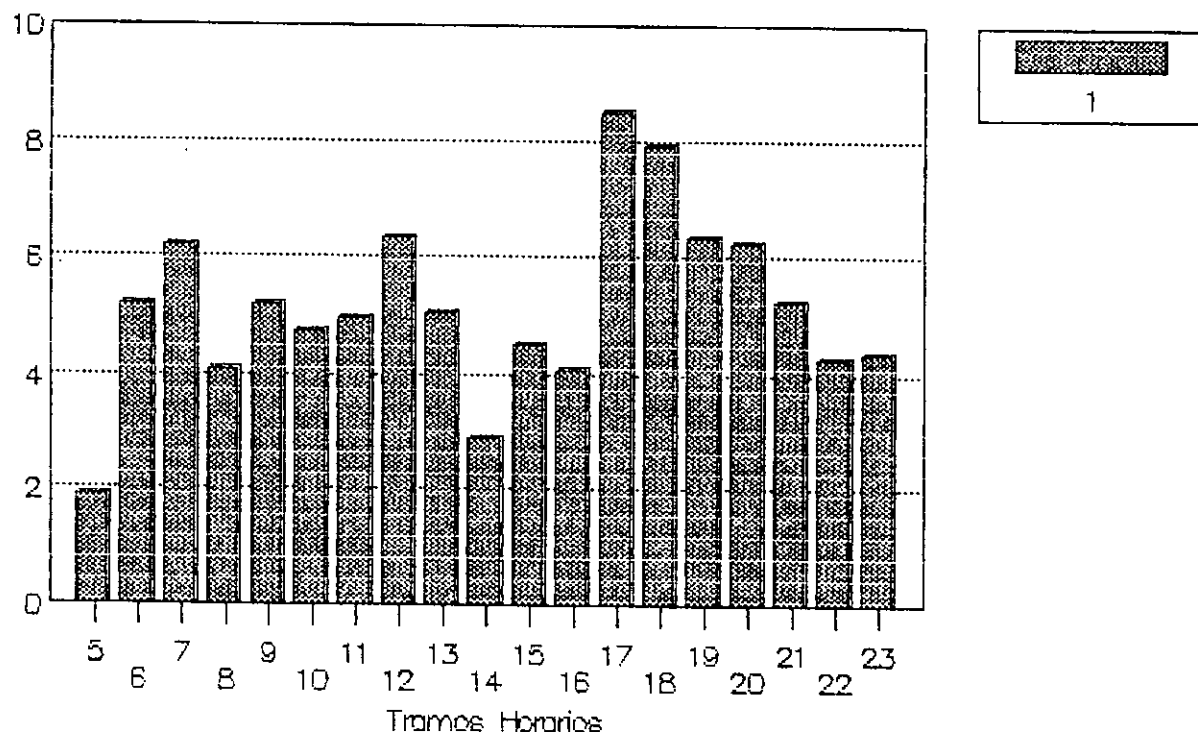


Cantidad de Servicios

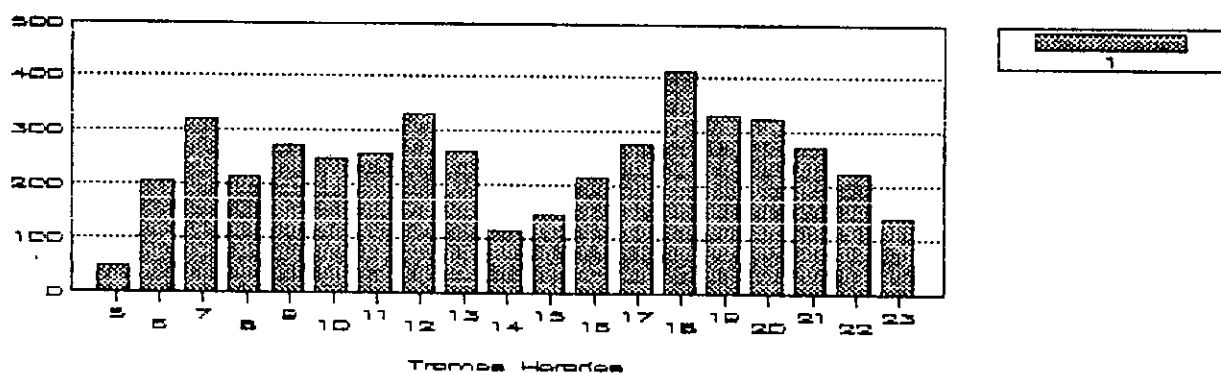


Linea 17 : Mil Viv. - Polidep.Municipal

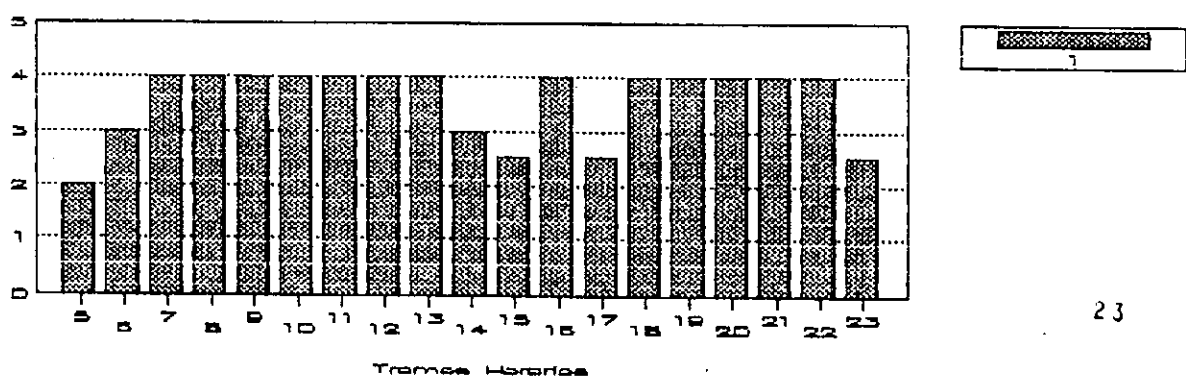
Indice Pas/veh-km.



Pasajeros Transportados

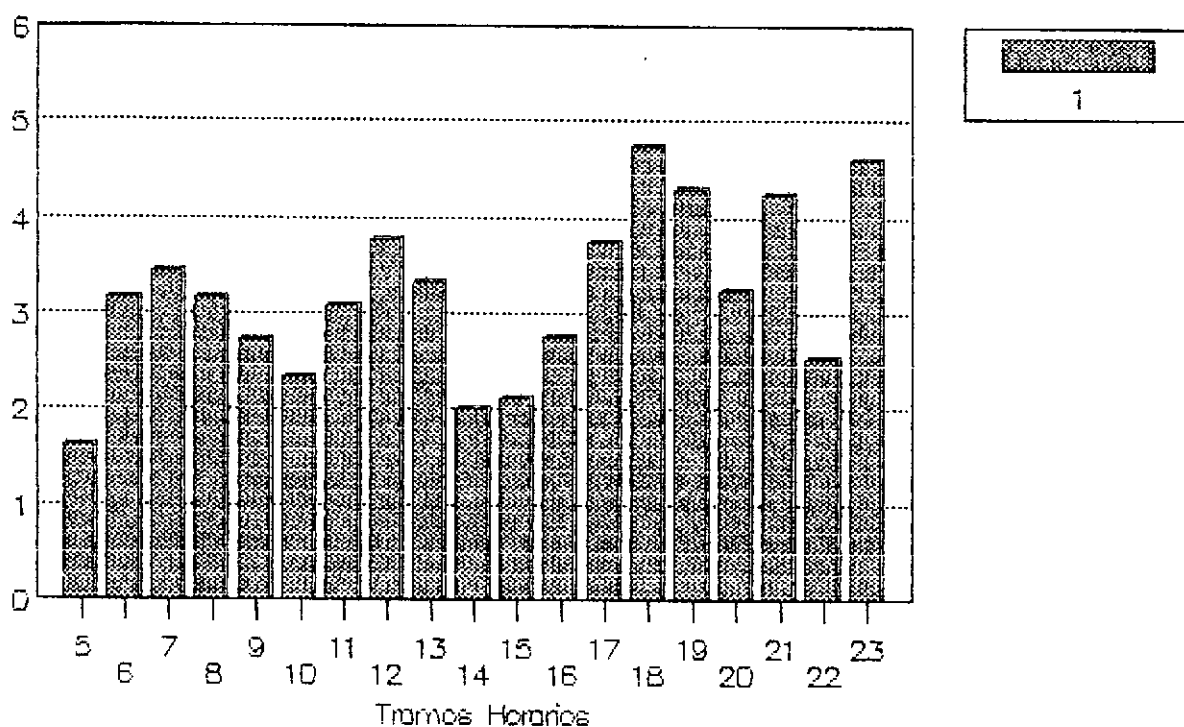


Cantidad de Servicios

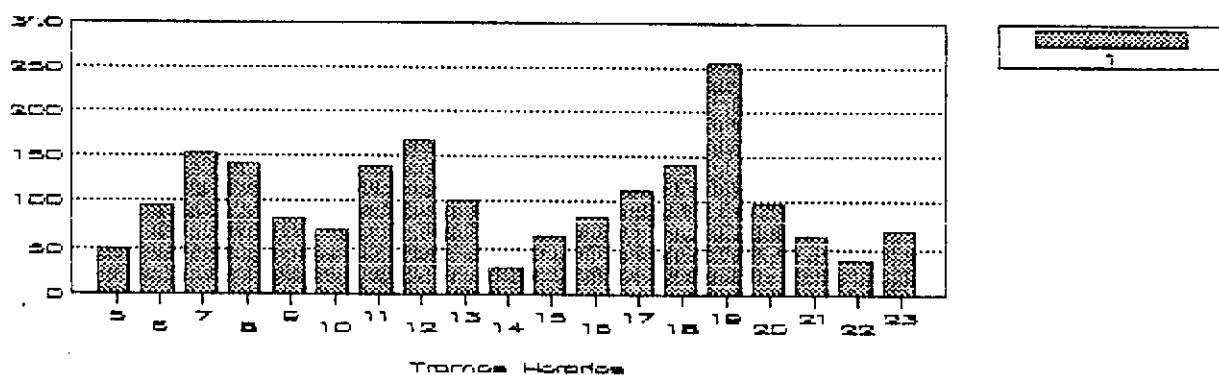


Linea 23 A : Los Mistoles - Santa Rosa

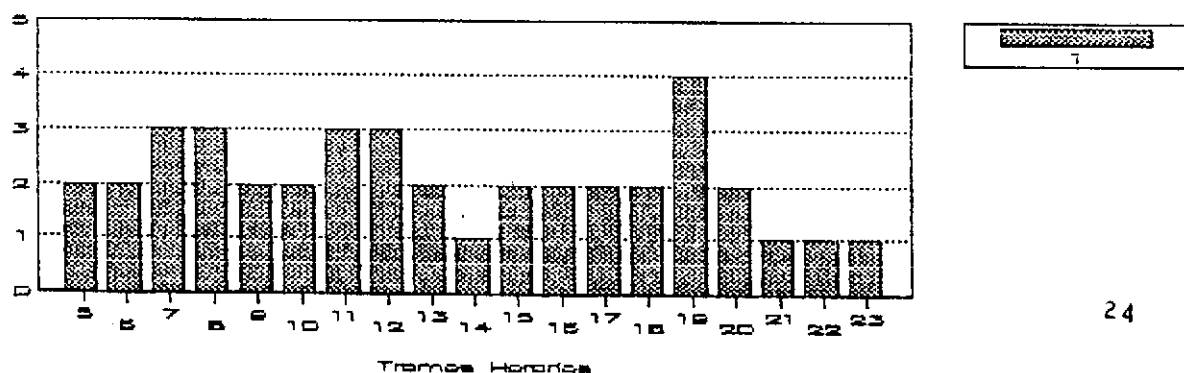
Indice Pas/veh-km.



Pasajeros Transportados

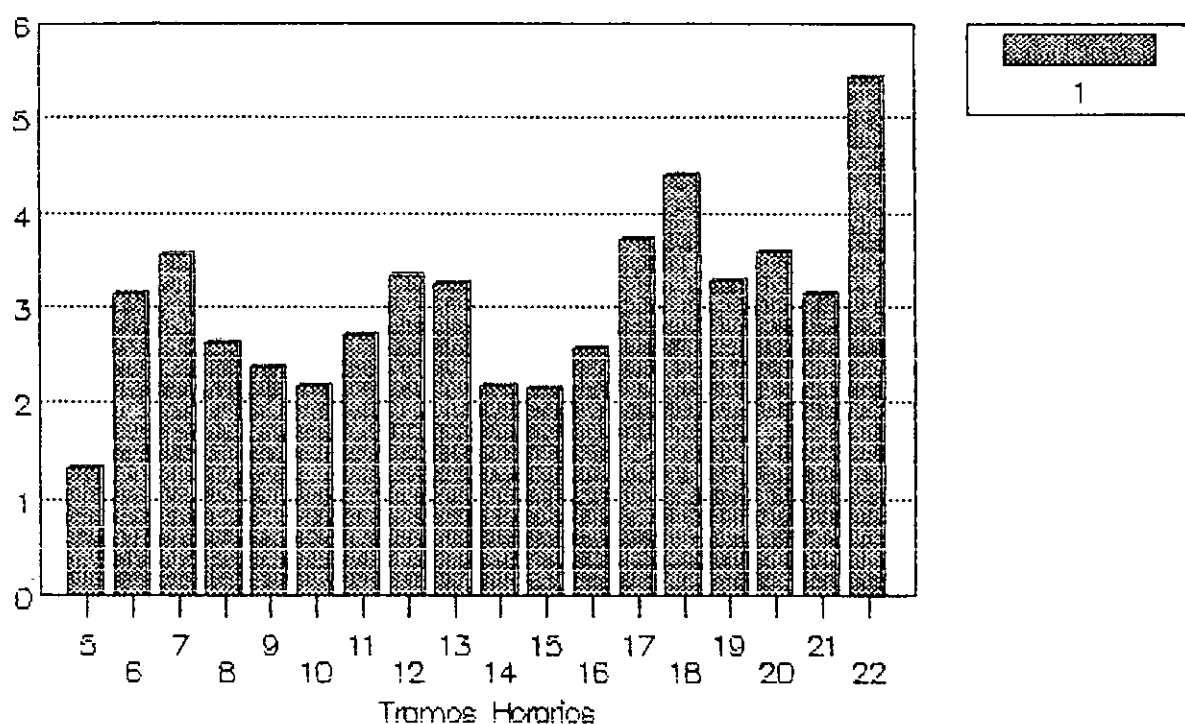


Cantidad de Servicios

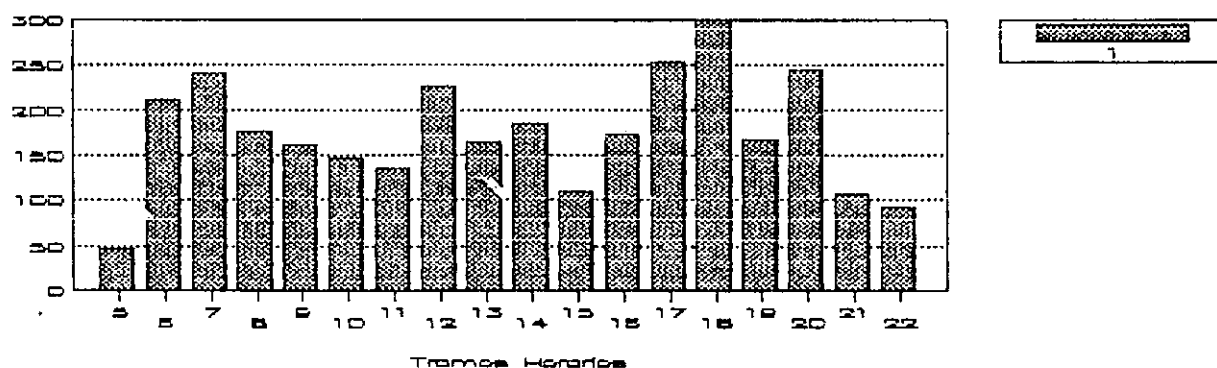


Linea 23 B : El Jumeal - Santa Rosa

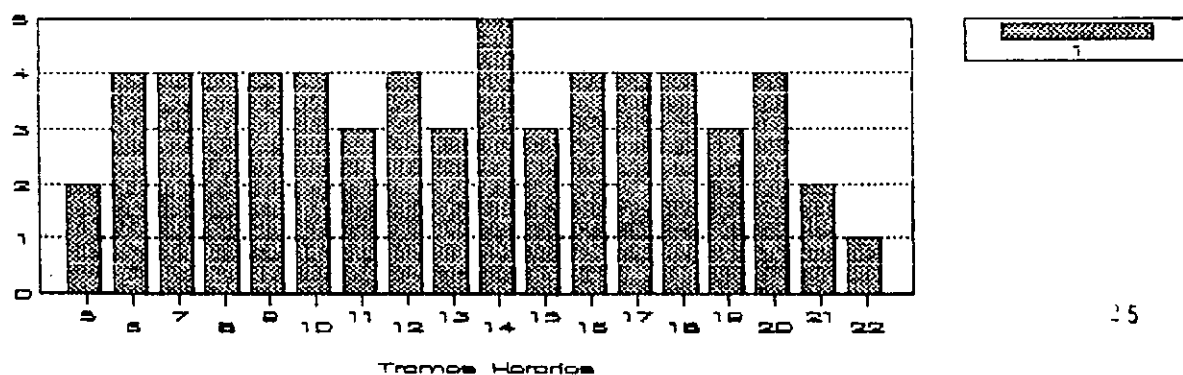
Indice Pas/veh-km.



Pasajeros Transportados



Cantidad de Servicios



FICHA DE RELEVAMIENTO DE LINEA

Linea N.: 1

Tipo : Suburbano

Cabeceras : Terminal - Pirquitas

Longitud del Recorrido : 30 km.

Itinerario :

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

Fraccionamientos : Terminal - Collagasta
Terminal - Señor de los Milagros

Variante. : Algunos servicios a Pirquitas vuelven
por Pomancillo Oeste

Primer Servicio : 4.45 (Terminal - Las Pirquitas)

Ultimo Servicio : 0.10 (Las Pirquitas - Terminal)

Cantidad de Servicios diarios : 29 por sentido

FICHA DE RELEVAMIENTO DE LINEA

Linea N.: 2

Tipo : Urbano

Cabeceras : Cementerio - Mil Viviendas

Longitud del Recorrido : 10 km.

Itinerario :

Cementerio	1000 Viviendas
Vicario Segura	Ahumada y Barros
Avda. Guemes	Rio Salado
Avda. Alem	Avellaneda
San Martin	Corrientes
Salta	Conesa
Esquiú	Gral. Roca
Junin	M. Dulce
Avda. Belgrano	Av. Urquiza
Avda. Mitre	Av. Sotomayor
Camilo Melet	Av. Mitre
Avda. M. Moreno	Av. Belgrano
Avda. Ocampo	Maipu
Avda. Urquiza	Chacabuco
Mota Botello	Av. Alem
Lavalle	Av. Guemes
Rio el Tala	Vicario Segura
Gral. Conesa	Cementerio
Gob. Ramon Correa	
Mil Viviendas	

Fraccionamientos : —

Primer Servicio : 5.20 (Mil Viviendas - Cementerio)

Ultimo Servicio : 23.20 (Cementerio - Mil Viviendas)

Cantidad de Servicios diarios : 13 por sentido

FICHA DE RELEVAMIENTO DE LINEA

Linea N.: 3

Tipo : Urbano

Cabeceras : A.Castellanos y Junin - Barrio El Milagro

Longitud del Recorrido : 11 km.

Itinerario :

Adolfo Castellanos y Junin

Junin

M.Molina

H. Irigoyen

Santa Fe

Junin

Guemes

Urquiza

Chacabuco

Av. Alem

Av. Italia

Av. Belgrano

Av. M. Varela

Pza. Choya

B.El Milagro

B. El Milagro

Pza. Choya

Av. M. Varela

B. La Gruta

Av. M. Varela

Av. Belgrano

Av. Italia

Av. Alem

San Martin

Salta

Esquiú

Maipu

San Martin

Ayacucho

M. Botello

Av. Urquiza

Av. Guemes

Maipu

Florida

H. Irigoyen

Gob. Ferrari

Maipu (sur)

Adolfo Castellanos

Adolfo Castellanos y Junin

Fraccionamientos : —

Primer Servicio : 5.10 (A.Castellanos y Junin - B.El Milagro)

Ultimo Servicio : 20.30 (B.El Milagro - A.Castellanos y Junin)

Cantidad de Servicios diarios : 12 por sentido

FICHA DE RELEVAMIENTO DE LINEA

Linea N.: 5 B

Tipo : Suburbano

Cabeceras : Terminal - Santa Rosa

Longitud del Recorrido : 16 km.

Itinerario :

Terminal	Plaza Santa Rosa
Guemes	Crisanto Gomez
Salta	Punta Pavimento
Republica	Ruta 38
Pte. Castillo	Cura Figueroa
La Chacarita	David Cobarrubias
Tres Puentes	Dr. Joaquin Acuna
Ruta 38	Ruta 38
Dr. Joaquin Acuna	Tres Puentes
David Cobarrubias	V. P. Chacabuco
Ruta 38	La Chacarita
Cura Figueroa	Avda. Pte. Castillo
Punta Pavimento	Esquiú
Crisanto Gomez	Maipu
Plaza Santa Rosa	Guemes
	Avda. H. Irigoyen
	Rioja
	Vicario Segura
	Terminal

Desdoblamientos : 5A : Terminal - Santa Rosa por Av. Belgrano

Primer Servicio : 6.20 (Santa Rosa - Terminal) - 5A
5.40 (Santa Rosa - Terminal) - 5B

Ultimo Servicio : 23.15 (Terminal - Santa Rosa) - 5A
22.35 (Terminal - Santa Rosa) - 5B

Cantidad de Servicios diarios : 13 por sentido (5A)
: 13 por sentido (5B)

FICHA DE RELEVAMIENTO DE LINEA

Linea N.: 6

Tipo : Suburbano

Cabeceras : Terminal - Barrio Juan XXIII

Longitud del Recorrido :

Itinerario :

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

Fraccionamientos : —

Primer Servicio : 5.50 (Terminal - Barrio Juan XXIII)

Ultimo Servicio : 22.30 (Terminal - Barrio Juan XXIII)

Cantidad de Servicios diarios : 12 por sentido

FICHA DE RELEVAMIENTO DE LINEA

Línea N.: 7

Tipo : Suburbano

Cabeceras : Mil Viviendas - Falda de San Antonio

Longitud del Recorrido : 15.5 km.

Itinerario :

Mil Viviendas	La Falda
Pasaje V. Sarfield	San Antonio
Caseros	Ruta 41
Urquiza	Punta Pavimento
Mate de Luna	Pacifico Arquez
9 de Julio	El Oratorio
Guemes	La Villa
Salta	Dr. Joaquin Acuna
Republica	Ruta 38
Pte. Castillo	Tres Puentes
La Chacarita	V. P. Chacabuco
Tres Puentes	La Chacarita
Ruta 38	Avda. Pte. Castillo
Dr. Joaquin Acuna	Esquin
La Villa	Maipu
El Oratorio	Guemes
Pacifico Arquez	Oviedo
Ruta 41	Lavalle
San Antonio	Deodoro Maza
La Falda	Ahumada y Barros
	Mil Viviendas

Fraccionamientos : —

Primer Servicio : 5.10 (La Falda - Mil Viviendas)

Ultimo Servicio : 23.10 (La Falda - Mil Viviendas)

Cantidad de Servicios diarios : 22 por sentido

FICHA DE RELEVAMIENTO DE LINEA

Linea N.: 8 Ficha N.: 1 Tipo : Suburbano

Cabeceras : Terminal - Santa Rosa

Longitud del Recorrido : 12.5 km.

Itinerario :

Terminal	Plaza Santa Rosa
Guemes	Manuel Navarro
Lavalle	Ruta 38
D. Maza	David Cobarrubias
P s/nombre	Dr.J.Acuna
Rio El Tala	Ruta 38
Villegas	Tres Fuentes
Rio Salado	Padre Esquiú
Ahumada y Barros	Plaza San Isidro
Oviedo	Padre Narvaez
Urquiza	Sumalao
Chacabuco	Acosta Villafañez
Salta	Pte. Castillo
Republica	Esquiú
Acosta Villafañez	Maipu
Sumalao	Guemes
Padre Narvaez	H.Irigoyen
Plaza San Isidro	Rioja
Padre Esquiú	Vicario Segura
Tres Fuentes	Terminal
Ruta 38	
Dr.J.Acuna	
David Cobarrubias	
Ruta 38	
Manuel Navarro	
Congresal Colombres	
Crisanto Gomez	
Olmos de Aguilera	
Plaza Santa Rosa	

Fraccionamientos : —

Primer Servicio : 6.30 (Terminal - Santa Rosa)

Ultimo Servicio : 0.45 (Santa Rosa - Terminal)

Cantidad de Servicios diarios : 7 por sentido

FICHA DE RELEVAMIENTO DE LINEA

Linea N.: 8 Ficha N.: 2 Tipo : Suburbano

Cabeceras : Terminal - Huaycama

Longitud del Recorrido : 23.5 km.

Itinerario :

Terminal	Huaycama
Guemes	Salida a Ruta 33
Lavalle	Ruta 33
D. Maza	Ex Caminera
P s/nombre	Manuel Soria
Rio El Tala	Tristan Lobo
Villegas	Barrio Don Felix
Rio Salado	Padre Larrony
Ahumada y Barros	Padre Narvaez
Oviedo	Sumalao
Urquiza	Acosta Villafanez
Chacabuco	Pte. Castillo
Salta	Esquiú
Republica	Maipu
Acosta Villafanez	Guemes
Sumalao	H. Irigoyen
Padre Narvaez	Rioja
Padre Larrony	V. Segura
Barrio Don Felix	Terminal
Tristan Lobo	
Manuel Soria	
Ruta 33	
Entrada a Huaycama	
Huaycama	

Fraccionamientos : Terminal - Fca. Alpargatas (6 km.)

Primer Servicio : 19.30 (Terminal - Huaycama)

: 21.10 (Terminal - Fca. Alpargatas)

Ultimo Servicio : 20.45 (Huaycama - Terminal)

: 22.00 (Fca. Alpargatas - Terminal)

Cantidad de Servicios diarios : 1 por sentido (Huaycama)

: 1 por sentido (Fca. Alpargatas)

FICHA DE RELEVAMIENTO DE LINEA

Linea N.: 10

Tipo : Urbano

Cabeceras : Cementerio - Las Sombrillas

Longitud del Recorrido : 13 km.

Itinerario :

Cementerio	Las Sombrillas
Vicario Segura	EL Calvario
Avda. Guemes	Las Rejas
Avda. Alem	Av. Ocampo
San Martin	Av. Sotomayor
Salta	Av. Mitre
Esquiú	Av. Belgrano
Junín	Maipu
Avda. Belgrano	Chacabuco
Avda. Mitre	Av. Alem
Camilo Melet	Av. Guemes
Villegas	Vicario Segura
Av. E. Ocampo	Cementerio
Las Rejas	
El Calvario	
Las Sombrillas	

Fraccionamientos :Cementerio - La Rejas (11 km.)

Primer Servicio : 5.50 (Las Sombrillas - Cementerio)

Ultimo Servicio : 23.00 (Las Sombrillas - Cementerio)

Cantidad de Servicios diarios : 23 por sentido

FICHA DE RELEVAMIENTO DE LINEA

Linea N. 11

Tipo : Urbano

Cabeceras : Mil Viviendas - Esc. Choya

Longitud del Recorrido : 11.5 km.

Itinerario :

Mil Viviendas	Esc.de Choya
Rio Salado	Moussi
Villegas	Zuvinia
Rio El Tala	Vera
Conesa	Varela
M.Molina	Mitre
Los Regionales	Almagro
Santa fe	Rivadavia
Caseros	Prado
Guemes	Tucuman
Urquiza	Republica
Chacabuco	Alem
Alem	Pte.Castillo
Mota Botello	San Martin
Independencia	A.Villafanez
Malvinas Argentinas	5 de Noviembre
5 de Noviembre	Malvinas Argentinas
A.Villafanez	Independencia
San Martin	Mota Botello
Pte.Castillo	Urquiza
Esqui	Guemes
Sarmiento	Ayacucho
Belgrano	Corrientes
Varela	H.Irigoyen
Vera	M.Molina
Zuvinia	Gonzalez
Moussi	Rio El Tala
Esc.de Choya	Conesa
	Rio Salado
	Mil Viviendas

Variantes : Se registran dos variantes recorridos a confirmar

Primer Servicio : 5.30 (Mil viviendas - Esc. Choya)

Ultimo Servicio : 22.25 (Mil viviendas - Esc. Choya)

Cantidad de Servicios diarios : 39 por sentido

FICHA DE RELEVAMIENTO DE LINEA

Linea N.: 15 Ficha N.: 1 Tipo : Suburbano

Cabeceras : Terminal - El Portezuelo

Longitud del Recorrido : 22 km.

Itinerario :

Terminal	El Portezuelo
Guemes	Ruta 38
Salta	Tomas Vergara
Republica	Enrique Ocampo
Pte. Castillo	Pedro Ramirez de Velazco
La Chacarita	Plaza San Isidro
V.F.Chacabuco	Padre Esquiú
Tres Puentes	Tres Puentes
Padre Esquiú	V.F.Chacabuco
Plaza San Isidro	La Chacarita
Pedro Ramirez de Velazco	Avda. Pte. Castillo
Enrique Ocampo	Esquiú
Tomas Vergara	Maipu
Ruta 38	Guemes
Entrada a Santa Cruz	H.Irigoyen
Santa Cruz	Rioja
Salida de Santa Cruz	Vicario Segura
El Portezuelo	Terminal

Fraccionamientos : —

Primer Servicio : 5.40 (El Portezuelo - Terminal)

Ultimo Servicio : 21.15 (El Portezuelo - Terminal)

Cantidad de Servicios diarios : 7 por sentido (El Portezuelo)

FICHA DE RELEVAMIENTO DE LINEA

Linea N.: 15 Ficha N.: 2 Tipo : Suburbano

Cabeceras : Terminal - Posta Sanitaria

Longitud del Recorrido : 13 km.

Itinerario :

Terminal	Posta Sanitaria
Guemes	Julio Herrera
Salta	Cruce Ruta 38
Republica	Tomas Vergara
Pte. Castillo	Guillermo Correa
La Chacarita	Carlos Quiroga
Tres Puentes	Eusebio Ruso
Padre Esquiú	Pedro Ramirez de Velazco
Plaza San Isidro	Enrique Ocampo
Tristan Lobo	Manuel Soria
Manuel Soria	Tristan Lobo
Enrique Ocampo	Plaza San Isidro
Pedro Ramirez de Velazco	Padre Esquiú
Eusebio Ruso	Tres Puentes
Carlos Quiroga	V.P.Chacabuco
Guillermo Correa	La Chacarita
Tomas Vergara	Avda. Pte. Castillo
Cruce Ruta 38	Esquiú
Julio Herrera	Maipu
Posta Sanitaria	Guemes
	H.Irigoyen
	Rioja
	Vicario Segura
	Terminal

Fraccionamientos : —

Primer Servicio : 5.15 (P.Sanitaria - Terminal)

Ultimo Servicio : 1.45 (Terminal - Posta Sanitaria)

Cantidad de Servicios diarios : 23 por sentido

FICHA DE RELEVAMIENTO DE LINEA

Linea N.: 17

Tipo : Suburbano

Cabeceras : Mil Viviendas - Polideportivo Municipal

Longitud del Recorrido : 13 km.

Itinerario :

Mil Viviendas	Polideportivo Municipal
Pasaje V.Sarfield	Ruta 38
Caseros	Barrio Municipal
Urquiza	Ruta 38
Mate de Luna	Tomas Vergara
9 de Julio	Guillermo Correa
Guemes	Carlos Quiroga
Salta	Eusebio Ruso
Republica	Pedro Ramirez de Velazco
Pte. Castillo	Enrique Ocampo
La Chacarita	Manuel Soria
Tres Puentes	Tristan Lobo
Padre Esquiú	Plaza San Isidro
Plaza San Isidro	Padre Esquiú
Tristan Lobo	Tres Puentes
Manuel Soria	V.P.Chacabuco
Enrique Ocampo	La Chacarita
Pedro Ramirez de Velazco	Avda. Pte. Castillo
Eusebio Ruso	Esquiú
Carlos Quiroga	Maipu
Guillermo Correa	Guemes
Tomas Vergara	Lavalle
Ruta 38	Deodoro Maza
Barrio Municipal	Ahumada y Barros
Ruta 38	Mil Viviendas
Polideportivo Municipal	

Fraccionamientos : —

Primer Servicio : 5.30 (P.Municip.-Mil Viviendas y Viceversa)

Ultimo Servicio : 24.30 (P.Municip.-Mil Viviendas)

Cantidad de Servicios diarios : 38 por sentido

FICHA DE RELEVAMIENTO DE LINEA

Linea N.: 20

Tipo : Suburbano

Cabeceras : Terminal - La Carrera

Longitud del Recorrido : 21 km.

Itinerario :

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

Fraccionamientos : —

Primer Servicio : 4.50 (La Carrera - Terminal)

Ultimo Servicio : 22.50 (Terminal - La Carrera)

Cantidad de Servicios diarios : 25 por sentido

FICHA DE RELEVAMIENTO DE LINEA

Linea N.: 21

Tipo : Urbano

Cabeceras : Ramon Correa y Conesa - Mil Viviendas

Longitud del Recorrido : 12.5 km.

Itinerario :

Ramon Correa y Conesa
Avda. Ahumada y Barros
Rio Salado
Villegas
Rio El Tala
Gral. Conesa
Ramon Correa
Colon
Cobacho
Junin (sur)
Adolfo Castellanos
Avda. H. Irigoyen
Rioja
Vicario Segura
San Martin
Salta
Esquiú
Avda. Mitre
Camilo Melet
Villegas
Gral. Roca
De La Vega y Castro
Santa Fe
Avda. Ahumada y Barros
Deodoro Maza
B. 1000 Viviendas

B. 1000 Vivendas
Avda. Ahumada y Barros
Rio Salado
Avellaneda
Corrientes (0)
Gral. Conesa
Avda. Sanchez Oviedo
De La Vega y Castro
Gral. Roca
Villegas
Ministro Dulce
Gral. Conesa
Avda. Ocampo
Sotomayor
Republica
Ayacucho
Chacabuco
9 de Julio
Zurita
Rivadavia
Avda H. Irigoyen
Adolfo Castellanos
Junin (sur)
Cobacho
Colon
Ramon Correa
B. 1000 Viviendas

Fraccionamientos : —

Primer Servicio : 5.08 (Ramon Correa y Conesa - Mil Viviendas)

Ultimo Servicio : 00.44 (Mil Viviendas - Ramon Correa y Conesa)

Cantidad de Servicios diarios : 83 por sentido

FICHA DE RELEVAMIENTO DE LINEA

Línea N.: 22

Tipo : Urbano

Cabeceras : Mil Viviendas - La Gruta

Longitud del Recorrido : 11 km.

Itinerario :

B. 1000 Viviendas	La Gruta
Avda. Ahumada y barro	Avda. M. Varela
Rio Salado	Avda. Belgrano
Villegas	Ayacucho
Rio El Tala	Republica
Caseros	Maipu
Pueyrredon	Chacabuco
Junin	Tucuman
Los Regionales	Av. Guemes
Sarmiento	H. Irigoyen
Chacabuco	Buenos Aires
Salta	Maipu
Esqui	Esmeralda
Caseros	Ayacucho
Av. Belgrano	Rio El Tala
Av. M. Varela	Gral. Conesa
La Gruta	Ramon Correa
	B. 1000 Viviendas

Fraccionamientos :Mil Viviendas - Barrio 20 Viviendas

Primer Servicio : 6.10 (Cementerio - La Gruta)

Ultimo Servicio : 21.30 (Cementerio - La Gruta y Viceversa)

Cantidad de Servicios diarios : 24 por sentido

FICHA DE RELEVAMIENTO DE LINEA

Linea N.: 23 B

Tipo : Suburbano

Cabeceras : El Jumeal - Santa Rosa

Longitud del Recorrido : 17 km.

Itinerario :

El Jumeal	Pza. Santa Rosa
Los Mistoles	Salida de Aragon
Barrio Alles	Ruta 38
Avda. Zuviria	Tres Puentes
Avda. Mitre	V.P.Chacabuco
Camilo Melet	La Chacarita
Mariano Moreno	Avda. Pte. Castillo
Avda. Ocampo	Avda. Belgrano
Avda. Urquiza	Rivadavia
Avda. Guemes	Esquiú
Maipu	Ayacucho
Rioja	Avda. Guemes
Los Regionales	Avda. Urquiza
Sarmiento	Avda. Sotomayor
Mate de Luna	Avda. Mitre
Salta	Avda. Zuviria
Avda. Belgrano	Barrio Alles
Avda. Pte. Castillo	Los Mistoles
La Chacarita	El Jumeal
V.P.Chacabuco	
Tres Puentes	
Ruta 38	
Joaquin Acuna	
Felix Pla	
Padre Reynoso	
Ruta 41	
Barrio Jardin	
Santa Rosa	

Fraccionamientos : Los Mistoles - Santa Rosa (Linea 23 A)

Primer Servicio : 5.15 (Santa Rosa - El Jumeal)

5.30 (Santa Rosa - Los Mistoles y Viceversa)

Ultimo Servicio : 23.05 (Santa Rosa - El Jumeal)

24.00 (Santa Rosa - Los Mistoles)

Cantidad de Servicios diarios : 34 por sentido (El Jumeal)

: 22 por sentido (Los Mistoles)

FICHA DE RELEVAMIENTO DE LINEA

Linea N.: 24

Tipo : Urbano

Cabeceras : Cementerio - Mil Viviendas

Longitud del Recorrido : 8 km.

Itinerario :

Cementerio	Barrio 1000 Viviendas
Pueyrredon	Ramon Correa
Tucuman	Gral. Conesa
M.Molina	Rio EL tala
1 de Mayo	Gral. Villegas
Rioja	Rio Salado
Vicario Segura	Avda. Ahumada y Barros
Avda. Guemes	Avda. E. Ocampo
Avda. Alem	Avda. Pte. Peron
San Martin	Av.de Castro
Salta	Avda. Belgrano
Esquiú	Maipu
Junin	Chacabuco
Avda. Belgrano	Avda. L.N.Alem
Av.de Castro	Avda. Guemes
Peru	Vicario Segura
Avda. Pte. Peron	Cementerio
Avda. Gob. Galindez	
Maldones	
Avda. Ocampo	
Avda. Ahumada y Barros	
Barrio 1000 Viviendas	

Fraccionamientos : ---

Primer Servicio : 5.40 (Cementero - Mil viviendas)

Ultimo Servicio : 23.40 (Mil Viviendas - Cementerio)

Cantidad de Servicios diarios : 25 por sentido

FICHA DE RELEVAMIENTO DE LINEA

Linea N.: 24A

Tipo : Urbano

Cabeceras.: Cementerio - Ojo de Agua

Longitud del Recorrido : 7 km.

Itinerario :

Cementerio	Ojo de Agua
Pueyrredon	Victor Mauvecin
1 de Mayo	Gob. Ramon Correa
Rioja	Conesa
Vicario Segura	Rio El Tala
Avda. Guemes	Villegas
Avda. Alem	Rio Salado
San Martin	Avda. Ahumada y Barros
Salta	Avda. Sanchez Oviedo
Esquiú	Avda. Urquiza
Avda. Mitre	Chacabuco
Camilo Melet	Avda. Alem
Avda. M. Moreno	Avda. Guemes
Avda. Ocampo	Vicario Segura
Avda. Urquiza	Cementerio
Avda. Sanchez Oviedo	
Avda. Ahumada y Barros	
Rio Salado	
Villegas	
Rio el Tala	
Gral. Conesa	
Gob. Ramon Correa	
1000 Viviendas	
Ojo de Agua	

Fraccionamiento : —

Primer Servicio : 6.00 (Cementerio - Ojo de Agua y Viceversa)

Ultimo Servicio : 23.20 (Cementerio - Ojo de agua)

Cantidad de Servicios diarios : 27 por sentido

FICHA DE RELEVAMIENTO DE LINEA

Línea N.: 25

Tipo : Urbano

Cabeceras : Barrio Ocampo - Barrio Los Pinos

Longitud del Recorrido : 11.5 km.

Itinerario :

B. Ocampo
Avda. Ahumada y Barros
Florida
Avellaneda
Corrientes (O)
Lavalle
Santa Fe
Avda. Colon
Ministro Dulce
Avda. Urquiza
Chacabuco
25 de Mayo
Prado
Avda. Alem
Avda. Belgrano
Avda. Zuviria
H. Furque
E. Maldones
Avda. H. Illia
Avda. Pte. Peron
Villegas Teran
Pedro Goyena
Avda. H. Illia
B. Crisologo Larralde
B. Los Pinos

B. Los Pinos
Avda. Gob. Galindez
Avda. Pte. Peron
Villegas Teran
Villegas
E. Maldones
H. Furque
Avda. M. Zuviria
Avda. Belgrano
Avda. Alem
San Martin
Salta
Esquiú
Maipu
Mota Botello
Gral . Roca
Avda. Colon
Santa Fe
Lavalle
Corrientes (O)
Avellaneda
Florida
Nieves y Castilla
Avda. Sanchez Oviedo
Avda. Ahumada y Barros
B. Ocampo

Fraccionamientos : —

Primer Servicio : 5.25 (B.Ocampo - B.Los Pinos)

Ultimo Servicio : 21.40 (B.Ocampo - B.Los Pinos)

Cantidad de Servicios diarios : 39 por sentido

FICHA DE RELEVAMIENTO DE LINEA

Linea N.: 26 Ficha N.: 1 Tipo : Suburbano

Cabeceras : Terminal - Huaycama

Longitud del Recorrido : 26 km.

Itinerario :

Terminal	Huaycama
Guemes	Salida a Ruta 33
Lavalle	Ruta 33
D. Maza	Ex Caminera
P s/nombre	Manuel Soria
Rio El Tala	Tristan Lobo
Villegas	Barrio Don Felix
Rio Salado	Padre Larrony
Ahumada y Barros	Padre Narvaez
Oviedo	Sumalao
Urquiza	Acosta Villafanez
Chacabuco	Pte. Castillo
Salta	Esquiú
Republica	Mitre
Acosta Villafanez	Sanchez Oviedo
Sumalao	Lavalle
Padre Narvaez	D. Maza
Padre Larrony	Pasaje s/nombre
Barrio Don Felix	El Tala
Tristan Lobo	Villegas
Manuel Soria	Rio Salado
Ruta 33	Ahumada y Barros
Entrada a Huaycama	Guemes
Huaycama	Irigoyen
	Vicario Segura
	Terminal

Fraccionamientos : Terminal - Fca. Alpargatas (6 km.)

Primer Servicio : 6.40 (Terminal - Huaycama)
 : 13.10 (Terminal - Fca.Alpargatas)
 Ultimo Servicio : 12.00 (Huaycama - Terminal)
 : 14.00 (Fca.Alpargatas - Terminal)

Cantidad de Servicios diarios : 2 por sentido (Huaycama)
 : 1 por sentido (Fca.Alpargatas)

FICHA DE RELEVAMIENTO DE LINEA

Linea N.: 26

Tipo : Suburbano

Cabeceras : Terminal - Santa Rosa Ficha N.: 2

Longitud del Recorrido : 14 km.

Itinerario :

Terminal	Plaza Santa Rosa
Guemes	Manuel Navarro
Lavalle	Ruta 38
D. Maza	David Cobarrubias
P s/nombre	Dr.J.Acuna
Rio El Tala	Ruta 38
Villegas	Tres Puentes
Rio Salado	Padre Esquiui
Ahumada y Barros	Plaza San Isidro
Oviedo	Padre Narvaez
Urquiza	Sumalao
Chacabuco	Acosta Villafanez
Salta	Pte. Castillo
Republica	Esquiui
Acosta Villafanez	Mitre
Sumalao	Sanchez Oviedo
Padre Narvaez	Lavalle
Plaza San Isidro	D. Maza
Padre Esquiui	Pasaje s/nombre
Tres Puentes	El Tala
Ruta 38	Villegas
Dr.J.Acuna	Rio Salado
David Cobarrubias	Ahumada y Barros
Ruta 38	Guemes
Manuel Navarro	Irigoyen
Congresal Colombes	Vicario Segura
Crisanto Gomez	Terminal
Olmos de Aguilera	
Plaza Santa Rosa	

Fraccionamientos : Mil Viviendas - Santa Rosa (11 km.)

Primer Servicio : 5.10 (Terminal - Santa Rosa)
 : 7.15 (Mil Viviendas - Santa Rosa)
 Ultimo Servicio : 6.40 (Santa Rosa - Terminal)
 : 22.40 (Santa Rosa - Mil Viviendas)

Cantidad de Servicios diarios : 2 por sentido (Terminal)
 : 15 por sentido (Mil Viviendas)

FICHA DE RELEVAMIENTO DE LINEA

Linea N.: 27

Tipo : Urbano

Cabeceras : Ahumada y Barros y Corrientes - Universidad

Longitud del Recorrido : 10 km.

Itinerario :

Avda. Ahumada y Barros
y Corrientes

Corrientes

Lavalle

Cordoba

Caseros

Avda. Guemes

Avda. Colon

Ministro Dulce

Avda. Urquiza

Chacabuco

25 de Mayo

Republica

Avda. L.N.Alem

Avda. Belgrano

Avda. Los Legisladores

B. Eva Peron

Pje. Bucetich

Sarmiento (norte)

Almafuerte

M. Victorio

Aerodromo

Ayacucho (norte)

Universidad

Universidad

Ayacucho (norte)

Aerodromo

M. Victorio

Almafuerte

Sarmiento (norte)

Pje. Bucetich

B. Eva Peron

Avda. Los Legisladores

Avda. Belgrano

Avda. L.N.Alem

San Martin

Salta

Esquiú

Maipu

Mota Botello

Gral. Roca

Avda. Colon

Avda. Sanchez Oviedo

Avda. Guemes

Ayacucho

Corrientes

Caseros

Cordoba

Lavalle

Rio El Tala

Villegas

Rio Saladao

Avda. Ahumada y Barros

B. 1000 Viviendas

Deodoro Maza

Avda. Ahumada y Barros

Ahumada y Barros y Corrientes

Fraccionamientos : —

Primer Servicio : 5.20 (Ahumada y Barros y Corrientes - Universidad)

Ultimo Servicio : 22.00 (Universidad - Ahumada y Barros y Corrientes)

Cantidad de Servicios diarios : 26 por sentido

FICHA DE RELEVAMIENTO DE LINEA

Linea N. 28

Tipo : Urbano

Cabeceras : Barrio Comunitario - Barrio Juan XXIII

Longitud del Recorrido : 12.5 km.

Itinerario :

B. Comunitario	B. Juan XXIII
Los Regionales	Avda. Gob. Galindez
Mardoqueo Molina	Avda. Pte. Peron
Junin	Villegas Teran
Pueyrredon	Villegas
Caseros	E. Maldones
Avda. Guemes	H. Furque
Avda. Urquiza	Avda. Zuviria
Chacabuco	Avda. Belgrano
Avda. Alem	Avda. Italia
Avda. Italia	Avda. Alem
Avda. Belgrano	San Martin
Avda. M. Zuviria	Salta
Hilarion Furque	Esquiú
E. Maldones	Maipu
Villegas	San Martin
Villegas Teran	Ayacucho
Pte. Peron	Mota Botello
Avda. Gob. Galindez	Avda. Urquiza
B. Juan XXIII	Avda. Guemes
	Ayacucho
	Mardoqueo Molina
	Maipu
	Moises Omil
	B. Comunitario

Fraccionamientos : —

Primer Servicio : 5.25 (B. Juan XXIII-B. Comunitario)

Ultimo Servicio : 21.50 (B. Comunitario - B. Juan XXIII)

Cantidad de Servicios diarios : 39 por sentido

FICHA DE RELEVAMIENTO DE LINEA

Linea N.: 30

Tipo : Suburbano

Cabeceras : Mil Viviendas - El Hueco

Longitud del Recorrido : 15 km.

Itinerario :

Mil Viviendas	El Hueco
Avda. Ahumada y Barros	Ruta Nueva a Pirquitas
Rio Salado	Fraccionadora
Villegas	Avda. Pte. Castillo
Rio El Tala	Pza. La Chacarita
Caseros	Eulalia Ares de Vildoza
Cordoba	Acosta Villafanez
Junin	Pte. Castillo
Avda. Guemes	Esqui
Avda. Urquiza	Maipu
Chacabuco	Pueyrredon
Salta	Ayacucho
Republica	Ramon Correa
Avda. Acosta Villafanez	Gral. Conesa
Eulalia Ares de Vildoza	Deodoro Maza
Pza. La Chacarita	Avda. Ahumada y Barros
Avda. Pte Castillo	Mil Viviendas
Fraccionadora	
Ruta Nueva a Pirquitas	
El Hueco	

Fraccionamientos : —

Primer Servicio : 5.50 (El Hueco - Mil Viviendas)

Ultimo Servicio : 22.10 (El Hueco - Mil Viviendas)

Cantidad de Servicios diarios : 11 por sentido

2. EMPRESAS OPERADORAS - COSTOS Y RENTABILIDAD

En este capítulo se presentan los avances producidos en la temática del diagnóstico acerca de las empresas operadoras y se actualiza el cálculo de costos de operación y rentabilidad, en función de la nueva información incorporada, acerca de las líneas (planillas de conductor).

2.1 Empresas operadoras

Tal como se mencionó en la introducción del presente Informe, el diagnóstico referido a las empresas operadoras no ha podido concluirse, en virtud de que los formularios de encuesta no han sido oportunamente respondidos (con dos excepciones). El presente apartado, en consecuencia, reúne algunas consideraciones de orden general acerca del tema, y presenta los resultados de la encuesta para los dos casos en los que hubo respuesta.

2.1.1 Introducción

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

Estos factores pueden sintetizarse en : tamaño,

organización e integración empresarial; viabilidad económico financiera de la actividad y marco legal o regulatorio que rige la actividad y que define niveles de calidad de los servicios que se deben brindar.

En el caso particular de los concesionarios de la Ciudad de Catamarca, si bien no se ha podido contar con la suficiente información primaria que permita una nitida caracterización de los oferentes, principalmente en lo que hace a los aspectos organizativos, una serie de elementos recogidos a lo largo de las tareas y el desarrollo de las distintas áreas temáticas del estudio (particularmente, oferta y demanda, marco legal y análisis de costos e ingreso de los operadores) brindan elementos que permiten apreciar la actual situación en los términos siguientes:

- 1) Importante número de empresas con signos evidentes de deterioro
- 2) Parque móvil e instalaciones fijas envejecidas y con escaso mantenimiento
- 3) Tamaño inadecuado de algunas unidades empresarias
- 4) Heterogeneidad en cuanto a tamaño y tipo de organización empresarial y situación económico-financiera de las mismas.
- 5) Baja confiabilidad de los servicios
- 6) Inadecuados niveles de oferta
- 7) Niveles tarifarios no remunerativos de los costos de explotación, para los bajos índices de ocupación que se

verifican en muchos de los servicios.

Estas características no deseadas del sistema de transporte actual hacen necesario ensayar un perfil deseado de empresas operadoras y un contexto administrativo-regulatorio, que posibilite una mejora respecto de la situación actual, tanto para las firmas como para los usuarios y la Dirección Provincial.

Muchos de éstos aspectos son desarrollados y serán plasmados en el proyecto de pliego de condiciones generales y metodología de evaluación propuesto para el llamado a licitación de los servicios (Ver Cap. 5), por lo que en lo que sigue sólo se brindará una breve argumentación de alguno de sus contenidos

i) Tamaño y organización empresarial

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

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

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

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

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

Es por ello que es deseable propender a tamaños de

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

ii) Viabilidad de la explotación:

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

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

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

Sería por lo tanto importante que, como contrapartida de las exigencias que se plantearán a los futuros concesionarios, el ente concedente formalizara las pautas a adoptar en materia tanto tarifaria como organizativa a lo largo de la concesión, sin que ello implique resignar la posibilidad coyuntural de fijar niveles tarifarios inferiores a los requeridos.

2.1.2 Caracterización de empresas operadoras

En el primer Informe de Avance se presentó una caracterización preliminar del empresariado que opera los servicios urbanos y suburbanos de San Fernando del Valle de Catamarca, en la que se mencionó el número de empresas, sus tamaños relativos de parque, la antigüedad del mismo, una apreciación cualitativa del estado del empresariado y una reseña del proceso por el que se pasó de un único operador estatal a la situación actual de múltiples concesionarios privados.

En dicho informe se planteó también que para poder profundizar en el análisis de las empresas operadoras era necesario contar con información proveniente de las mismas empresas, para lo cual se había diseñado un cuestionario ad hoc.

Tal como ya se señaló, hasta la fecha de redacción del presente Informe sólo dos empresas respondieron al cuestionario por lo que la falta de información sigue siendo la limitación fundamental para el abordaje de este tema. En consecuencia, en los puntos siguientes se presentan los resultados de las entrevistas obtenidas.

i) Cooperativa de Transporte Catamarca Ltda.

La Cooperativa de Transporte de Catamarca Ltda. (COTCA) fue fundada el 26 de agosto de 1962 y comenzó a operar el 1 de abril de 1963. Se constituyó a partir de la disolución de la Empresa

Provincial de Transporte, proceso por el cual se otorgó a los empleados de esa empresa, organizados en cooperativa de trabajo, la propiedad del parque móvil y la concesión de la mayoría de las líneas que servía la empresa estatal.

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

Posteriormente, por razones que se verán más adelante, fue abandonando líneas, que fueron entregadas en concesión a empresas privadas. En la actualidad opera seis líneas urbanas (incluyendo la línea 24 A que es una variante de otra línea), dos líneas suburbanas sobre un mismo corredor (Ruta a Pirquitas) y una línea de media distancia (a Chumbicha).

Los servicios ofrecidos son muy irregulares en cuanto a frecuencias y cumplimiento de horarios, llegando en algunos casos a discontinuar la prestación por periodos (Línea 24A) o a cubrir alternativamente servicios de las líneas afectando parque y personal a unas u otras, según las circunstancias. La identificación y caracterización de las variables que describen el comportamiento empresarial pueden aclarar algunas causas de esta situación.

a) Parque automotor.

Al momento de realizarse la entrevista, la empresa contaba

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

Los vehículos en servicio, además, sufren frecuentes inconvenientes y detenciones por desperfectos que obligan a retirarlos circunstancialmente del servicio.

Como se advierte, es extremadamente alta la relación parque total/parque en servicio, aunque cabe acotar que el "parque efectivo" es menor que el señalado ya que varias unidades prácticamente no son operables por su antigüedad y estado.

b) Instalaciones fijas.

La Cooperativa cuenta con un terreno de aproximadamente 5000 m² con instalaciones consistentes en un playón con pavimento muy deteriorado que ocupa la mayor parte del terreno, galpón/garage, varias oficinas y taller.

Este último, aunque antiguo y deteriorado tiene instalaciones diversificadas:

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

- Tapicería.

c) Personal

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

- Gerencia/Administración:	6 personas
- Conducción:	42 personas
- Recaudación:	6 personas
- Programación y Tráfico:	5 personas
- Encargados de turno:	3 personas
- Mantenimiento:	18 personas

Jefe de Taller (2)

Tornero (1)

Electricista (2)

Gomero (2)

Tapicero (1)

Chapistas (2)

Ayudantes (7)

Lavador (1)

La relación total de personal/parque total es de 2,7 agentes por vehículo que es una relación relativamente baja para empresas de tamaño pequeño como la que se analiza. Si en cambio se toma en cuenta sólo el parque operable, la relación asciende a 4,15 que supera los valores habitualmente considerados como razonables (entre 3 y 3,5 agentes por vehículo).

El rubro que presenta un sobredimensionamiento relativo es el de mantenimiento lo que, unido a la existencia de un taller relativamente diversificado constituyen una situación paradójica al compararlos con el mal estado de los vehículos de la empresa.

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

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

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

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

d) Organización del servicio.

Cuando se preguntó sobre la forma en que se diagraman los coches y el personal de conducción para atender las distintas líneas y turnos de la empresa, las respuestas dieron a entender lo que después se verificó por la observación de la operación de la empresa: que el factor limitante era el estado de los vehículos, fuente de imprevistos y necesidad de cambios sobre la marcha.

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

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

El personal, a su vez, que tiene programados turnos de 8 ó 9 horas, es rotado entre las líneas para evitar "la familiaridad

con los pasajeros y no cobro de boletos". Sobre esta rotación "programada" se realizan cambios y modificaciones en el momento en función de la asignación de parque y de turnos, entre las líneas.

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

a) Política de mantenimiento.

Interesaba conocer, respecto a este tema, si había un programa de mantenimiento preventivo, cuáles tareas se realizaban en taller propio y cuáles en los de terceros y la política de compras de repuestos y parque.

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

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

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

mencionadas.

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

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

f) Apreciación General

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

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

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

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

- Incoherencias en la relación con el poder concedente, al que no le plantean propuestas claras para la superación de las dificultades de la empresa, presentándose, en cambio como un concesionario que infringe permanentemente las obligaciones de la concesión.
- Inexistencia de un plan explícito y fundamentado de redimensionamiento y desarrollo de la empresa.
- Incorrecta asignación de recursos basada en la intención de mantener un número de líneas y servicios incompatible con la disponibilidad de parque y recursos de la empresa.
- Ineficaz política de mantenimiento que no logra mantener el parque en mínimas condiciones de operación confiable.
- Ineficiencia del mantenimiento que, para un pobre resultado, insume una proporción importante de personal e instalaciones.
- Mala gestión del manejo del personal que origina conflictos recurrentes.

Estas falencias de gestión empresarial, tienen consecuencias graves en periodos de caída relativa de los ingresos pero es un error confundir ambos elementos.

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

(ii) Empresa del Valle.

Esta empresa es una de las más pequeñas que operan en el sistema. Es de propiedad unipersonal. Su dueño, ex-agente de la Dirección de Transporte en la década del cincuenta, posteriormente integrante de la Cooperativa de Transporte y, finalmente, desvinculado de ésta y habiendo ganado un juicio contra la misma, se estableció como empresario independiente, obteniendo la concesión de dos líneas suburbanas (números 4 y 30).

En la actualidad la Línea 4 no es operada por imposibilidad de la empresa de garantizar la prestación, ya que se encuentra en una situación crítica, como se verá por la descripción de algunos indicadores.

a) Parque Automotor.

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

b) Instalaciones fijas.

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

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

c) Personal.

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

d) Apreciación General.

Se trata de una empresa en una situación crítica ya que no sólo ha debido abandonar una de las líneas concesionadas, sino que no puede operar con recursos propios la que mantiene, al requerir un vehículo prestado.

Obviamente, la disposición de un sólo vehículo operable hace que la incidencia de los costos fijos sea muy alta, que no haya capacidad de renovación y que el servicio prestado sea poco confiable.

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

2.2 Costos y rentabilidad

2.2.1 Cálculo de costos y rentabilidad - actualización

Se adjuntan cuadros con el detalle de parámetros y el cálculo de costos y rentabilidad para las líneas cuyas planillas de conductor fueron entregadas para el presente Informe (excepto el caso de la línea 11A/E, cuyo itinerario está aún a confirmar). Todos los criterios, procedimientos y precios adoptados coinciden con los detallados en el Primer Informe de Avance, por lo que los datos correspondientes resultan comparables.

Mientras los guarismos correspondientes a las líneas 5A y 5B indican un desempeño pobre (coherente por lo demás con los niveles de ocupación detectados), las restantes líneas, todas ellas operadas por la empresa Brunello, evidencian una situación económico-financiera ya mucho más holgada. Sólo una de ellas se encuentra ligeramente por debajo del límite de insuficiencia de rentabilidad (esto es, cubre todos los costos, pero no alcanza una rentabilidad mínima razonable); por otra parte, cuatro superan el nivel de plena viabilidad económico-financiera (esto es, cobertura plena de costos, incluyendo impuestos).

2.2.2 Parámetros de cálculo: Costos de mantenimiento.

En la metodología de Costos preliminar presentada en el primer informe de avance de tareas se había adoptado un supuesto

simplificador en materia del cálculo del costo de mantenimiento suponiendo que el mismo esta equivalente a un cierto porcentaje del valor del vehiculo nuevo a lo largo de su vida útil. Dicho porcentaje incluiría tanto la canasta de repuestos necesarios para las reparaciones como la mano de obra requerida para tal fin.

Esta forma de cálculo para un rubro de singular importancia en la estructura de Costos es adoptada por la mayoría de las metodologías en uso en distintos centros urbanos del país debido a la dificultad que se presenta en establecer y consensuar una canasta de reparaciones -sin contar con evidencia empírica suficiente- que contemple pautas de eficiencia y en diseñar un sistema de información adecuada para mantener actualizada su valorización.

No obstante estas dificultades y a pesar de no haberse recibido comentario alguno de la contraparte acerca del criterio utilizado y su cuantía, se ha creído conveniente intentar una definición más exhaustiva para el rubro. Con este propósito se consultó el material disponible principalmente en la Secretaría de Transporte de la Nación y se realizaron entrevistas con técnicos de empresas terminales automotrices y empresarios que cuentan con información estadística acerca del tema, derivada de su organización en materia de costo de los servicios.

De esta manera se pudo establecer la composición de las reparaciones discriminada para cada una de las partes esenciales a

lo largo de una vida útil del vehículo estimada en 700.000 a 800.000 km. Los chasis tomados como referencia fueron los MBenz L0 1114; OF 1214 y OH 1314 con distancia entre ejes de 5.170 y peso máximo de 12.600 kg. mientras que para carrocería se adoptó la de 27 asientos fila doble y simple y dos puertas.

La estimación realizada es la siguiente:

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

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

- 4 cajas reguladoras
 - . 2 reparaciones de bomba de aceite
 - . 16 filtros de combustible
 - . 50 filtros de aceite
- 2.- *CAJA DE VELOCIDADES:* como costo de mantenimiento debería contemplarse:
- . 2 juegos de engranajes completos
 - . 4 juegos de rodamientos y retenes
- 3.- *PUENTE TRASERO:* como costo de mantenimiento podría contemplarse:
- . 1 conjunto nuevo
 - . 2 juegos de rodamientos y retenes
 - . 1 juego de palieres
- 4.- *CUBIERTAS:* como costo operativo para este tipo de servicios puede contemplarse un juego de cubiertas nuevas más 2 procesos de recapados en frío cada 160.000 km. en consecuencia correspondería.
- . 5 x 6 = - 30 cubiertas 9.00 x 20 - 14 telas
 - 48 cámaras de aire
 - 48 protectores
 - . 60 procesos de recapado en frío de una cubierta 9.00 x 20
- 4.- *TRANSMISION:* como costo operativo puede considerarse un juego de recambio completo (disco de embrague, ruleman de empuje,

etc.) de embrague cada 80.000 km. y también un juego de crucetas de cardán cada 200.000 km. lo cual implicaría:

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

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

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

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

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

8.- *EXTREMOS DE DIRECCION*: puede estimarse un consumo de un juego de extremos (4 extremos por juego como mínimo) cada 80.000 km; por lo tanto se requerirían:

- . 40 extremos de dirección

9.- *SUSPENSION*: puede estimarse como costo operativo un consumo de un juego de elástico (2 traseros y 2 delanteros) cada 160.000 km., considerando que no se produce a un mismo tiempo la rotura

de todas las hojas; por lo cual correspondería:

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

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

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

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

- . 2 reparaciones integrales

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

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

ellas operadas por la empresa Brunello, evidencian una situación

CUADRO N°
PAUTAS DE OPERACION Y PARAMETROS ADOPTADOS
LINEAS SUBURBANAS

LINEA	pasajeros	km.	pasajeros	indice	vehiculos	km/vehic.	velocidad	horas de	horas	dotacion	dotacion
N°	transport.	recorridos	transport	pas/km	en	año	comercial	conduccion	chofer	choferes	choferes
	dia	año	año	(existenc.)			(efect.año	año	necesaria	adoptada	
		(1)	(2)	(1/2)	(3)	(1/3=4)	(5)	(4/5=6)	(7)	(6/7)	
23A	1623	219000	592343	2,70	2,75	79626	20,5	3885	1925,9	2,02	2,0
23B	2457	347480	896701	2,58	4,25	81760	20,5	3988	1925,9	2,07	2,0
155R	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	81677	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	2,85	3,0
6	667	116800	250755	2,15	1,25	93440	18,7	4997	1925,9	2,59	2,5
MEDIA	1652,6	210351,7	603181,1	2,87	2,50	84140,7	18,4	4574	1925,9	2,37	2,5
5A	375	116300	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	3876	1925,9	2,01	2,0

SUPUESTOS

- Por tratarse de líneas operadas por una misma empresa, se adoptaron valores de parque fraccionados de parque, para obtener una utilización anual del mismo mas homogénea
- Para El personal distinto del de conduccion se adpto 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
- A la empresa media, se le adjudico 0,5 puestos de trabajo por cada especialidad
- El personal distinto del de conduccion para las líneas 5A y 5B se estimo en 0,33

CUADRO NRO.

ESTRUCTURA DE COSTOS - EN AUSTRALES DE SET.89

SERVICIOS SUBURBANOS

LINEA NRO. 23A

RUBRO	A	%
COSTOS VARIABLES		
1 COMBUSTIBLE	38,133	0,198
2 LUBRICANTES	2,151	0,011
3 NEUMATICOS	10,046	0,052
4 ENGRASE Y LAVADO	1,292	0,007
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	24,854	0,129
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	26,490	0,138
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	102,967	0,536
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
7 SEGURO DEL VEHICULO	9,641	0,050
8 PATENTES Y TASAS	1,562	0,008
SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	11,203	0,058
9 PERSONAL DE CONDUCCION	26,533	0,138
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	6,128	0,032
11 SEGURO DEL PERSONAL	1,176	0,006
12 GASTOS GENERALES	7,400	0,039
SUBTOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	14,704	0,076
13 BENEFICIO	31,046	0,162
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	196,452	0,970
14 IMPUESTOS (3%)	5,767	0,030
COSTO TARIFARIO TOTAL	192,219	1,000

PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

39 IDOTACION PERSONAL VEHICULO	Unidades	2,0000
50 ICANT. AUXIL. tra. (T)	Unidades	0,4500
51 ICANT. OFICIALES MECANICOS (M)	Unidades	0,4500
54 ICANTIDAD AUXIL. 2da. (A)	Unidades	0,4500
60 IRECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	Kms.	79636,0000
61 IRECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Kms.	216999,0000
62 ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	2,7500
99 IVELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	Km/Hora	20,5

CUADRO NRO.
ESTRUCTURA DE COSTOS - EN AUSTRALES DE SET.89
SERVICIOS SUBURBANOS
LINEA NRO. 23B

RUBRO	A	%
COSTOS VARIABLES		
1 COMBUSTIBLE	38,133	0,200
2 LUBRICANTES	2,151	0,011
3 PNEUMATICOS	10,046	0,053
4 ENGRASE Y LAVADO	1,292	0,007
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	25,099	0,132
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	25,490	0,139
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	103,211	0,542
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
7 SEGURO DEL VEHICULO	9,391	0,049
8 PATENTES Y TASAS	1,521	0,008
SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	10,912	0,057
9 PERSONAL DE CONDUCCION	25,844	0,136
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	6,093	0,032
11 SEGURO DEL PERSONAL	1,150	0,006
12 GASTOS GENERALES	7,361	0,039
SUBTOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	14,604	0,077
13 BENEFICIO	30,239	0,159
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	184,810	0,970
14 IMPUESTOS (3%)	5,716	0,030
COSTO TARIFARIO TOTAL	190,526	1,000

PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

39 IMPTACION PERSONAL VEHICULO	Unidades	2,0000
50 ICANT. AUXIL. Ira. (T)	Unidades	0,7100
51 ICANT. OFICIALES MECANICOS (M)	Unidades	0,7100
54 ICANTIDAD AUXIL. 2da. (A)	Unidades	0,7100
60 IRECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	Kas.	81760,0000
51 IRECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Kas.	347480,0000
62 ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	4,2500
99 IVELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	Km/Hora	20,5

CUADRO NRO.
ESTRUCTURA DE COSTOS - EN AUSTRALES DE SET.89
SERVICIOS SUBURBANOS
LINEA NRO. 153R

RUBRO	A	%
COSTOS VARIABLES		
1 COMBUSTIBLE	38,133	0,193
2 LUBRICANTES	2,151	0,011
3 NEUMATICOS	10,046	0,051
4 ENGRASE Y LAVADO	1,292	0,007
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	25,174	0,128
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	26,490	0,134
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	103,286	0,524
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
7 SEGURO DEL VEHICULO	9,315	0,047
8 PATENTES Y TASAS	1,509	0,008
SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	10,824	0,055
9 PERSONAL DE CONDUCCION	32,043	0,162
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	5,078	0,031
11 SEGURO DEL PERSONAL	1,372	0,007
12 GASTOS GENERALES	7,680	0,039
SUBTOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS	15,131	0,077
13 BENEFICIO	29,994	0,152
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	191,278	0,970
14 IMPUESTOS (3%)	5,916	0,030
COSTO TARIFARIO TOTAL	197,194	1,000

PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

39 IMUTACION 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 RECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	Kms.	82427,0000
61 RECORRIDO 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 SET.89
SERVICIOS SUBURBANOS
LINEA NRO. 15P

RUBRO	A	%
COSTOS VARIABLES		
1 COMBUSTIBLE	38,133	0,193
2 LUBRICANTES	2,151	0,011
3 NEUMATICOS	10,046	0,051
4 ENGRASE Y LAVADO	1,292	0,007
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	25,090	0,127
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	26,490	0,134
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	103,202	0,522
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
7 SEGURO DEL VEHICULO	9,400	0,048
8 PATENTES Y TASAS	1,523	0,008
SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	10,923	0,055
9 PERSONAL DE CONDUCCION	32,338	0,163
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	6,134	0,031
11 SEGURO DEL PERSONAL	1,385	0,007
12 GASTOS GENERALES	7,699	0,039
SUBTOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS	15,218	0,077
13 BENEFICIO	30,270	0,153
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	191,951	0,970
14 IMPUESTOS (3%)	5,937	0,030
COSTO TARIFARIO TOTAL	197,887	1,000

PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

39 IDOTACION PERSONAL VEHICULO	(Unidades)	2,5000
50 ICANT. AUXIL. 1ra. (T)	(Unidades)	0,2100
51 ICANT. OFICIALES MECANICOS (M)	(Unidades)	0,2100
54 ICANTIDAD AUXIL. 2da. (A)	(Unidades)	0,2100
60 IRECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	(Kms.)	81677,0000
61 IRECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	(Kms.)	102096,2500
62 ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	(Unidades)	1,2500
99 IVELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	(Km/Hora)	17,5

CUADRO NRO.
ESTRUCTURA DE COSTOS - EN AUSTRALES DE SET.89
SERVICIOS SUBURBANOS
LINEA NRO. 7

RUBRO	A	%
COSTOS VARIABLES		
1 COMBUSTIBLE	38,133	0,189
2 LUBRICANTES	2,151	0,011
3 PNEUMATICOS	10,046	0,050
4 ENGRASE Y LAVADO	1,292	0,006
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	24,530	0,121
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	26,490	0,131
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	102,642	0,508
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
7 SEGURO DEL VEHICULO	9,976	0,049
8 PATENTES Y TASAS	1,616	0,008
SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	11,592	0,057
9 PERSONAL DE CONDUCCION	34,318	0,170
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	6,045	0,030
11 SEGURO DEL PERSONAL	1,453	0,007
12 GASTOS GENERALES	7,802	0,039
SUBTOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS	15,300	0,076
13 BENEFICIO	32,124	0,159
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	195,976	0,970
14 IMPUESTOS (3%)	6,061	0,030
COSTO TARIFARIO TOTAL	202,037	1,000

PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

39 IDOTACION PERSONAL VEHICULO	Unidades	2,5000
50 ICANT. AUXIL. 1ra. (T)	Unidades	0,3900
51 ICANT. OFICIALES MECANICOS (N)	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 SET.89
SERVICIOS SUBURBANOS
LINEA NRO. 17

RUBRO	A	%
COSTOS VARIABLES		
1 COMBUSTIBLE	38,123	0,187
2 LUBRICANTES	2,151	0,011
3 NEUMATICOS	10,046	0,049
4 ENGRASE Y LAVADO	1,292	0,006
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	25,178	0,123
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	26,490	0,130
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	103,290	0,505
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
7 SEGURO DEL VEHICULO	9,311	0,046
8 PATENTES Y TASAS	1,508	0,007
SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	10,819	0,053
9 PERSONAL DE CONDUCCION	38,437	0,188
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	6,096	0,030
11 SEGURO DEL PERSONAL	1,603	0,008
12 GASTOS GENERALES	8,012	0,039
SUBTOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS	15,712	0,077
13 BENEFICIO	29,982	0,147
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	198,240	0,970
14 IMPUESTOS (3%)	6,131	0,030
COSTO TARIFARIO TOTAL	204,371	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.)	288510,0000
62 ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	(Unidades)	3,5000
99 VELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	(Km/Hora)	15

CUADRO NRO.
 ESTRUCTURA DE COSTOS - EN AUSTRALES DE SET.89
 SERVICIOS SUBURBANOS
 LINEA NRO. 6

RUBRO	A	%
COSTOS VARIABLES		
1 COMBUSTIBLE	38,133	0,202
2 LUBRICANTES	2,151	0,011
3 NEUMATICOS	10,046	0,053
4 ENGRASE Y LAVADO	1,292	0,007
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	26,271	0,139
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	26,490	0,140
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	104,383	0,552
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
7 SEGURO DEL VEHICULO	8,217	0,043
8 PATENTES Y TASAS	1,331	0,007
SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	9,548	0,050
9 PERSONAL DE CONDUCCION	28,267	0,149
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	6,129	0,032
11 SEGURO DEL PERSONAL	1,238	0,007
12 GASTOS GENERALES	7,478	0,040
SUBTOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	14,844	0,078
13 BENEFICIO	26,459	0,140
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	193,501	0,970
14 IMPUESTOS (3%)	5,675	0,030
COSTO TARIFARIO TOTAL	199,177	1,000

PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

39	DOTACION PERSONAL VEHICULO	Unidades	2,5000
50	CANT. AUXIL. 1ra. (T)	Unidades	0,2400
51	CANT. OFICIALES MECANICOS (M)	Unidades	0,2400
54	CANTIDAD AUXIL. 2da. (A)	Unidades	0,2400
60	RECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	Kms.	93440,0000
61	RECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Kms.	116800,0000
62	CANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	1,2500
99	VELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	Km/Hora	18,7

CUADRO NRO.
ESTRUCTURA DE COSTOS - EN AUSTRALES DE SET.89
SERVICIOS SUBURBANOS
LINEA NRO. "MEDIA"

RUBRO	A	%
COSTOS VARIABLES		
1 COMBUSTIBLE	38,133	0,194
2 LUBRICANTES	2,151	0,011
3 NEUMATICOS	10,046	0,051
4 ENGRASE Y LAVADO	1,292	0,007
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	25,361	0,129
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	26,490	0,135
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	103,473	0,525
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
7 SEGURO DEL VEHICULO	9,125	0,046
8 PATENTES Y TASAS	1,478	0,008
SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	10,603	0,054
9 PERSONAL DE CONDUCCION	21,391	0,159
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	7,098	0,036
11 SEGURO DEL PERSONAL	1,385	0,007
12 GASTOS GENERALES	7,697	0,039
SUBTOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	16,171	0,082
13 BENEFICIO	29,384	0,149
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	191,022	0,970
14 IMPUESTOS (3%)	5,908	0,030
COSTO TARIFARIO TOTAL	196,930	1,000

PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

39 DOTACION PERSONAL VEHICULO	Unidades	2,5000
50 ICANT. AUXIL. Ira. (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.	84140,0000
61 IRECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Kms.	210350,0000
62 ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	2,5000
99 IVELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	Km/Hora	18,4

CUADRO NRO.
ESTRUCTURA DE COSTOS - EN AUSTRALES DE SET.87
SERVICIOS SUBURBANCOS
LINEA NRO. 5A

RUBRO	A	%
COSTOS VARIABLES		
1 COMBUSTIBLE	38,133	0,187
2 LUBRICANTES	2,151	0,011
3 NEUMATICOS	10,046	0,049
4 ENGRASE Y LAVADO	1,292	0,006
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	24,641	0,121
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	24,490	0,130
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	102,754	0,504
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
7 SEGURO DEL VEHICULO	9,860	0,048
8 PATENTES Y TASAS	1,597	0,008
SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	11,458	0,056
9 PERSONAL DE CONDUCCION	36,920	0,186
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	8,426	0,041
11 SEGURO DEL PERSONAL	1,524	0,007
12 GASTOS GENERALES	7,904	0,039
SUBTOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS	17,854	0,088
13 BENEFICIO	31,751	0,156
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	197,737	0,970
14 IMPUESTOS (3%)	5,116	0,030
COSTO TARIFARIO TOTAL	203,853	1,000

PARAMETROS PARTICULARES DE LA LINEA

39 COTACION PERSONAL VEHICULO	Unidades	2,5000
50 ICANT. AUXIL. Tra. (T)	Unidades	0,3300
51 ICANT. OFICIALES MECANICOS (M)	Unidades	0,3300
54 ICANTIDAD AUXIL. 2da. (A)	Unidades	0,3300
60 RECORRIDO MEDIO ANUAL VEHICULO	Kms.	77866,0000
61 RECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Kms.	116799,0000
62 ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	1,5000
99 VELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	Km/Hora	16

CUADRO NRO.
ESTRUCTURA DE COSTOS - EN AUSTRALES DE SET.89
SERVICIOS SUBURBANOS
LINEA NRO. 5B

RUBRO	A	%
COSTOS VARIABLES		
1 COMBUSTIBLE	38,133	0,179
2 LUBRICANTES	2,151	0,010
3 NEUMATICOS	10,046	0,047
4 ENGRASE Y LAVADO	1,252	0,006
5 DEPRECIACION MATERIAL RODANTE	22,530	0,106
6 REPARACION MATERIAL RODANTE	26,490	0,125
SUB TOTAL COSTOS VARIABLES	100,742	0,474
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
7 SEGURO DEL VEHICULO	12,004	0,056
8 PATENTES Y TASAS	1,945	0,009
SUB TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	13,949	0,066
9 PERSONAL DE CONDUCCION	33,035	0,155
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
10 PERSONAL DE TRAFICO, MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACION	10,257	0,048
11 SEGURO DEL PERSONAL	1,559	0,007
12 GASTOS GENERALES	7,977	0,038
SUBTOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS	19,793	0,093
13 BENEFICIO	38,654	0,182
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION	206,172	0,970
14 IMPUESTOS (3%)	6,376	0,030
COSTO TARIFARIO TOTAL	212,548	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	Km.	63962,0000
61 IRECORRIDO MEDIO ANUAL EMPRESA	Km.	95943,0000
62 ICANTIDAD VEHICULOS EMPRESA	Unidades	1,5000
99 IVELOCIDAD COMERCIAL MEDIA	Km/Hora	16

CUADRO NRO.
COMPARACION INGRESO - COSTO ANUAL
LINEAS SUBURBANAS

CONCEPTO/LINEA NRO.	23A	23B	15SR	15P	7	17	6	MEDIA	5A	5B
TARIFA MEDIA (A)	71,248	71,191	72,413	96,8405	75,39	72,4985	73,6225	73,4178	71,40	71,33
ICARGA MEDIA (PAS/KM)	2,70	2,58	2,74	1,62	2,76	4,23	2,15	2,87	1,17	1,36
INGRESO MEDIO (A) (1)	42128942	163822618	140886399	116016940	140035386	188509080	118488082	144323022	9757238	9306793
ICOSTO TOTAL DE EXPLOTACION (A) (2)	40832988	164217779	139416384	119597374	137707182	157214188	121432917	140191809	23095682	19780760
ICOSTO TOTAL TARIFARIO (A) (3)	42095961	166203974	140635486	120203415	138873362	158983660	122095874	141424567	23910030	20392493
(2)- Beneficio (A)(4)	34033914	153710331	133235563	116506937	131526295	148561062	118342506	134000834	19382843	16072179
(2)-Depreciac.y Benefic. (A)(5)	22590888	144988931	128047993	113945356	126806548	141294421	115274053	125666103	16504774	13900989
(1)-(2) Viabilidad eco-financ.	1295954	-395161	1470015	-3590434	2328203	131294892	-2944835	4141213	-13338443	-10473967
(1)-(3) Plena viabilidad eco-financ.	32981	-2381357	250713	-4186475	1162024	129525420	-3607791	2898455	-14052792	-11085699
(1)-(4) Insufic. de rentabilidad	8095028	110112287	7650836	-489997	8509090	139948019	145577	110322188	-9625605	-6765386
(1)-(5) Insuficiencia economica	12538054	118833687	12838406	2071584	113228338	147214659	3214029	115656918	-6747536	-4594196

CUADRO NRO.
COMPARACION INGRESO - COSTO
LINEAS SUBURBANAS

CONCEPTO/LINEA NRO.	23A	23B	158R	15P	7	17	6	MEDIA	5A	5B
TARIFA MEDIA (A)	71,248	71,191	72,413	66,8405	75,39	72,4995	73,6225	73,4178	71,40	71,33
CARGA MEDIA (PAS/KM)	2,70	2,58	2,74	1,62	2,76	4,23	2,15	2,87	1,17	1,36
INGRESO MEDIO (A/KM) (1)	192,4	183,7	198,4	156,9	208,1	306,7	158,3	210,7	83,5	97,0
COSTO TOTAL DE EXPLOTACION (A/KM) (2)	186,5	184,8	191,3	192,0	176,0	198,2	183,5	191,0	197,7	206,2
COSTO TOTAL TARIFARIO (A/KM) (3)	192,2	190,5	197,2	197,9	202,0	204,4	189,2	196,9	203,9	212,5
(1)-(2)- Beneficio (A/KM)(4)	155,4	154,6	161,3	161,7	163,9	168,3	157,0	161,6	165,9	167,5
(1)-(2)-Depreciac.y Benefic. (A/KM)(5)	130,6	129,5	136,1	136,6	139,3	143,1	130,8	136,3	141,3	144,9
(1)/(2) Viabilidad eco-financ.	1,03	0,99	1,04	0,82	1,06	1,55	0,86	1,10	0,42	0,47
(1)/(3) Plena viabilidad eco-financ.	1,00	0,96	1,01	0,79	1,03	1,50	0,84	1,07	0,41	0,46
(1)/(4) Insufic. de rentabilidad	1,24	1,19	1,23	0,97	1,27	1,82	1,01	1,30	0,50	0,58
(1)/(5) Insuficiencia economica	1,47	1,42	1,46	1,15	1,49	2,14	1,21	1,55	0,59	0,67

3. MARCO NORMATIVO Y AUTORIDAD DE APLICACIÓN

3.1. Introducción

En el Primer Informe de Avance se identificaron las instituciones que tienen alguna relación con el sistema de transporte urbano, realizándose además una caracterización del desempeño de la Dirección Provincial de Transporte. (véase el Capítulo 5).

Con el objeto de desarrollar y completar el diagnóstico sobre esta temática, se presentan algunos elementos referidos al marco regulatorio imperante y a la estructura de la Dirección.

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

Por último, se esbozarán algunas consideraciones de carácter

conclusivo sobre esta temática.

3.2 Marco Normativo

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

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

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

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

En el decreto mencionado, se establece con claridad que la autoridad de aplicación "planificará las condiciones o reforma general de los servicios de transporte, adaptando el mismo en su itinerario, calidad, cantidad y capacidad de las unidades,

regularidad de los horarios a cumplir, a las reales necesidades de los pueblos y localidades que sirven" (artículo 5to.).

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

- El Estado y el Servicio de Transporte

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

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

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

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

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

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

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

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

Ahora bien, cuando la prestación se delega en operadores privados surge la problemática de definir el grado de intervención del Estado en el mercado de servicios de transporte. La concesión, se insiste, implica obligaciones por parte del concesionario para con el público y con el poder concedente; pero se abre sin duda un abanico de posibilidades, en lo que hace a la autonomía de decisión por parte de los operadores privados (mayor quizás del caso en que se preste el servicio mediante operadores estatales). Por ejemplo, pueden fijarse compromisos de recorridos, frecuencias mínimas y tarifas, pero liberar las frecuencias efectivas; pueden establecerse bandas de flexibilización tarifaria (o pueden fijarse todos los parámetros del servicio, remunerando a los operadores según costo). La evaluación de estas posibilidades se realiza, dentro de este marco, en función del objetivo de alcanzar un nivel deseable de servicio con un razonable costo de gestión, garantizando simultáneamente la ecuación económico-financiera del operador. Por otra parte, no es superfluo remarcar la existencia de intereses sectoriales por parte de los operadores privados, los que podrán tornarse de compleja administración, en caso de existir un mayor nivel de autonomía y/o atomización.

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

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

transferencias.

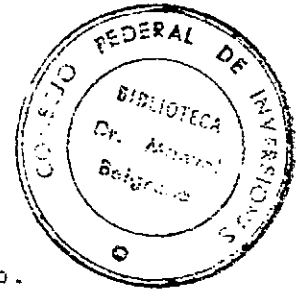
Las características de las líneas a servir: itinerarios y horarios.

Las tarifas

Las características y estado de los vehículos.

La diagramación de la utilización de los vehículos

La venta de boletos a través del boleto oficializado.



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

-El Organismo Ejecutor

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

(i) La planificación del sistema, total o parcialmente en base a estudios que permitan determinar la necesidad o conveniencia de establecer líneas o servicios.

(ii) La gestión del sistema a partir de otorgar en concesión la prestación de los servicios, con todas las características de los mismos predefinidas, como así también una sistemática de adjudicación.

(iii) El control del sistema y la aplicación de sanciones

correctivas.

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

Pero es por cierto más importante cotejar este marco normativo con el funcionamiento real del sistema, tal como se lo describiera en el Primer Informe de Avance.

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

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

En este punto, interesa resaltar la gran distancia existente entre la filosofía inherente al marco normativo institucional (de fuerte poder de decisión del Estado sobre el sistema y de regulación de la actividad) y su instrumentación práctica, caracterizada por una acción del Estado limitada prácticamente al otorgamiento de las concesiones y fijación de la tarifa.

- Consecuencias

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

En primer término, como es obvio, el régimen de regulación no es el que "parecía ser". Nos encontramos frente a una suerte de híbrido, donde la regulación de la autoridad y la iniciativa de los operadores se entremezclan. La primera se reserva principalmente la fijación de la tarifa y ejerce el derecho de veto sobre la entrada de nuevos operadores, con lo que en

realidad parece asegurar más la estabilidad de los intereses en juego que la racionalidad de la red como un todo. Los operadores, por su parte, gozan de una suerte de margen de diseño del servicio, en lo que hace a frecuencias y/o fraccionamientos a partir principalmente de sus disponibilidades de parque.

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

Como ya se ha indicado en el anterior Informe, es objeto principal del presente Estudio evaluar la adecuación del sistema construido bajo esta suerte de regulación "híbrida", aún cuando los indicadores ya relevados no son alentadores.

Lo que sí interesa resaltar aquí es otra consecuencia que trae este marco normativo "real".

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

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

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

Pero es en otro aspecto donde la informalización referida resulta un tema de particular interés: se trata, obviamente, del negativo efecto que se produce sobre la propia eficacia de la Dirección Provincial. La generación de cierto consenso acerca de que las normas que ella dicta no son necesariamente obligatorias

representa un obstáculo de importancia a cualquier iniciativa orientada hacia un cambio de la actual situación; y ello vale por cierto para las propias recomendaciones que el presente estudio pueda generar, a nivel de la red, parque etc. En este sentido, vale de ejemplo la situación actual respecto al cumplimiento de sanciones. Dentro de sus limitaciones, la DPT realiza inspecciones a la operación de los servicios y la detección de incumplimientos de horarios, recorridos, paradas, estado de los vehículos, etc, motiva la imposición de sanciones pero las empresas sistemáticamente incumplen el pago de multas con lo que se diluye la eficacia de la actividad de contralor.

Una reversion del actual proceso de informalización requiere en consecuencia una importante acumulación de fuerzas por parte de la autoridad de aplicación para la recuperación plena de la capacidad de iniciativa. Ello debera fundarse principalmente en la racionalidad, acierto y coherencia de un programa de acción, que necesariamente dispondrá, en su implementación, de un margen de error relativamente escaso a fin de garantizar un incremento de su credibilidad. Demás está enfatizar la importancia de una amplia base informativa, como elemento clave de negociación.

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

3.3 La Dirección Provincial de Transporte

En el 1er. Informe de Avance se caracterizó al funcionamiento

de la DPT respecto a las tres áreas de su competencia: planificación, gestión y contralor del sistema de transporte, a las que se agregó el manejo de información como actividad instrumental pero imprescindible para el cumplimiento de las restantes.

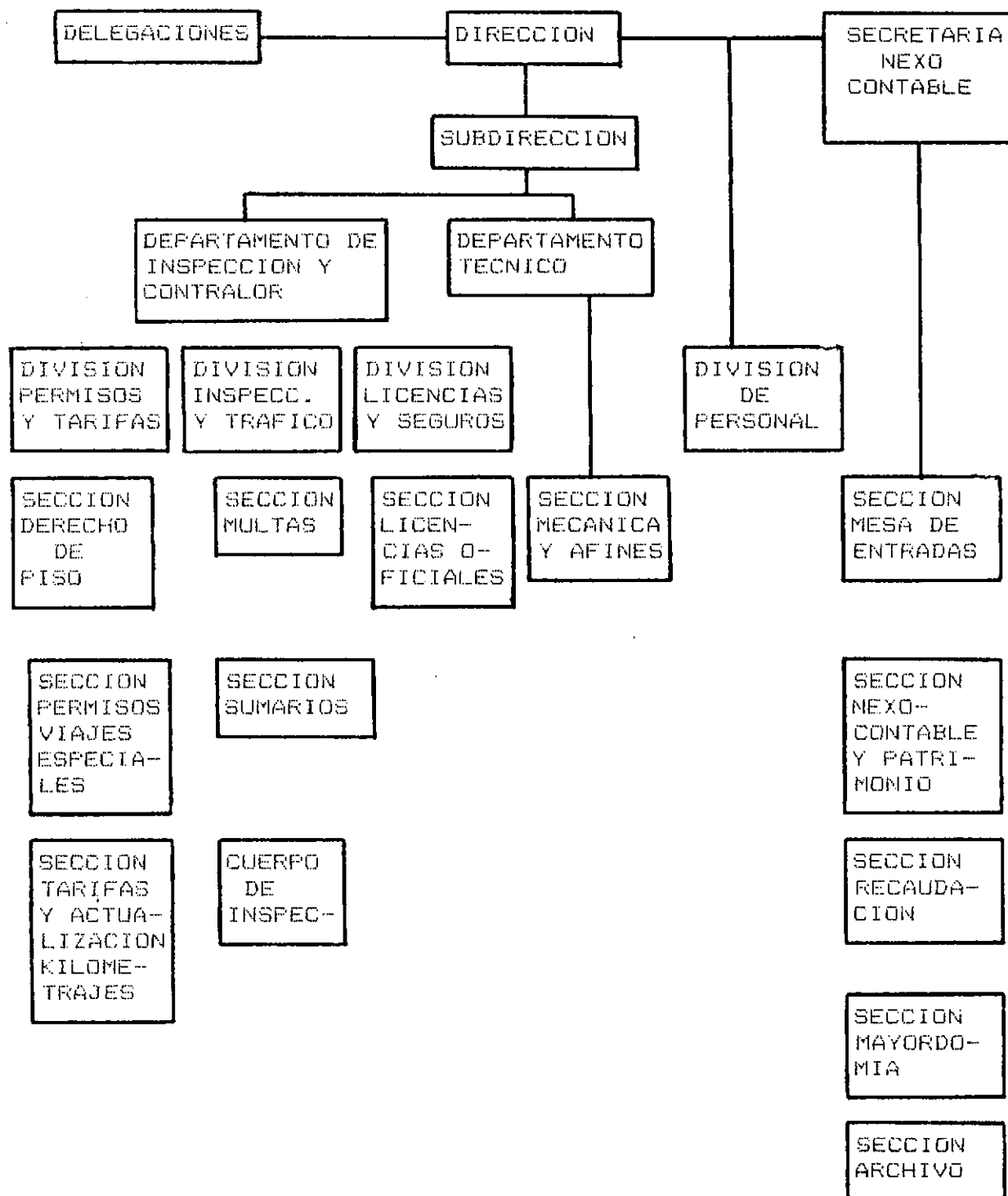
También se presentó el organigrama actual del organismo y la dotación de personal. Dado que en 1989 el Director de Transporte elevó al Subsecretario de Servicios Públicos un proyecto de nuevo organigrama con especificación de misión y funciones para su aprobación, se juzga conveniente analizar en detalle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

Posteriormente, se presentan las conclusiones que conforman el diagnóstico sobre la situación del organismo y que sustentan algunas ideas preliminares acerca de posibles cursos de acción.

3.3.1 Análisis del organigrama propuesto por la DPT

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

ORGANIGRAMA DE LA DIRECCION PROVINCIAL DE TRANSPORTE PROPUESTO
POR EL ORGANISMO



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

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

Dirección de Transporte

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

Funciones:

- 1) Acordar y Reglamentar todo tipo de permiso o concesión de líneas de Transporte de Pasajeros, en todo el ámbito de la Provincia.
- 2) Establecer convenios con las Municipalidades al solo efecto de asegurar una mejor "coordinación".
- 3) Licitatar toda concesión de nuevas líneas o regularizar la existentes (de acuerdo a lo establecido en las Leyes de Contabilidad y Obras Públicas de la Provincia).
- 4) Determinar la necesidad de establecer nuevas líneas acordes a la "necesidad pública" y demanda existente.
- 5) Autorizar permisos precarios y experimentales.
- 6) Controlar toda documentación y estados contables de las empresas.

- 7) Establecer tarifas
- 8) Controlar el depósito de los impuestos sobre la recaudación.
- 9) Acordar permisos especiales para viajes ocasionales y de turismo.
- 10) Controlar y administrar las estaciones Terminales de Omnibus.
- 11) Establecer convenios con la Secretaría de Transporte de la Nación para asegurar mejores servicios, pago de impuestos, tasas y patentes.
- 12) Organizar y dar pautas para controlar y fiscalizar todos los servicios comprendidos en el régimen provincial.
- 13) Planificar estructuras orgánicas para la aplicación de multas.
- 14) Ordenar las liquidaciones y percibir los ingresos tributarios.
- 15) Estructurar sistemáticamente la información estadística.
- 16) Implementar métodos para contar con sistemas cartográficos y mecánicos para la habilitación de líneas.
- 17) Organizar el funcionamiento de las Delegaciones en el interior de la Provincia.

Comentario:

La misión y funciones previstas para la Dirección,

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

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

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

supervisión de servicios provinciales o de acordar con ellos las características de los servicios que los afecten.

Sub-Dirección

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

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

Comentario:

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

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

Departamentos

-De Inspección y Contralor

Misión: Informar técnica y administrativamente a la Dirección

sobre diversas situaciones que se plantean relacionadas al transporte de pasajeros en general.

- Funciones:
- 1) Ejecutar y hacer cumplir las ordenes emanadas de la Dirección, ajustadas a la Ley y Decretos Reglamentarios.
 - 2) Organizar y hacer cumplir la fiscalización del transporte.
 - 3) Informar a la Dirección de la situación de las concesiones.
 - 4) Preparar carpetas técnicas para llamado a licitación.
 - 5) Hacer ejecutar ordenamientos para expedición de licencias al personal de conducción, guardas e inspectores y llevar la estadística correspondiente.
 - 6) Controlar los registros de entradas y salidas de unidades de la Terminal de Omnibus.
 - 7) Fiscalizar los registros de firmas de entrada y salida de choferes de la Terminal de Omnibus.
 - 8) Llevar el control de la confección de planillas de Derecho de Piso (Tasa por uso de la Terminal).
 - 9) Controlar la metodología de elaboración de Tarifas y actualización de kilometraje.
 - 10) Fiscalizar la aplicación de multas y sustanciamiento de sumarios.
 - 11) Controlar planillajes de horarios, servicios, tarifas para información del público y cumplimiento de las empresas.

- Técnica

Misión: Estructurar metodologías para las funciones a desarrollar.

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

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

Comentario:

Respecto a la misión y funciones de los dos Departamentos con que contaría la DPT caben dos tipos de comentarios: los referidos a la compatibilización de las funciones asignadas respecto a las de la Dirección; y los que hacen a la distribución de funciones entre ambos departamentos.

En primer lugar, entonces, si se comparan las funciones anteriormente listadas con las asignadas a la Dirección se observa que, mientras en estas últimas las tareas de planificación y gestión del sistema tienen gran peso (determinar necesidad pública, acordar y reglamentar permisos y concesiones, licitar líneas, autorizar permisos precarios y especiales etc.) en la descripción de funciones de los departamentos la única referencia que aparece es la de "preparar carpetas técnicas para llamado a licitación" y un elemento instrumental de menor importancia como el del sistema cartográfico, cuya explicitación no se compadece con el

nivel de generalidad con que se trata el tema de planificación de nuevas líneas. A su vez, mientras en las funciones de la Dirección se menciona explícitamente la de "estructurar sistemáticamente las estadísticas de las empresas, personal de conducción, seguros, documentación de unidades y todo otro dato de importancia", en las funciones de los Departamentos éstas aparecen mencionadas sólo como subproductos de las tareas de expedición de licencias y control de horarios y servicios. Por otra parte, respecto al contralor del sistema se habla genéricamente de "organizar y hacer cumplir la fiscalización del transporte" mientras que se dedican tres ítems del listado de funciones del Departamento de Inspección y Contralor (6, 7 y 8) a una tarea menor como es la del control de acceso a terminal y confección de planillas de Derecho de Fiso. No se menciona el contralor de la documentación y estados contables de las empresas que sí figura entre las funciones de la Dirección como tampoco el control del sistema de boleto oficial y pago de impuesto sobre la recaudación estatuido por la normativa vigente, ni el control de obligaciones referidas a contratación de seguros. Respecto al régimen de sanciones se habla de "fiscalizar multas" y "sustanciamiento de sumarios" pero no de la preparación o actualización del régimen de sanciones.

En segundo término, es notable la disparidad del tipo, cantidad y envergadura de las funciones asignadas

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

Divisiones y Secciones

- del Departamento de Inspección y Contralor

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

División permisos y tarifas

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

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

Secciones:

- 1) Derecho de Piso: tiene a su cargo registrar y

liquidar el Impuesto de Derecho de Piso por el uso de plataformas de la Terminal.

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

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

Division inspeccion y tráfico

Misión y Funciones: idem anterior

Secciones:

1) Cuerpo de inspectores y verificadores: tiene a su cargo controlar y fiscalizar las líneas bajo jurisdicción de la DPT en lo relativo a horarios, paradas, controles de boletos, personal de conducción, etc; registrar y fiscalizar las entradas y salidas de la terminal e informar al público usuario sobre servicios, horarios, tarifas.

2) Multas: tiene a su cargo la confección de multas por infracciones y expedir las resoluciones de multas.

3) Sumarios: tiene a su cargo la instrumentación de sumarios.

División licencias y seguros

Misión y Función: idem anterior

Secciones:

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

- del Departamento Técnico

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

Comentarios:

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

Desde el primer punto de vista cabe señalar que ningún sector tiene asignadas funciones de procesamiento y análisis de información estadística y resultados de las inspecciones, evaluación de pedidos de

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

En cuanto a la organización de la áreas contempladas en el organigrama, cabe señalar que la asignación de una sección a la liquidación del Impuesto de Derecho de Piso parece excesiva dado que el control de entrada y salida de terminal lo realiza otra división. Aquí correspondería agrupar esta tarea con otras similares (por ejemplo, control de pago de impuestos sobre la recaudación) o derivarla a las áreas (que se describen más adelante) de manejo administrativo-contable de la Terminal. El tema de actualización de kilometraje (de importancia secundaria como para ser mencionado en una descripción de misión y funciones que trata con gran generalidad temas más relevantes) es más propio del área de planimetría y cartografía, como ya se mencionara. Pero se advierte que ese área, si bien prevista en la misión y funciones del Departamento Técnico, no figura

en la estructura de ese Departamento que tiene una única sección de Mecánica y Afines. Respecto a esta última su misión parece limitada a las unidades que operan bajo el régimen de servicio público ya que en el área de Permisos para viajes especiales del otro departamento se incluye la función de "asesoramiento y control" de unidades autorizadas para viajes especiales. Por otra parte, el agrupamiento de la emisión de licencias oficiales y control de seguros en una misma sección no parece coherente con la desagregación temática que se señala para otras áreas. Corresponde enfatizar este aspecto teniendo en cuenta, más allá de la temática del transporte urbano, que existe la posibilidad de firmar un convenio con la Secretaría de Transporte de la Nación, por el cual se delegan tareas de inspección de parque afectado a líneas nacionales regulares.

Delegaciones de Transporte en el interior de la Provincia

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

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

Comentario:

Según la misión asignada se deduce que las delegaciones dependen en forma directa del Director. No obstante, las funciones parecen limitarse a la de

inspección. En este sentido no queda claro cuál es el grado de dependencia o coordinación con el Departamento de Inspección y Contralor del que depende el cuerpo de inspectores y verificadores.

Secretaría Nexo-Contable

Misión: Distribuir los trabajos encomendados por la superioridad.

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

Secciones:

1) Nexo Contable y Patrimonio: tiene a su cargo la tramitación de gastos y compras de elementos necesarios para el funcionamiento de la Dirección y Terminal de Omnibus; elaboración y tramitación de notas y documentación ordenada por la superioridad; llevar el control del Patrimonio de la Dirección de Transporte; elaborar contratos de locación de locales de la Terminal; mantener actualizados los estados de cuentas y deudas de "concesionarios de empresas de transporte y locatarios de la Terminal de Omnibus".

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

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

3) Mayordomía: tiene a su cargo la higiene de la

Terminal y dependencias administrativas y realizar diligenciamientos.

4) Archivo.

Comentarios:

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

Parece excesiva la heterogeneidad de funciones, algunas de las cuales tienen que ver con el control de los concesionarios de líneas de transporte, a cargo de otro departamento, y otras constituyen un tema independiente como es el de administración de Terminales de Omnibus.

Comentario y evaluación final.

La nueva estructura prevista para la Dirección Provincial de Transporte, según se indicó, propone como aspecto innovador central la creación de dos departamentos: Inspección y Contralor,

y Técnico. Se entiende que el principio general que fundamenta esta división es correcto, puesto que pretende separar funciones de carácter principalmente administrativo de aquellas que hacen al estudio y seguimiento técnico del sistema, en sus diversos aspectos. Sin embargo, este principio parece desdibujarse un tanto, al analizar las funciones atribuidas a cada departamento, y a las secciones que de ellos dependen, donde hay un evidente desequilibrio en el volumen y naturaleza de las responsabilidades.

Una mejor distribución de funciones, que será objeto de tratamiento en los próximos informes, surge de la plena aplicación del principio mencionado. De esta manera, una enumeración por ahora genérica y tentativa sería la siguiente:

Departamento de Inspección y Contralor

Verificación del cumplimiento de horarios y frecuencias.

Verificación del cumplimiento de obligaciones tributarias y previsionales.

Implementación de disposiciones tarifarias.

Recepción, clasificación, control y seguimiento de la información a ser presentada por los operadores (estadísticas, declaraciones de parque, balance, etc.)

Administración de la Estación Terminal de Ómnibus.

Departamento Técnico

Registro sistemático de documentación acerca de permisos, en sus aspectos técnicos, legales y

administrativos.

Registro sistemático del estado de la red, en lo que hace a recorridos, frecuencias, parque asignado, etc.

Seguimiento y determinación de costos y niveles tarifarios.

Inspección y habilitación de parque móvil.

Secretaría Nexa-Contable

Todas las funciones inherentes a la gestión interna de la Dirección, y a sus vinculaciones administrativas con el resto del Gobierno Provincial:

3.4 Conclusiones

A partir de lo expuesto en el Primer Informe de Avance respecto a la gestión de la DPT y en éste, en que se analizó la organización y funciones propuestas por el propio organismo se extraen las siguientes conclusiones:

- 1) Hay una gran distancia entre los alcances de la intervención del Estado planteada en la normativa y la instrumentación de la misma por el organismo executor. Mientras que en la primera se delinea un rol del Estado activo en la planificación, gestión y contralor del sistema de transporte, en los hechos el sistema funciona en un marco normativo híbrido, donde se distribuyen roles activos entre la autoridad y los operadores.
- 2) Esta situación, que no es atribuible integralmente a la escasez de recursos imperante ni tampoco responsabilidad

exclusiva del organismo ejecutor, refleja una creciente informalización del sistema, con diversas consecuencias adversas, la principal de las cuales es la erosión de la capacidad de administración de la autoridad.

- 3) Esta realidad es el marco de referencia en que debe moverse el organismo que se analiza y a partir de ella intentar el mejor uso de los recursos para superar la situación actual, en la que escasamente puede actuar de moderador u ordenador de la actividad.
- 4) La presente coyuntura, en que se propone reordenar legalmente el sistema mediante un concurso generalizado de las líneas es una buena oportunidad para recuperar protagonismo del organismo.
- 5) Para ello será necesario explicitar objetivos, identificar metas de mínima y adecuar la organización y los métodos de trabajo para su obtención.
- 6) Respecto a la organización actual y a la propuesta por el organismo cabe señalar que no difieren sustancialmente, aunque se advierte la intención de dar un lugar a las tareas técnicas, permitiendo una mayor concentración del área de Inspección y Contralor en su objetivo específico y mejorar el funcionamiento actual en el que se manifiesta una excesiva concentración de tareas heterogéneas sobre muy pocas personas. Estos lineamientos generales serán los que se retomen en oportunidad de desarrollar las propuestas correspondientes.

Conteo de Ascenso y Descenso de pasajeros4.1 Introducción

El área geográfica que abarca este relevamiento comprende la ciudad de San Fernando del Valle de Catamarca y zonas aledañas.

El conjunto del área es atendido por 26 líneas, que con fines metodológicos se agruparon en dos subsistemas: urbano y suburbano.

El subsistema urbano compuesto por doce líneas, recorre el área urbanizada de la Ciudad de San Fernando del Valle de Catamarca con algunas prolongaciones a localidades urbanas del Departamento Capital.

El subsistema suburbano comprende 14 líneas que atienden el tráfico producido entre los asentamientos aledaños y la capital. Varias de estas líneas realizan una parte de su itinerario adentrándose por distintas zonas de la ciudad, por lo que es posible que también atiendan una demanda exclusivamente urbana.

Sobre la superficie abarcada por los recorridos de las líneas, se realizó una desagregación espacial, orientada a identificar zonas de tráfico para el análisis posterior.

4.2 Zonificación

El área en estudio fue desagregada en zonas según ciertos criterios que surgen como relevantes en el marco de un análisis estructural.

La zonificación debe satisfacer necesidades de agrupamiento y diferenciación. Cada zona debe tener elementos que permitan homogeneizar criterios de valoración sobre los fenómenos ocurridos dentro de sus límites y al mismo tiempo establecer diferencias interzonales que sean significativas para el análisis de la operación en las líneas que conforman el sistema de transporte.

Es necesario aclarar que fue preciso modificar algunos límites de la zonificación urbana expuesta en el primer informe de avance. Estas modificaciones no alteran los criterios sustantivos que se tuvieron en cuenta para realizar la primera división del área urbana.

Surgieron como necesarios, para evitar la formación de zonas atendidas por tramos paralelos a distancias considerables, junto con la necesidad de respetar el principio de que el recorrido de ida y vuelta de una línea, debería atravesar las mismas zonas, siempre que entre uno y otro no mediara una distancia mayor a las cuatro cuadras.

Además fue preciso agregar dos zonas nuevas (17 y 19) al este de las definidas anteriormente, para incluir la traza de los itinerarios realizados por las líneas 11 y 34 que no estaban consideradas en el informe anterior.

La desagregación espacial realizada, incluye 18 zonas que se ilustran en cartografía adjunta, siguiendo los criterios de numeración que se explicitan en el punto 6.2 del informe anterior.

Para las zonas aledañas (estructuradas como ejes de baja densidad poblacional alrededor de una red vial) se trabajó directamente sobre los tramos de cada recorrido, utilizando los cortes de las respectivas secciones tarifarias como límites zonales.

En consecuencia, en estos casos no podemos hablar de una zonificación del área, sino de delimitaciones sobre los itinerarios de las distintas líneas suburbanas, que cuando penetran dentro de la ciudad, comparten la diferenciación por zonas propuestas para las líneas urbanas y para el resto de su recorrido reconocen tramos según sus secciones tarifarias.

4.3 Objetivos del conteo

El conteo de acenso y descenso de pasajeros en ambos subsistemas tiene como objetivo establecer los desplazamientos

geográficos que la población realiza utilizando transporte colectivo de pasajeros, y el rendimiento efectivo de cada línea y tramo de la red.

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

4.4 Diseño de la muestra

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

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

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

- i) Características del itinerario de las líneas que componen el sistema de transporte urbano de pasajeros para la ciudad de Catamarca y zonas aledañas.
- ii) Curva horaria de pasajeros transportados por los subsistemas urbano y suburbano.

- iii) Características horarias habituales de la población de Catamarca.
- iv) Total de boletos vendidos por línea en un día hábil típico.
- v) Cantidad de zonas cubiertas por el recorrido entre la cabecera 1 y la cabecera 2

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

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

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

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

Esta característica marcó la necesidad de encarar un diseño

que en un mismo tramo horario tomara en consideración ambos sentidos del servicio.

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

Entre las 6 y 7 hrs. de la mañana se observa el primer pico de la demanda, coincidiendo con el inicio de las actividades del día.

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

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

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

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

permitir seleccionar una muestra del tamaño adecuado a cada estrato.

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

4.5 Tamaño de la muestra

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

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

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

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

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

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

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

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

Disponiendo de información complementaria sobre el volumen de la demanda y la cantidad de zonas atravesadas por el itinerario, se fijó como parámetro un nivel de confianza del 95% y el error muestral fue manejado como variable de ajuste para alcanzar la cifra propuesta de 11.550.

Con este método se logró determinar el número de casos a relevar por línea con un error muestral del $\pm 2\%$.

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

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

El cuadro No.1 sobre las estimación de la muestra, especifica la cantidad de casos necesarios por línea y las fórmulas estadísticas utilizadas para su estimación.

4.6 Trabajo de Campo

El diseño de la muestra abarca el conteo sobre 38 vehículos, de los 52 que circulan correspondientes a líneas urbanas (73%) y prevé el conteo sobre 43 vehículos de los 56 en circulación (77%) de las suburbanas (Ver cuadros No.2 "Relación entre parque circulante y parque afectado al conteo").

Cada línea será relevada un día hábil, en dos turnos, correspondientes a la demanda pico del medio día y la tarde, en los tramos de 10.00 hrs. a 14.00 hrs. y 17.00 hrs. a 21.00 hrs. El número de vueltas a completar por línea puede observarse en la Planilla de diagrama de turnos (ver Anexo). En total se propone completar 182 vueltas, 92 en líneas urbanas y 90 en las suburbanas. Este número de vueltas, en horario pico, permitirá contar con una muestra apropiada al número de casos necesarios por línea.

En principio, para el trabajo de campo, cada ramal de una línea fue tratado como línea independiente. Esto permite tener la certeza de cubrir los recorridos en toda su extensión. Posteriormente para el análisis pueden reunirse aquellos ramales que compartan un itinerario troncal, manteniendo la

diferenciación para el resto de las otras zonas atendidas.

Se propone la ocupación de 14 encuestadores, trabajando durante siete días hábiles.

Las tareas a realizar por el jefe de campo y los encuestadores están detalladas en el instructivo correspondiente (ver Anexo).

Dada la inestabilidad actual del sistema (líneas que prestan servicios algunos días, otras que lo están haciendo con un parque menor al autorizado y las bajas frecuencias de todas) se programa un día más de trabajo de campo alternativo, para recuperar turnos de líneas que no hubiesen podido ser encuestadas en la fecha prevista.

Para poder concretar la operativa de campo fue necesario realizar una serie de trabajos previos que se detallan a continuación.

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

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

- i Horarios de los servicios en los distintos días de la semana.

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

4.6.2 Mapeo de los recorridos de las líneas y ramales.

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

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

4.6.3 Planilla del conteo de ascenso y descenso (CAD).

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

del cruce que marca los límites entre un tramo y otro.

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

4.6.4 Sobres de descenso

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

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

4.6.5 Encuesta Piloto

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

Esta encuesta piloto, a realizarse el día anterior al inicio de las tareas de campo, comprende la ejecución de un conteo sobre una vuelta completa para las líneas que

integran el cronograma del primer día de trabajo de campo.

4.6.6 Tarjetas para la encuesta.

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

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

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

4.6.7 Cronograma general del relevamiento

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

- Localización de cabeceras (se trató de ubicar un mismo día aquellas líneas con cabeceras próximas entre sí).
- Tamaño de muestra considerado adecuado para cada línea.

- Volumen del parque afectado al servicio en horas pico.
- Demanda cubierta en horas pico por cada línea.
- Horarios.

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

4.6.8 Relevamiento de los Boletos

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

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

4.6.9 Realización del trabajo de campo

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

El trabajo programado para ese día, se trasladó al miércoles 5, destinándose el jueves 6 a recuperar turnos de líneas sobre los cuales surgieron dificultades durante la realización la encuesta.

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

En estos casos se procedió con los siguientes criterios:

- i) Las líneas que tenían programado dos turnos por tramo horario y uno de ellos presentó inconvenientes por anulación del servicio o rotura del coche, no se recupera.
- ii) Solo se recuperan un turno por tramo horario aquellas líneas sobre las que se carece de información.
- iii) De todas las líneas se necesita información sobre por lo menos una vuelta a la mañana y otra a la tarde.

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

ESTUDIO DE TRANSPORTE URBANO DE LA CAPITAL Y LOCALIDADES
ALEDAÑAS

Instructivo para el trabajo de campo

Objetivos del trabajo

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

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

Lineamientos Generales

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

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

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

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

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

Descripción de la Operativa

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

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

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

Tareas de los encuestadores

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

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

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

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

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

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

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

- Encuestador ubicado en la puerta delantera del vehículo

Será responsable de:

a) entregar la tarjeta numerada a todos los pasajeros que suban al micro, con la indicación de que la entreguen al descender

b) registrar en la planilla CAD el número de la primera tarjeta entregada al iniciarse un tramo.

c) comunicarle al otro encuestador los cambios de tramo, para que utilice el sobre correspondiente.

d) Completar la información de la planilla CAD: número de la última tarjeta entregada, total de tarjetas entregadas, nombre de los encuestadores y observaciones, si las hubiera.

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

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

- Encuestador ubicado en la puerta trasera del vehículo

Será responsable de:

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

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

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

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

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

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

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

Tareas del Jefe de Campo

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

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

El Jefe de campo podrá realizar los cambios en la programación diaria, que considere necesarios para una mejor realización de las tareas.

Además podrá disponer de un día complementario a los siete programados para las tareas de campo, con el objeto de poder recuperar el conteo a líneas en las que hubieran surgido alguna dificultad o inconveniente dentro del cronograma establecido, o simplemente que a su entender, el trabajo realizado por los encuestadores no fuera confiable.

c) Control del trabajo realizado por los encuestadores

El Jefe de encuestas controlará que se cumplan los horarios previstos en las planillas CAD. En situaciones que se presenten inconvenientes se hará mención de los horarios cumplidos en el lugar previsto para tal fin en la misma planilla

Al recibir el material de los encuestadores controlará que la planilla CAD registre toda la información solicitada y que adjunto a ella esten todos los sobres correspondientes.

El material del conteo realizado en ambos turnos de una línea se introducirá en un sobre grande con mención de la línea a que corresponde.

d) Contacto con las empresas operadoras y registro de la numeración de los boletos vendidos el día en que se realizó el

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

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

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

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

Trazado sobre plano de cada itinerario de las líneas

Material para encuestadores

Listado de líneas

Planilla de diagramación de turnos

Planillas de diagramación diaria

Planilla para registro de Boletos vendidos por línea

Indicaciones Generales

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

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

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

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

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

ESTIMACION DE LA MUESTRA
Lineas Urbanas

Linea	Cantidad zonas cubiertas	Boletos vendidos x día habil	Cantidad necesaria de viajes a encuestar
2	8	769	378
3	10	399	280
10	7	1504	452
22	8	932	414
24	8	1530	501
24A	9	s/d	517
21	8	s/d	478
25	9	2180	608
27	9	s/d	517
28	9	2014	594
11	13	s/d	641
34	s/d	s/d	513
	8.91	1332.57	5893

σ^2	ϵ^2	ϵ
3.8416	4	2
$[100 - (100/(\%z^2))].z$		
775.00		
980.00		
671.43		
775.00		
775.00		
877.78		
775.00		
877.78		
877.78		
877.78		
1284.62		
868.46		

Lineas Suburbanas

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

σ^2	ϵ^2	ϵ
3.8416	4	2
$[100 - (100/(\%z^2))].z$		
1081.82		
980.00		
1587.50		
1183.33		
1284.62		
775.00		
671.43		
1284.62		
877.78		
775.00		
1081.82		
980.00		
671.43		
980.00		
980.00		
980.00		
980.00		
1587.50		
1183.33		

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

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

donde :

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

n : cantidad necesaria de viajes a encuestar

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

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

(*) Segun informacion suministrada por las Empresas.

(**) Segun horarios autorizados.

(***) Funciona en forma discontinua.

CUADRO SUBSISTEMA SUBURBANO

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

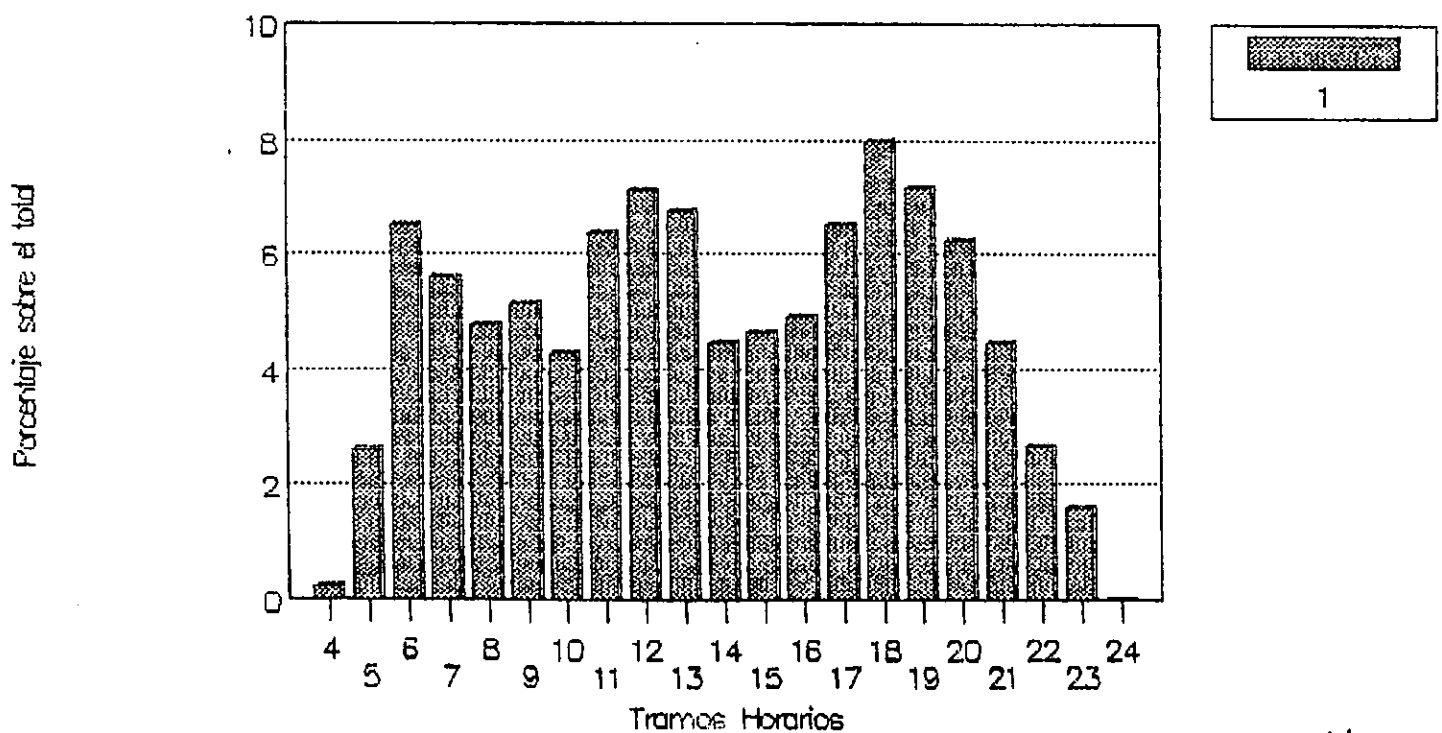
(*) Segun informacion suministrada por la Empresa.

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

Total(*)= 15715 100.00

Distribucion por tramo horario

Lineas Urbanas y Suburbanas

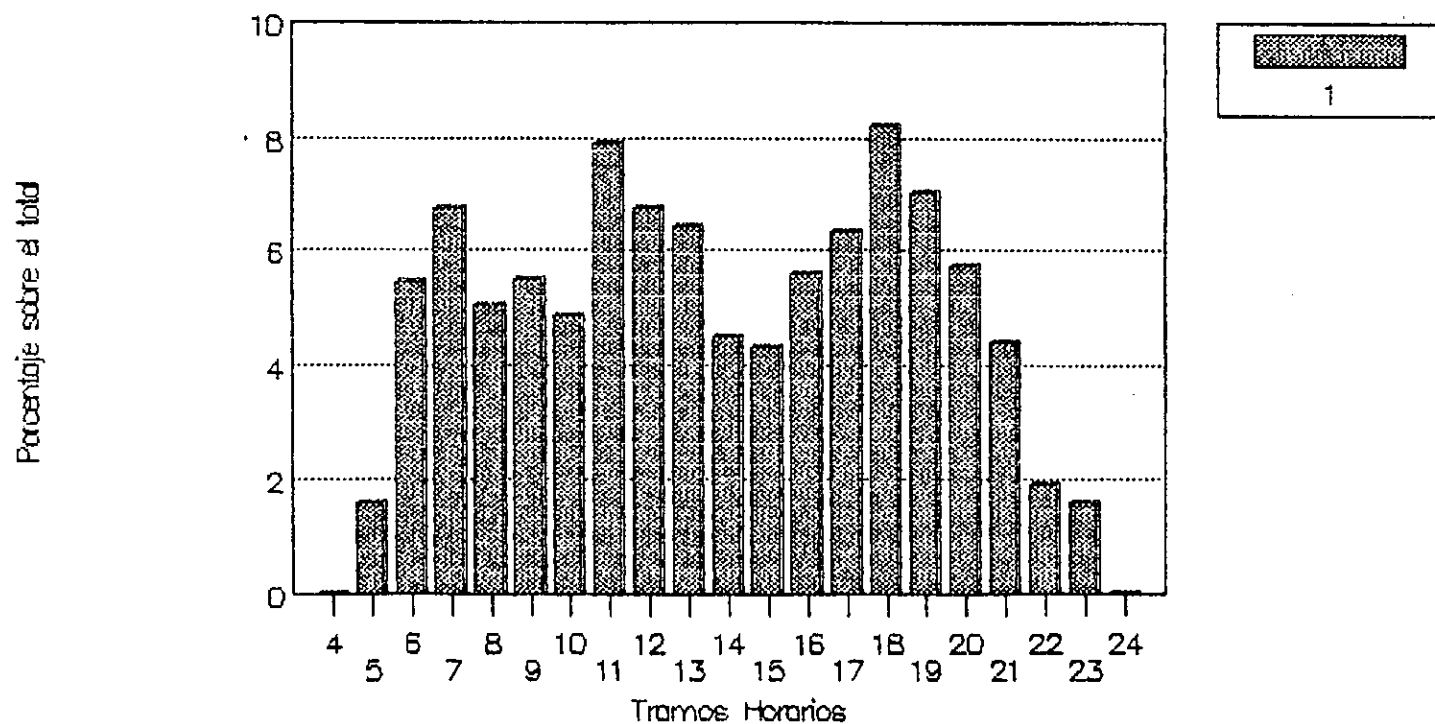


T.Horario	TOTAL	(%)	Acum.1	Acum.2
4	0	0.00	0.00	100.00
5	149	1.59	1.59	100.00
6	512	5.46	7.06	98.41
7	630	6.73	13.79	92.94
8	472	5.04	18.82	86.21
9	518	5.53	24.35	81.18
10	455	4.86	29.21	75.65
11	741	7.91	37.12	70.79
12	634	6.77	43.89	62.88
13	602	6.43	50.32	56.11
14	421	4.49	54.81	49.68
15	405	4.33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

Total(*)= 9361 100.00

Distribucion por tramo horario

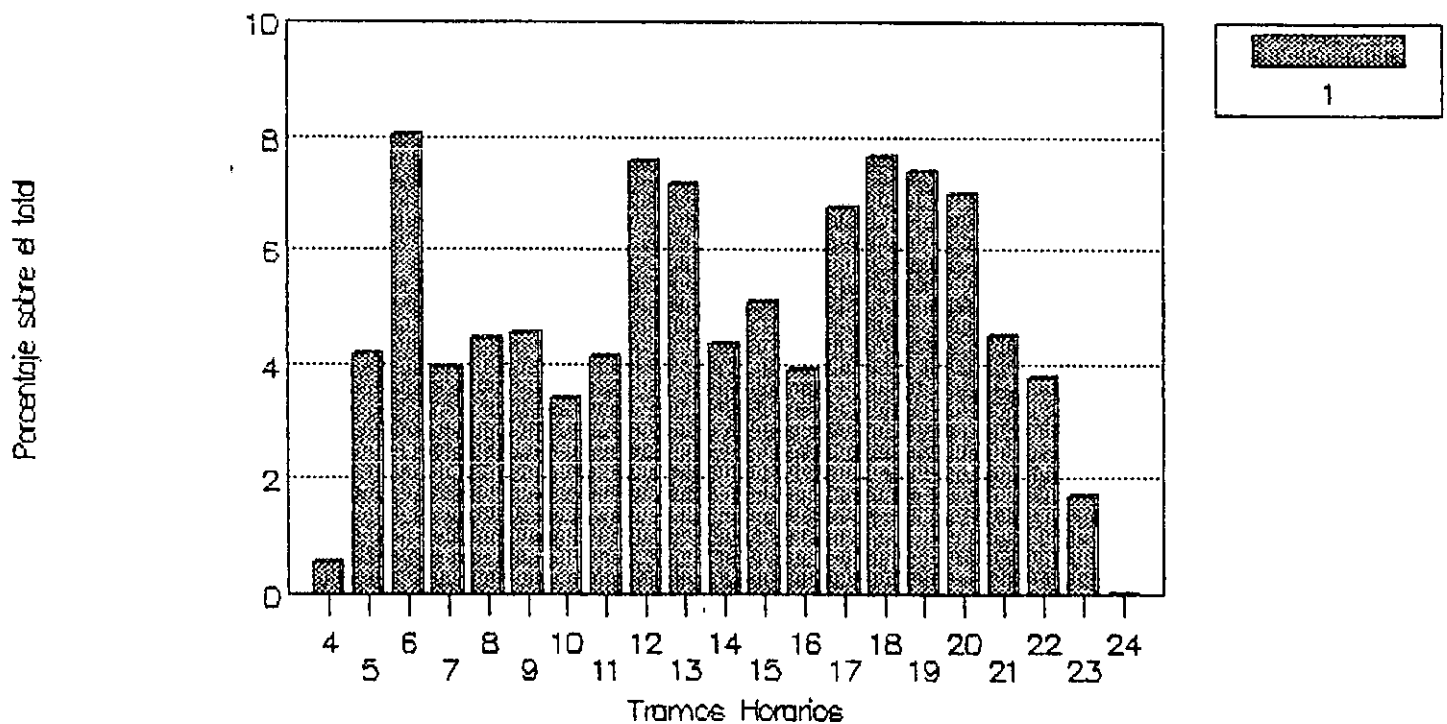
Lineas Urbanas



T.Horario	TOTAL	(%)	Acum.1	Acum.2
4	34	0.54	0.54	100.00
5	264	4.16	4.69	99.46
6	510	8.03	12.72	95.31
7	250	3.93	16.65	87.28
8	282	4.44	21.09	83.35
9	290	4.56	25.65	78.91
10	216	3.40	29.05	74.35
11	263	4.14	33.19	70.95
12	481	7.57	40.77	66.81
13	456	7.17	47.94	59.23
14	278	4.37	52.30	52.06
15	323	5.08	57.38	47.70
16	249	3.92	61.30	42.62
17	429	6.75	68.06	38.70
18	487	7.66	75.72	31.94
19	470	7.40	83.11	24.28
20	442	6.96	90.08	16.89
21	285	4.48	94.56	9.92
22	239	3.76	98.32	5.44
23	107	1.68	100.00	1.68
24	0	0.00	100.00	0.00
Total(*)=	6355	100.00		

Distribucion por tramo horario

Lineas Suburbanas



(*) Datos sobre 7] 3

CONTEO DE ASCENSO Y DESCENSO DE PASAJEROS

EMPRESA : C.O.T.C.A.		LINEA : 10		COCHE :	
CABECERA : Cementerio - Las sombrillas				FECHA :	
Nº Asignados : del		Turno Propuesto		Turno Realizado	
al		Cabeceras:Cement.- Las Bomb.			
Turno :					
Nombre Encuestadores :		Comienza:	
-		
-		
		Termina :	
		Cantidad de vueltas :			
Recorrido por calle		Primer numero entregado al ingresar en el tramo en cada vuelta			
Tramo :		1 Vuelta	2 Vueltas	3 Vueltas	4 Vueltas
IDA	VUELTA	ida	vuelta	ida	vuelta
1	CEMENTERIO	CEMENTERIO			
	VICARIO SEGURA(3)	VICARIO SEGURA			
cruza BUENOS AIRES					
2	VICARIO SEGURA	VICARIO SEGURA(2)			
	QUEMES	QUEMES			
	ALEM(3)	ALEM			
cruza RUTA 80TELLO					
3	ALEM	ALEM(1)			
	SAN MARTIN(3)	CHACABUCCO			
cruza V.SEGURA					
4	SAN MARTIN	CHACABUCCO(3)			
	SALTA	MAIPU			
	ESQUITO				
	JUNIN(1)				
cruza FRADO					
5	JUNIN	MAIPU(4)			
	BELGRANO	BELGRANO			
	MITRE(3)	MITRE			
cruza ROJAS					
6	MITRE	MITRE(3)			
	C.MELET(2)	SOTOMAYOR			
		OCAMPO			
cruza NAVARRO					
7	MELET	OCAMPO()			
	VILLEGAS	LAS REJAS			
	OCAMPO	EL CALVARIO			
	LAS REJAS	LAS SOMBRILLAS			
	EL CALVARIO				
	LAS SOMBRILLAS				
Ultimo numero entregado :					
Total pasajeros registrados :					

OBSERVACIONES

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

PLANILLA DE PROGRAMACION DE TURNOS

Linea	Empresa	Cabecera de Salina	Manana				Tarde				Encuestador
			Comienzo	Termina	Vueltas	Horas	Comienzo	Termina	Vueltas	Horas	
2	COTCA	CEMENTERIO	10.00	14.00	3	4	16.40	20.40	3	4	
3	COTCA	ADOLFO CASTELLANOS Y JUMIA	10.30	14.30	3	4	17.10	21.10	3	4	
10	COTCA	CEMENTERIO	11.10	13.50	2	2 ½	15.30	20.30	3	4	
			11.40	14.20	2	2 ½	17.00	21.00			
22	COTCA	89.MIL VIVIENDAS	11.30	14.20	2	3	17.30	21.30	3	4	
24	COTCA	CEMENTERIO	11.00	13.40	2	2 ½	16.50	20.50	3	4	
			10.40	14.30	3	4	17.40	20.20	2	2 ½	
25	TAL	89.OCAMPO	11.10	13.50	2	2 ½	17.00	21.00	3	4	
			10.45	13.20	2	2 ½	16.30	20.30	3	4	
26	LAZO	89.CONJUNTARIO	10.35	13.55	2	2 ½	16.45	21.15	3	4	
			11.25	14.05	2	2 ½	17.15	20.45	3	4	
11	EDHENCA	89.MIL VIVIENDAS	10.50	13.30	2	2 ½	16.40	20.40	3	4	
			10.25	14.20	3	4	17.30	21.30	3	4	
27	LA INDEP.	ARMADA BARRIOS Y CORRIENTES	10.40	13.20	2	2 ½	16.40	21.20	3	4	
			11.20	14.00	2	2 ½	17.20	20.40	3	4	
21	LA FAZ	RAMON CORREA Y CONESA	10.50	13.30	2	2 ½	17.05	21.05	3	4	
			11.15	13.56	2	2 ½	17.20	21.20	3	4	
24A	COTCA	CEMENTERIO	10.30	13.10	2	2 ½	16.40	20.40	3	4	
1 pirq.	COTCA	TERMINAL	11.00	13.40	1v	2.40	17.10	21.30	2	4.40	
1 coll.	COTCA	TERMINAL	10.05	13.50	2	3.45	17.00	21.00	2	4	
15	COTCA	TERMINAL	10.30	14.30	2	4	16.30	20.30	2	4	
8	ESQUITO	TERMINAL	12.30	14.00	1	1 ½	19.30	21.00	1	1 ½	
2a v2	ESQUITO	TERMINAL	11.00	14.50	2	4	-	-	-	-	
2a v3	ESQUITO	89.MIL VIVIENDAS	10.00	13.30	2	3 ½	16.15	20.40	3	4 ½	
20	ESQUITO	TERMINAL	11.10	13.10	1	2	15.20	20.20	2	4	
			12.00	14.00	1	2	16.20	21.10	2	4	
30	DEL VALLE	89.MIL VIVIENDAS	10.55	14.00	2	3.10	17.40	20.40	2	4	
			10.10	13.20	2	3.10	16.55	21.25	3	5	
23A	BRUNELLO	LOS MISTOLES	11.00	14.10	2	3.10	16.15	21.25	2	3.10	
23B	BRUNELLO	EL JUNEAL	10.40	14.00	2	3.20	16.25	21.10	3	4.30	
			11.20	14.30	2	3.20	17.40	20.50	2	3.10	
17	BRUNELLO	89.MIL VIVIENDAS	10.30	14.30	2	4	17.00	21.00	2	4	
			11.00	13.00	1	2	16.30	20.30	2	4	
15 port.	BRUNELLO	TERMINAL	10.25	12.40	1	3.20	15.15	21.15	2	6	
15 s.rosa	BRUNELLO	TERMINAL	10.55	13.30	2	3	16.30	21.00	3	4 ½	
6	BRUNELLO	TERMINAL	11.25	14.15	2	3	17.10	21.50	3	4 ½	
7	BRUNELLO	89.MIL VIVIENDAS	10.50	14.15	2	3 ½	16.40	20.15	2	3 ½	
			11.40	13.10	1	1 ½	16.15	21.15	3	5	
5A	EDHENCA	TERMINAL	10.45	14.30	3	4	17.00	20.45	3	4	
5B	EDHENCA	TERMINAL	10.05	13.50	3	4	16.25	20.05	3	4	
N	BRUNELLO	89.MIL VIVIENDAS	10.00	14.00	3	4	17.00	21.00	3	4	

PROGRAMACION DIARIA
DIA: Martes 27/3

LINEA	EMPRESA	CABECERA 1	CABECERA 2	TURNOS		HORARIO DE INICIO		HOMBRES DIA	CANTIDAD DE TARJETA	OBSERVACIONES
				Man.	Tard.	Man.	Tard.			
7	Brunello	Mil Viviendas	La Falda de San Antonio	2	2	10.50 11.40	16.40 16.15	4	300 300	
17	Brunello	Mil Viviendas	Polideportivo Municipal (Valle Viejo)	2	2	10.30 11.00	16.30 17.00	4	300 300	
11	Edhenca	Mil Viviendas	Escuela Choya	2	2	10.50 10.25	16.40 17.30	4	500 500	
22	C.O.T.C.A.	Mil Viviendas	La Gruta	1	1	11.30	17.30	2	600	

PROGRAMACION DIARIA
DIA: Miercoles 28/3

LINEA	EMPRESA	CABECERA 1	CABECERA 2	TURNOS		HORARIO DE INICIO		HOMBRES DIA	CANTIDAD DE TARJETA	OBSERVACIONES
				Man.	Tard.	Man.	Tard.			
1 Pirq.	C.O.T.C.A.	Terminal	Las Pirquitas	1	1	11.00	17.10	2	300	
1 Coll.	C.O.T.C.A.	Terminal	Collagasta	1	1	10.05	17.00	2	250	
1 B	C.O.T.C.A.	Terminal	Falda Los Maza	1	1	10.30	16.30	2	250	
5 A	Edhenca	Terminal	Plaza Santa Rosa	1	1	10.45	17.00	2	350	
5 B	Edhenca	Terminal	Plaza Santa Rosa	1	1	10.05	16.25	2	250	
20	Esquiú	Terminal	La Carrera	2	2	11.10 12.00	15.20 16.20	4	300 300	

PROGRAMACION DIARIA
DIA: Jueves 29/3

LINEA	EMPRESA	CABECERA 1	CABECERA 2	TURNOS		HORARIO DE INICIO		HOMBRES DIA	CANTIDAD TARJETAS	OBSERVACIONES
				Man.	Tard.	Man.	Tard.			
21	La Paz	Barrio Mil Viviendas Ramon Correa y Conesa	Barrio Mil Viviendas Av. Ahumada y Barros	2	2	10.50 11.15	17.05 17.25	4	500 500	
30	Del Valle	Barrio Mil Viviendas	El Huaco	2	2	10.10 10.55	17.40 16.50	4	200 200	
26 v3	Esquiú	Barrio Mil Viviendas	Santa Rosa	1	1	10.00	16.15	2	300	
26 v2 y v4	Esquiú	Terminal	Huaycana v2 Fco. Alparagas v3	1		11.00			150	
8	Esquiú	Terminal	Huaycana		1		19.30	2	80	
8	Esquiú	Terminal	Santa Rosa	1		12.30		2	70	

PROGRAMACION DIARIA
DIA: Viernes 30/3

LINEA	EMPRESA	CABECERA 1	CABECERA 2	TURNOS		HORARIO		HOMBRES DIA	CANTIDAD DE TARJETA	OBSERVACIONES
				Man.	Tard.	Man.	Tard.			
24	C.O.T.C.A.	Cementerio	Mil Viviendas	2	2	10.40 11.00	16.40 17.00	4	500 500	
24 A	C.O.T.C.A.	Cementerio	Ojo de Agua	1	1	10.30	16.40	2	300	
10	C.O.T.C.A.	Cementerio	Barrio Las Sombrillas	2	2	11.10 11.40	16.50 17.40	4	475 475	
2	C.O.T.C.A.	Cementerio	Mil Viviendas	1	1	10.00	16.40	2	470	

PROGRAMACION DIARIA
DIA: Lunes 2/4

LINEA	EMPRESA	CABECERA 1	CABECERA 2	TURNOS		HORARIO DE INICIO		HOMBRES DIA	CANTIDAD DE TARJETA	OBSERVACIONES
				Man.	Tard.	Man.	Tard.			
6	Brunello	Terminal	Barrio Juan XXIII	1	1	11.25	17.10	2	500	
15 S.Rosa	Brunello	Terminal	Posta Sanitaria (Santa Rosa)	1	1	10.35	16.30	2	300	
15 Port.	Brunello	Terminal	El Portezuelo	1	1	10.25	15.15	2	300	
27	La Independencia	Ahumada y Barros y Corrientes	Universidad	2	2	10.40 11.20	16.40 17.20	4	500 500	
28	El Lazo	Barrio Comunitario	Barrio Juan XXIII	2	2	10.35 11.25	16.45 17.15	4	450 450	

PROGRAMACION DIARIA
DIA: Martes 3/4

LINEA	EMPRESA	CABECERA 1	CABECERA 2	TURNOS		HORARIO DE INICIO		HOMBRES DIA	CANTIDAD DE TARJETA	OBSERVACIONES
				Man.	Tard.	Man.	Tard.			
23 A	Brunello	Los Mistoles	Plaza Santa Rosa	1	1	11.00	18.15	2	300	
23 B	Brunello	El Jumeal	Plaza Santa Rosa	2	2	10.40 11.20	16.25 17.40	4	600	
25	T.A.L.	Barrio Ocampo	Barrio Los Pinos	2	2	10.45 11.10	16.30 17.00	4	900	
3	C.O.T.C.A.	A.Castellanos y Junin	Barrio El Milagro	1	1	10.30	17.10	2	300	
34	Brunello	Mil Viviendas	Barrio 448 Viviendas	1	1	10.00	17.00	2	500	

TARJETA PARA LA ENCUESTA Y SOBRES DE DESCENSO

Dirección Provincial de Transporte de Catamarca
Consejo Federal de Inversiones

N°

E N C U E S T A

Se ruega devolver al descender

Se ruega descender por puerta trasera

MUCHAS GRACIAS

Linea 2
(5)

1

DETALLE DE BOLETOS VENDIDOS POR LINEA

FECHA : Miercoles 28 de Marzo

LINEA	EMPRESA	No. TURNO	TURNO (*)		BOLETOS VENDIDOS	OBSERVACIONES
			de:	a:		
1	COTCA	01	4.45	12.20		
		02	5.10	13.40		
		03	5.45	13.50		
		04	13.10	22.30		
		05	12.40	23.20		
		06	13.40	0.30		
		07	14.30	01.00		
1B	COTCA		8.20	12.30		
			15.00	21.30		
5A	EDHENCA	2	16.20	22.35		
		1	10.20	14.30		
5B	EDHENCA	1	5.40	13.50		
		2	16.20	22.35		
20	ESQUIU	2	5.30	13.05		
		5	14.10	22.30		
		3	5.25	13.05		
		6	14.40	22.00		
		4	13.10	22.50		
		1	4.50	12.10		

(*) Pueden no coincidir con los realizados/corregir y transcribir los boletos vendidos por todos los turnos que corrieron ese dia.

5. PLIEGO DE CONDICIONES GENERALES Y METODOLOGIA DE EVALUACION

5.1 Pliego de condiciones Generales

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

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

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

Asimismo se ha creído conveniente introducir como factores que hacen a la admisibilidad de la propuesta la inscripción de los postulantes en los entes impositivos y previsionales y para el caso en que aquellos sean actuales perm-

sionarios de servicios de transporte en la Provincia, la no existencia de multas pendientes de pago a favor de la Dirección Provincial de Transporte.

En el mismo sentido se han introducido una serie de restricciones para la presentación entre los que se destaca el caso de las personas físicas o jurídicas que habiendo sido permisionarias de la explotación de servicios objeto de la licitación hubieran transferido sus derechos a terceros.

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

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

En lo que hace a las pautas de concurrencia se ha partido del criterio amplio de permitir la presentación de cualquier oferente sin tener en cuenta su radicación o no en ámbito de

la Provincia, dejandose abierta, mediante el pliego de condiciones particulares la posibilidad de restringir el alcance del llamado o la adjudicación monopólica de los distintos servicios.

En materia de selección de ofertas, el criterio es evaluar las mismas mediante el uso de una metodología que será de conocimiento previo para todos los oferentes y que resulte comprensiva de los aspectos fundamentales que hacen a la actividad. A pesar de ello dado que resulta difícil la inclusión de todos los factores de ponderación, incluso alguno de ellos pueden tener sólo una aproximación cualitativa, se ha reservado un margen de discrecionalidad para el Ente concedente, quien bajo pautas previamente estipuladas podrá introducir modificaciones al orden de merito.

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

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

concedente de fondos necesarios para la realización de obras de infraestructura relativas al transporte y de una manera indirecta a nivelar la renta obtenible por los distintos adjudicatarios.

Por último, cabe señalar que la realización de esta tarea en forma anticipada al cronograma previsto obedece al deseo de que la contraparte de este estudio cuente con mayor tiempo para analizar la propuesta y plantear las dudas o modificaciones que estime pertinente, ya que tanto el pliego de condiciones generales como la metodología de evaluación de las ofertas, aparte de cumplir con la necesidad de dotar a la Dirección de un marco formal de procedimientos, constituyen elementos fuertemente inductores del tipo de organización empresarial y calidad de servicios deseados.

5.2 Metodología de Evaluación:

En materia de metodología de evaluación de propuestas, se ha avanzado en la caracterización de la pautas generales y objetivos que la misma debe contener y en una primera aproximación de los ítems a calificar, quedando pendiente la estructuración y el puntaje a asignar a cada uno de ellos.

Los conceptos generales a adoptar son los siguientes:

1-La metodología será utilizada para el llamado a concurso de toda la oferta de transporte urbano y suburbano de la

Ciudad de Catamarca. Esta salvedad es pertinente pues de lo contrario habría que incluir algún ítem que reflejara la afectación económica que podría sufrir un actual concesionario.

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

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

4-Ser apta para evaluar los antecedentes empresarios referidos al grado y forma de cumplimiento de las obligaciones con el Ente Concedente y los usuarios, en aquellos casos en que los oferentes sean actuales concesionarios. Esta ponderación deberá ser de tal magnitud que anule, en caso de mal desempeño, la ventaja respecto de los demás postulantes enunciada en el párrafo anterior. Los indicadores a incluir serán: Habilitación técnica de los vehículos, cumplimiento de las obligaciones previsionales e impositivas, contratación de los seguros obligatorios para la actividad, presentación de

estadísticas ante la Dirección Provincial de Transporte, correcto cumplimiento de las normas que rigen la utilización del boleto fiscal, nivel de multas impuestas por la autoridad de control, etc.

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

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

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

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

ANEXO

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 será establecida 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 ésta jurisdicción

ARTICULO 9.-Pautas 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.

(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

(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 permissionaria 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) Tratandose 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) Tratandose 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) Tratandose 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 incurso en ninguna de las circunstancias señaladas.

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

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

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

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

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

Las autenticaciones, certificaciones y legalizaciones requeridas para la presentación de documentos podrá 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, constitución 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.

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 del permiso 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 pudiera 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 éste 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.

6. CONCLUSIONES PARA EL PRESENTE INFORME DE AVANCE

1 En términos generales, puede ratificarse lo manifestado en el Primer Informe de Avance, acerca de la imagen y funcionamiento del autotransporte colectivo urbano de la ciudad de Catamarca.

2 El procesamiento de la virtual totalidad de la información referente a las líneas permite confirmar la noción de que existe sobre oferta en el área urbana; ello es evidenciado por la igualdad entre los índices pas-kilómetro del conjunto de líneas urbanas y suburbanas, cuando lo esperable sería un valor mayor para las primeras (en el caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires, por ejemplo, las líneas de Distrito Federal evidencian un índice 40% mayor al de las líneas suburbanas grupo 1).

3 Es notoria por otra parte la disparidad de rendimiento que se observa en las líneas suburbanas. Por un lado, ella es reflejo de muy diferentes niveles de confiabilidad; por el otro, se evidencia una importante correlación entre rendimiento económico y equipamiento toda vez que la empresa de mejor desempeño muestra una dotación de parque de menor antigüedad y mejor estado. Parece obvio que esta situación de desequilibrio no podrá mantenerse en el mediano plazo, puesto que es reflejo de una desequilibrada captación de tráfico en los tramos superpuestos.

4 Quizá el elemento novedoso resida en la aparente presencia de sobreocupación en un número importante de casos en líneas suburbanas, algo que el procesamiento del conteo de ascenso y descenso permitirá confirmar.'

5 El trabajo de campo, por su parte, ha permitido constatar en la práctica el desempeño del sistema. Los numerosos casos de interrupción o cancelación de servicios, que dificultaron sensiblemente el desarrollo de la tarea, fueron al mismo tiempo una acabada muestra de los inconvenientes que enfrenta el usuario hoy día. Se ha cristalizado la percepción de un sistema de comportamiento muy variable a lo largo de los días, lo que añade una cuota de incertidumbre notable.

6 En el presente Informe se ha identificado una noción de "informalización" del sector. Ella se refiere, no a la inexistencia de adecuados marcos reglamentarios, sino a su progresiva pérdida de vigencia. Se ha enfatizado, al respecto, que este proceso acarrea consecuencias muy negativas para la gestión del sistema, y dificulta el éxito de iniciativas de reconversión, por parte de la autoridad de aplicación; se requiere en consecuencia una considerable acumulación y concentración de esfuerzos, a la que el presente estudio pretende contribuir, mediante una amplia base informativa y analítica y la correspondiente formulación de propuestas.

ANEXO: Propuesta de ajuste a la red

A.1 Antecedentes

En la semana del 5/3/90, oportunidad de un viaje del experto responsable del estudio a Catamarca, la Dirección Provincial de Transporte informó acerca de la urgente necesidad de realizar modificaciones en la red de autotrasporte.

Ello se debía a la inauguración de un nuevo barrio (448 Viviendas), de localización periférica respecto de la trama urbana, y a las dificultades por parte de la empresa COTCA en cubrir los servicios referentes a las líneas 3 y 22.

En esa circunstancia, se consideró de interés contar con una opinión técnica por parte del estudio, sea por la experiencia acumulada hasta la fecha, sea porque la próxima realización de la encuesta de ascenso y descenso requería que no se introdujeran modificaciones excesivamente drásticas.

A.2 Evaluación y propuestas

El equipo técnico se abocó inmediatamente al tratamiento del tema, produciendo un informe que fue remitido a la Dirección Provincial de Transporte con fecha 19/3/90. El mismo es transcripto a continuación.

"a) Líneas 3 y 22

Del análisis del recorrido de estas líneas, se desprende que la única función realmente insustituible que cumplen es la vinculación del sector noroeste (con eje en la Av.M.Varela) con el resto del casco urbano; el resto de las áreas puede provisoriamente ser cubierto por las líneas existentes. Se propone entonces, como solución de emergencia, la implementación de una línea operada mediante un único coche, cuyo recorrido sería el siguiente (en ida y vuelta): Desde Av.Belgrano y Av. Varela, por Varela, Sr. de los Milagros, Ambato, Sr. de los Milagros, Varela, hasta Gruta de la Virgen. El servicio será prestado con fraccionamiento en Varela y P.P.Soprano, con las frecuencias siguientes: 1 servicio a la Gruta y 4 fraccionados. Los tiempos de viaje estimados son de 35 minutos y 25 minutos respectivamente, en vuelta redonda, incluyendo 5 minutos de parada en cabecera Belgrano. Esta prestación, con un sólo coche, representa una frecuencia media de un servicio cada 25 minutos, en cabecera Belgrano. A fin de evitar el cobro de dos pasajes, se sugiere implementar un boleto combinado, exclusivamente con la línea 2, con la sencilla operatoria siguiente. El pasajero procedente de la línea 2 requiere al descender en el punto de transbordo (Avs.Varela y Belgrano) un boleto de combinación, que es entregado al ascender al otro coche, a cambio de un boleto común; la operatoria en

sentido inverso es exactamente igual. Para prevenir posibles fraudes, se admitirán solamente boletos emitidos en el día, controlados mediante numeración. El conductor de ambas líneas rendirá al final del turno los boletos vendidos en dinero y boletos de combinación.

b) Acceso al Barrio 448 Viviendas

Para este tema, se sugiere implementar una entrada y salida en el recorrido de la línea 11, dado que la empresa que la opera (Edhenca) ha solicitado suprimir en uno de los sentidos el tramo por Avs. Pte.Castillo-Acosta Villafañez. Precisamente, se propone implementar esta supresión, otorgando simultáneamente la entrada al Barrio, dado que el recorrido suprimido puede estimarse como equivalente al nuevo, en tiempo de viaje (suponiendo acceso en buenas condiciones al Barrio). El desvío será el siguiente: Prado, Belgrano, entrada y salida al Barrio, Belgrano, Alem, Pte.Castillo, su ruta; se reitera que esta modificación deberá realizarse en un solo sentido. No se estima necesario, por el momento, incrementar frecuencia, dado que es probable que la ocupación del barrio se dé en forma progresiva.

Naturalmente, ambas modificaciones se formulan a partir sólo de la experiencia adquirida por el Estudio, de manera que deberán ser adecuadamente evaluadas por esa

Dirección; pero cabe enfatizar su conveniencia, en lo que hace a la encuesta a realizar. Por otra parte,

ambas modificaciones deben ser entendidas como de emergencia; ellas deberán ser luego examinadas a partir de los elementos de juicio que produzca el Estudio."

P L A N O S



REFERENCIAS	
Línea 2	—
Línea 3	---
Línea 10	----
Línea 11	xxxy
Línea 21	-----
Línea 22	-----
Línea 24	o-o-o-o-o-o-o-o
Línea 24A	o-o-o-o-o-o
Línea 25	o-o-o-o-o-o
Línea 27	xxxy
Línea 28	o-o-o-o-o-o-o-o

○ CABECERA DE LINEA

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

PROVINCIA DE CATAMARCA

ESTUDIO DE TRANSPORTE URBANO DE LA CAPITAL Y LOCALIDADES ALEDAÑAS

TITULO:

TRAZADO DE LINEAS URBANAS (ZONIFICACION)

ALBERTO E.G. MÜLLER
EXPERTO RESPONSABLE

PLANO Nº 3/1
ESCALA 1:10.000