

0  
H32  
P26

36964

III

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

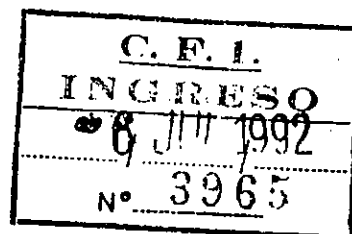
PROVINCIA DE SANTA CRUZ



DIAGNOSTICO DEL TRANSPORTE INTERURBANO  
DE PASAJEROS  
Y ANALISIS DE LA LEY DE TRANSPORTE

Experta: Lic. Carmen Polo

TERCER INFORME PARCIAL  
JULIO 1992



Buenos Aires, 6 de julio de 1992

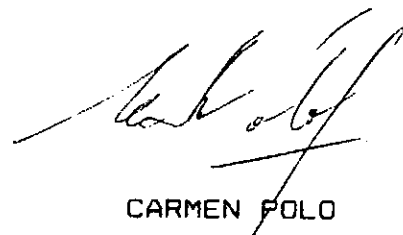
Señor  
Secretario General del  
CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES  
Ing. Juan José Ciácerá  
S \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ D

REF: Contrato de Obra  
Exp.No.2097

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. con el objeto de hacer entrega del Tercer Informe Parcial del Estudio DIAGNOSTICO DEL TRANSPORTE INTERURBANO DE PASAJEROS Y ANALISIS DE LA LEY DE TRANSPORTE, de acuerdo a los términos del contrato de la referencia.

Sin otro particular, saludo a Ud.  
atentamente,



CARMEN POLO

Adjuntos: Cuatro ejemplares del Informe.

CARMEN AMALIA POLO  
Licenciada en Economía  
D.N.I. 10.868.322

DIAGNOSTICO DEL TRANSPORTE INTERURBANO DE PASAJEROS

Y ANALISIS DE LA LEY DE TRANSPORTE

DE LA PROVINCIA DE SANTA CRUZ

Tercer Informe Parcial

INDICE

0.	INTRODUCCION	1
1.	LA NUEVA SITUACION A NIVEL NACIONAL	3
2.	LA SITUACION EN LA PROVINCIA DE SANTA CRUZ	19
3.	ANALISIS DE LA RENTABILIDAD DE LAS LINEAS	26
4.	LOS POSIBLES CURSOS DE ACCION	53

ANEXO I NUEVOS INSTRUMENTOS LEGALES A NIVEL NACIONAL

ANEXO II PROCESAMIENTO DE INFORMACION SOBRE DEMANDA

ANEXO III METODOLOGIA DE COSTOS DE EXPLOTACION

ANEXO IV MATERIAL GRAFICO

## 0. INTRODUCCION

El presente es el Tercer Informe Parcial del Estudio "Diagnóstico del Transporte Interurbano de Pasajeros y Análisis de la Ley de Transporte de la Provincia de Santa Cruz", previo al Informe Final del Estudio previsto para dentro de dos meses.

Recientemente se han producido, a nivel nacional, cambios sustantivos respecto al marco regulatorio del autotransporte interurbano de pasajeros que modifican el grado de intervención del Estado en el mercado de este tipo de servicios. Es de esperar modificaciones en la conformación de la oferta de transporte de líneas nacionales, lo que indudablemente afectará en alguna medida a la Provincia pero, además, el Estado Nacional invita a los estados provinciales a adherir a la nueva filosofía que regirá el sistema. En el CAPITULO 2 de este informe se reseñan los cambios operados y se plantean los posibles efectos.

Dicho análisis no sólo tiene importancia en cuanto a la interacción entre los sistemas nacional y provincial sino que tiene como objetivo plantear los temas en discusión respecto al grado de regulación del sistema de autotransporte, habida cuenta de que dentro de este estudio está prevista la elaboración de un anteproyecto de Ley Provincial de Transporte (cuyo primer borrador fue incorporado en el informe anterior). Todo lo que pueda avanzarse en la definición de la orientación que el Gobierno Provincial quiera dar a la relación Estado-Sistema de Transporte aportará a una mejor definición de dicho anteproyecto.

Paralelamente, se presenta el desarrollo de temas

específicos incluidos en los términos de referencia de este estudio, respecto al análisis de la demanda de transporte, los costos de los operadores del sistema para concluir en un diagnóstico de la situación actual, respecto al cual y habida cuenta de los problemas derivados de la falta de información e inconsistencia de la existente (sobre lo que se ha abundado en informes anteriores) se requiere la revisión crítica por parte de los funcionarios provinciales para que el Informe Final resulte lo más representativo posible de la situación preexistente y de utilidad para la posterior toma de decisiones.

## **1. LA NUEVA SITUACION A NIVEL NACIONAL**

Con fecha 26 de junio de 1992 el Poder Ejecutivo Nacional firmó el Decreto 958 que introduce cambios de significación en el marco regulatorio del sistema de autotransporte de pasajeros de jurisdicción nacional.

Previamente, el 30 de abril se aprobó por Decreto 692/92 el Reglamento Nacional de Tránsito y Transporte, complementado posteriormente por la Resolución 107/92 de la Secretaría de Transporte.

Con anterioridad, el 7 de abril, fue publicada la Resolución 102/92 de la Secretaría de Transporte por la que se aprueban las Normas Reglamentarias para el establecimiento del Servicio Ejecutivo.

Todos los instrumentos legales mencionados introducen cambios a la situación existente respecto al sistema de autotransporte de pasajeros, siendo el más significativo el primero de los mencionados que avanza en el sentido de la desregulación del sistema.

En los puntos siguientes se reseñan los cambios introducidos y en el ANEXO I se adjunta copia de los decretos y resoluciones mencionados. Posteriormente se incluyen consideraciones sobre los efectos esperables de los mismos.

### **1.1. Decreto 958/92 - Desregulación del autotransporte de pasajeros de larga distancia de jurisdicción nacional.**

Los contenidos más significativos del Decreto, desde el punto de vista del tema en estudio son:

- i. **Ambito de aplicación:** se aplica al transporte automotor de pasajeros que comprende el transporte interjurisdiccional: a) entre las Provincias y la Capital Federal; b) entre Provincias y c) en los puertos y aeropuertos nacionales, entre ellos, o entre cualquiera de ellos y la Capital Federal o las Provincias. Se excluye explícitamente el transporte de personas que se desarrolle exclusivamente en la Región Metropolitana de Buenos Aires.
- ii. **Autoridad de Aplicación:** Secretaria de Transporte del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos. Se crea la COMISION NACIONAL DE TRANSPORTE AUTOMOTOR DE PASAJEROS que, una vez constituida será responsable de: supervisar y fiscalizar el régimen instituido por el Decreto, dictar reglamentos y aprobar normas técnicas, asegurar la vigencia de la libre competencia y la lealtad comercial, participar en la elaboración de políticas, intervenir en la elaboración de convenios bilaterales y multilaterales, fiscalizar las actividades de las empresas operadoras, homologar equipos, administrar la tasa Nacional de Fiscalización del Transporte, organizar el Registro Nacional del Transporte Automotor, organizar el centro de información y reclamos de los usuarios. La creación y puesta en funcionamiento de la COMISION implicará la supresión de todas aquellas dependencias de la Secretaria de Transporte cuyas competencias hayan sido atribuidas a la COMISION.
- iii. **Coordinación:** la autoridad de aplicación podrá coordinar con las autoridades provinciales la implementación del reglamento, para lo cual podrá celebrar acuerdos o convenios.

iv. **Clasificación:** el autotransporte automotor de pasajeros que se desarrolle en el ámbito de la jurisdicción nacional se clasifica en: a) servicios Públicos, b) servicios de tráfico libre, c) servicios ejecutivos y d) servicios de transporte para el turismo.

*Servicios Públicos:* constituye servicio público de transporte de pasajeros todo aquél que tenga por objeto satisfacer con continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad en igualdad de condiciones para todos los usuarios, las necesidades de carácter general en materia de transporte. La Autoridad de Aplicación tomará intervención en la reglamentación de los servicios públicos, en el otorgamiento de permisos, en la determinación de recorridos, frecuencias, horarios y tarifas máximas y en la fiscalización y control de los mismos. La explotación del servicio público será adjudicada a través de un permiso previo, cuya vigencia tendrá un plazo de diez años. Los permisos para la explotación de servicios públicos de carácter regular que se encuentren en vigencia o en trámite de renovación quedan automáticamente prorrogados a partir de la entrada en vigencia del Decreto. Asimismo se declara la caducidad de los procedimientos por los que se tramitan solicitudes de nuevos permisos, de modificación de los existentes o de transferencias de permisos, cualquiera sea el estado en que se encuentren las actuaciones, quedando sujetos los solicitantes al nuevo régimen. La autoridad de aplicación establecerá los nuevos servicios de carácter público que se requieran teniendo en cuenta las necesidades y demandas de transporte y los pedidos o reclamos de los usuarios. Cada ciento ochenta días



se otorgarán permisos para la explotación de servicios públicos a los transportistas que cumplan las condiciones como tales y respecto al servicio público a otorgar. Si la autoridad de aplicación considera, por el número de transportistas interesados, que se exceden las necesidades de transporte, podrá llamar a licitación pública. Los pliegos de bases y condiciones deberán contener pautas ajustadas a la conveniencia de favorecer el mejoramiento de la calidad, la baja de las tarifas y el incremento de la oferta. Los transportistas que realicen un servicio público en un recorrido que supere los cincuenta kilómetros podrán realizar servicios de tráfico libre sobre cualquier recorrido.

*Servicios de tráfico libre:* los servicios de tráfico libre son aquéllos respecto de los cuales no existe restricción alguna respecto de la fijación de los recorridos o itinerarios, frecuencias, horarios, tarifas, características de los vehículos y condiciones o modalidades de tráficos. Como se mencionara en el párrafo anterior, podrán realizar servicios de tráfico libre los transportistas que tengan permiso para la explotación de servicios públicos. Para desarrollar este tipo de servicios en cualquier recorrido de jurisdicción nacional, los interesados deberán efectuar una comunicación a la autoridad de aplicación en un plazo no menor a los treinta días corridos antes de la iniciación de los servicios. Dicha comunicación surtirá los efectos de una autorización automática. La comunicación deberá contener los datos sobre: orígenes y destinos, recorrido, frecuencias, horarios, tarifas y tipo de vehículo. Los vehículos deberán integrar la flota habilitada de la empresa de que se trate. Los

servicios de tráfico libre deberán mantener una continuidad por el lapso de nueve meses. No obstante, existe la posibilidad de modificaciones que deberán comunicarse a la autoridad de aplicación con una anticipación de treinta días, mientras que la supresión de frecuencias o de servicios deberá ser informada a los usuarios en los lugares de venta de pasajes con una anticipación de sesenta días. Se contempla la categoría de servicios de tráfico libre de caracter estacional, para los cuales los transportistas deberán comunicar expresamente el plan de transporte referido a dichas prestaciones, quedando excluidos del deber de continuidad.

*Viajes especiales u ocasionales:* las empresas de transporte público y ejecutivo podrán realizar viajes especiales u ocasionales, sin que sea necesario un permiso especial al efecto. Periódicamente deberán comunicar a la autoridad de aplicación los viajes de este caracter que se hayan realizado. Los viajes especiales u ocasionales no estarán sujetos a limitaciones de kilometraje o de duración mínima o máxima. Cuando los viajes especiales deban cumplirse entre cabeceras que cuentan con servicios públicos o de tráfico libre, o que puedan vincularse mediante la combinación de estos servicios, no será obligatorio realizar el transporte mediante los servicios ya existentes.

*Servicios ejecutivos:* son aquéllos que presentan características de un alto nivel de confort y comodidad, de acuerdo a las reglamentaciones que establezca al efecto la autoridad de aplicación. Este servicio se prestará con las mismas condiciones que rigen para el tráfico libre, sin la obligación para el

transportista de realizar un servicio público.

*Servicios de transporte para el turismo:* son aquéllos que se realizan con el objeto de atender a una programación turística; por ésta se entiende un servicio comprensivo del transporte y el alojamiento, al que pueden agregarse excursiones, visitas guiadas, servicios gastronómicos, etc. En estos servicios deberán transportarse exclusivamente pasajeros destinados a realizar la programación turística y no podrán transportarse pasajeros que no figuren en el listado u hoja de ruta confeccionado previamente. Para realizar este tipo de servicios se requerirá la habilitación previa de la autoridad de aplicación que dictará, conjuntamente con la Secretaría de Turismo de la Presidencia de la Nación, las normas pertinentes. Las empresas de transporte para el turismo podrán establecer libremente los recorridos, tarifas, modalidades y las duraciones máximas y mínimas de los servicios que presten. El Decreto detalla y describe las modalidades a través de las cuales pueden desarrollarse servicios para el turismo: receptivo, circuito cerrado, multimodal, lanzadera y rotativo. A su vez los servicios de transporte automotor para el turismo se clasifican en: receptivo, excursión, gran turismo y exclusivo. Las empresas de transporte de pasajeros inscriptas en el Registro Nacional, que presten servicios públicos o ejecutivos, podrán prestar servicios turísticos de acuerdo a las modalidades previstas a cuyo efecto sólo deberán comunicar tal decisión a la autoridad de aplicación. La comunicación deberá informar exclusivamente: identificación del vehículo y sus características, origen y destino, itinerario, fechas de partida y regreso y motivo del viaje.

- v. **Requisitos de los operadores:** las personas físicas extranjeras o jurídicas de capital total o parcialmente extranjero pueden realizar cualquier tipo de transporte, en igualdad de condiciones con las personas argentinas. Se especifican los requisitos a cumplir por las personas físicas, jurídicas y las Uniones Transitorias de Empresas.
- vi. **Zonas de seguridad:** se excluye de la aplicación del Régimen de Zonas de Seguridad de Fronteras a toda persona física o jurídica que realice transportes de pasajeros o cargas en el ámbito de dichas zonas.
- vii. **Transporte de Carga y Correspondencia:** las empresas de transporte de pasajeros podrán realizar transporte de carga y correspondencia, de acuerdo a la reglamentación que establezca la autoridad de aplicación conjuntamente con la Subsecretaría de Comunicaciones.
- viii **Material Rodante:** el diseño de los vehículos que se afecten a los servicios de transporte por automotor deberá observar las disposiciones generales en materia de tránsito que rijan en todo el ámbito de la República. Los vehículos que integren el parque móvil deberán estar radicados y matriculados en territorio de la República Argentina, con excepción de aquellas unidades destinadas exclusivamente al transporte internacional. En el Registro Nacional deberán inscribirse los datos relativos a la propiedad de los vehículos, especificando aquellos cuya posesión esté en virtud de comodato, alquiler o compraventa con reserva de dominio. La autoridad de aplicación no podrá establecer porcentajes del parque móvil que deban ser de propiedad del prestador del servicio,

cualquiera sea la modalidad de éste.

- ix. **Régimen de Penalidades:** la autoridad de aplicación elevará a la consideración del Poder Ejecutivo Nacional un proyecto de régimen de penalidades dentro de los sesenta días de la entrada en vigencia del Decreto.
- x. **Vigencia:** el Decreto entró en vigencia a partir del día de su publicación, 18 de junio de 1992.
- xi. **Adhesión:** se invita a las Provincias a adherir a los principios del Decreto.

#### 1.2. Decreto 692/92 - Reglamento Nacional de Tránsito y Transporte.

A raíz de la ocurrencia de varios accidentes de tránsito que tuvieron amplia repercusión en la opinión pública, el Poder Ejecutivo Nacional resolvió por Decreto la falencia de una ley nacional de tránsito que estuvo varios años en estudio y proyecto, sin llegarse a su sanción.

Algunas de las disposiciones del Decreto mencionado afectan al autotransporte de pasajeros y el cumplimiento de estas disposiciones cabe tanto a las líneas nacionales como a las provinciales. Los aspectos de mayor interés se refieren a los límites a la antigüedad de los vehículos, los límites de velocidad y las condiciones de trabajo para los conductores de transporte de pasajeros.

- i. **Antigüedad del parque:** máximo de diez años para el transporte de pasajeros, con un período de gracia de tres años para el cumplimiento de esta restricción.

ii. **Velocidad de circulación:** el límite máximo de velocidad en zona rural para microbús y ómnibus es de noventa kilómetros por hora. A raíz de esta disposición (y las de velocidades en zonas urbanas que en este caso no son de interés) la Secretaría de Transporte emitió la Resolución 167/92 por la que se exige a las empresas prestatarias de servicios de transporte de pasajeros de jurisdicción nacional la presentación de una declaración jurada conteniendo la propuesta de nuevos horarios para los servicios que realizan para adecuarlos a los estatuido por el Reglamento Nacional de Tránsito y Transporte. La información que debe presentarse es la siguiente:

- . origen y destino de la línea.
- . puntos intermedios
- . distancia de cada tramo
- . velocidad máxima autorizada en cada tramo según Decreto 692/92.
- . tiempos de marcha mínimos parciales y totales.
- . propuesta de horarios.

iii. **Condiciones de Trabajo para los conductores:** se especifican un conjunto de obligaciones para las empresas de autotransporte de pasajeros respecto a condiciones de las instalaciones para uso del personal de conducción en cabeceras, terminales e intermedias; características de los vehículos; equipamiento de los vehículos; capacitación; exámenes de salud; formas de remuneración y duración de la jornada de trabajo.

### 1.3. Resolución 102/92 - Normas para el Servicio Ejecutivo

Por esta Resolución de la Secretaría de Transporte el 27/3/92 se habían establecido las normas reglamentarias

para el Servicio Ejecutivo que, en sus aspectos más relevantes, son las siguientes:

- i. **características del servicio:** alto nivel de confortabilidad y comodidad con utilización exclusiva de los vehículos cuyo diseño fuera aprobado por Res. S.T.165/91.
- ii. **condiciones:** prestación directa entre dos cabeceras, sin tráfico de intermedias y un sólo punto intermedio autorizado para el ascenso o descenso de pasajeros.
- iii. **permiso:** sólo se requerirá la presentación de una solicitud por la persona física o jurídica interesada acompañada de la documentación que se especifica y que será verificada para correr vista posteriormente a la Secretaría de Turismo por diez días. Vencido dicho plazo se procederá a la extensión de la autorización respectiva.
- iv. **tarifas:** la única obligación al respecto es la comunicación mensual de los niveles tarifarios y sus sucesivas modificaciones.
- v. **vehículos:** las prestatarias de servicios regulares podrán ofrecer unidades adaptadas de hasta cinco años de antigüedad. Los interesados sin antecedentes como prestatarios de servicios regulares de orden nacional deberán ofrecer unidades cero kilómetro.

#### **1.4. Implicancias de las disposiciones descriptas**

El conjunto de normas reseñadas se inscribe en la temática, en este momento en discusión en casi todos los ámbitos del país de DESREGULACION DE LA ACTIVIDAD ECONOMICA, que es uno

de los puntos centrales de la política de gobierno vigente.

Al respecto, entre las normas comentadas cabe distinguir las que se dirigen a disminuir la intervención del Estado en la actividad del sistema de transporte y las que intentan reforzar su intervención en aquellas áreas que se consideran indelegables, como es la de la seguridad vial.

Tanto en la literatura técnica como en las experiencias a nivel mundial hay cierto consenso respecto a que:

- i. la desregulación de los servicios de pasajeros y de cargas aumenta la eficiencia del sector y disminuye los costos para los usuarios.
- ii. la desregulación de los servicios urbanos no es aconsejable, o lo es sólo parcialmente, debido a las importantes externalidades características de este mercado.
- iii. el Estado debe concentrar sus esfuerzos en los temas de seguridad, contaminación y uso apropiado de la infraestructura vial.

Estas consideraciones que, como se dijo, han ganado consenso en los últimos años están siendo complementadas, en particular en los países en que se han realizado experiencias al respecto por otras tan importantes como las primeras, básicamente:

- i. que la desregulación debe ir acompañada por una redefinición de los organismos del Estado dado que es indispensable una acción de monitoreo y fijación de reglas a los operadores en muchos sentidos más



estricta y efectiva que frente a sistemas regulados.

- ii. que es imprescindible la existencia de mecanismos que garanticen la competencia, dado que la desregulación por sí sola no evita la colusión, formación de carteles o tendencias a la monopolización en los mercados.
- iii. que deben arbitrase mecanismos para la atención de áreas, segmentos de demanda o tipología de servicios que por su menor o negativa rentabilidad no atraen operadores, dejando demanda insatisfecha.

Hasta aquí algunas apreciaciones de carácter general. Si se enfoca ahora el proceso de transformación iniciado a nivel nacional surgen algunas particularidades:

- i. Se ha puesto en marcha un sistema de transformación sin haber constituido, previamente, las respectivas autoridades de aplicación. En este sentido hay una suerte de "vacío institucional" dado que se asiste a la próxima caducidad de las instancias que tradicionalmente tuvieron jurisdicción sobre el autotransporte de pasajeros de larga distancia y aún no existen reemplazantes ni se conoce su organización, modus operandi, atribuciones específicas, etc. De hecho el Decreto 958/92 ya está en vigencia y aún no se han dictado las normas de procedimiento, régimen de sanciones, constitución de la Comisión Nacional de Transporte Automotor, etc.
- ii. Las medidas adoptadas no cuentan con un análisis explícito y público de las falencias del sistema que se pretenden superar con estas medidas ni de una proyección de los resultados esperables. En este

sentido no hay información oficial respecto a los corredores que se espera sufran modificaciones, tarifas esperadas, incorporación de parque, etc.

iii. El tipo de desregulación propuesto tiene algunas peculiaridades. En primer lugar supone la coexistencia de dos sistemas: el de servicio público tradicional y el "desregulado" con sus variantes de tráfico libre, servicios ejecutivos, ocasionales y turísticos. En segundo lugar, la mayor innovación, los servicios de tráfico libre, sólo podrán ser prestados por los operadores que detentan permisos de servicios públicos, con lo cual hay una virtual "reserva de mercado" para estos operadores. En tercer lugar, el mecanismo de entrada de nuevos operadores no es directo, ya que sólo podrá viabilizarse cuando cada 180 días la autoridad de aplicación ofrezca la cobertura de servicios regulares. En este caso deberá darse la situación en que algún operador abandone una línea o que la autoridad de aplicación determine la "necesidad pública" de establecimiento de una nueva. Dado este requisito, queda a discreción de la autoridad determinar si "por el número de transportistas interesados, ... se exceden las necesidades de transporte, (a partir de lo cual) podrá llamar a licitación pública.

iv. las condiciones par la prestación de servicios de tráfico libre pueden dar lugar a distintas interpretaciones. Por ejemplo, si bien se exige una continuidad de por lo menos nueve meses, la posibilidad de modificar frecuencias (con la sólo condición de comunicarlo a los potenciales usuarios con sesenta días de anticipación) o la posibilidad de prestar servicios bajo la categoría de especiales u

ocasionales hace que las condiciones de continuidad queden prácticamente desdibujadas.

- v. paralelamente, ha sido anunciada la inminente suspensión de los servicios de pasajeros de larga distancia de Ferrocarriles Argentinos. Ello no sólo supone la ampliación de la demanda a atender por el autotransporte sino que elimina la única alternativa de menor costo para los usuarios existente en este mercado.

De lo expuesto surge, a nuestro criterio, un panorama incierto respecto al futuro del sistema. Tratando de aislar algunos efectos probables resulta:

- i. los corredores de mayor densidad de tráfico atraerán seguramente a operadores que en la actualidad no tenían acceso a los mismos. Dados los niveles tarifarios vigentes es de esperar en estos casos el ofrecimiento de menores tarifas.
- ii. es también de esperar un incremento de oferta estacional.
- iii. esto supondrá una mayor competencia en los tramos o períodos más rentables. De esta manera, los prestatarios de líneas de servicios regular verán afectados los tramos más rentables, con los que se subsidiaba internamente los recorridos o tramos menos atractivos. Existiendo la posibilidad de actuar en el mercado de tráfico libre con la sólo condición de ser prestatario de por lo menos un servicio regular, podría esperarse el abandono de todos aquellos servicios menos rentables. Esto daría la posibilidad de entrada de nuevos operadores al sistema. Si esto se

produjera, es de esperar un aumento de parque total, cuyas consecuencias de mediano plazo deberían analizarse dado de que hay indicios de una sobrequipamiento actual en el sector. No obstante, dado que los actuales prestatarios gozan por el momento de una virtual reserva de mercado no sería improbable una toma de posición concertada par mantener los actuales servicios no permitiendo la entrada de nuevos operadores.

- iv. la flexibilidad del autotransporte hace improbable que queden desatendidas vinculaciones en las que haya demanda efectiva. Siempre podrá encontrarse una combinación de tipo de vehículo, calidad de servicio y frecuencia que permita adecuar la ecuación económica a las condiciones de la demanda. El interrogante aquí es si no se profundizará la diferencia ya existente entre calidades de servicios entre corredores "ricos" y "pobres". La experiencia en países como Inglaterra indica que estos efectos se producen y pueden paliarse mediante la intervención del Estado subsidiando algunos servicios específicos. Distintos analistas del tema<sup>1</sup> aconsejan en estos casos que los subsidios sean manejados por las autoridades locales para evitar el exceso de pedido de servicios innecesarios. En nuestro país lo improbable es la disponibilidad de dichos subsidios.

No obstante lo anterior, cabe señalar que la mayor fuente de incertidumbre en el corto plazo es la derivada de la

---

<sup>1</sup> Por ejemplo Tim J. Powell en su reciente exposición en el Seminario Internacional AUTORIDAD DE CONTROL EN EL SECTOR TRANSPORTE. Buenos Aires. Junio 1992.

posibilidad de adecuación de los organismos del Estado al nuevo esquema. Este tema es de importancia también a nivel provincial y por ello es que se retoma al tratar específicamente el caso de la organización institucional y marco jurídico en la Provincia de Santa Cruz.

## 2. LA SITUACION EN LA PROVINCIA DE SANTA CRUZ

### 2.1. Introducción

Tradicionalmente, los estudios de transporte contemplaban el análisis de los temas de OFERTA, DEMANDA, COSTOS Y TARIFAS a través de los cuales se elaboraba un DIAGNOSTICO de la situación existente y se proponían recomendaciones a la diagramación de servicios o a sus niveles tarifarios en la búsqueda de una solución óptima compatible con las necesidades y recursos del sistema en análisis. Complementariamente se analizaban los ASPECTOS NORMATIVOS E INSTITUCIONALES y se elaboraban las respectivas recomendaciones que acompañaran los cambios propuestos en el sistema.

Esta forma de encarar la temática era consecuente con la consideración del transporte como un servicio público que el Estado debía planificar, controlar y garantizar, independientemente que la operación se diera en concesión a empresas privadas.

La mayoría de los estudios realizados en el país, tanto a nivel nacional, como provincial o municipal no fueron seguidos de una implementación práctica. A lo sumo se utilizó el subproducto de la sistematización de información o, en el mejor de los casos, se materializó alguna recomendación puntual.

Esta consecuencia de la gran cantidad de estudios encarados parece deberse básicamente, a dos tipos de causas: 1) que los estudios, manejando información agregada no llegan a interpretar las modalidades particulares de los sistemas ni las resistencias efectivas que los mismos ofrecen a los cambios y 2) que la realización de estudios no reemplaza el

accionar de los organismos responsables del sistema y que, en la mayoría de los casos los estudios o asesoramientos son algo "exógeno" con pautas que no pueden ser incorporadas.

A este cuadro de situación se suma en la actualidad un cambio en la concepción del mercado de transporte y, en particular, respecto al Rol del Estado en su relación con el mismo. En efecto, la experiencia arroja serias dudas sobre los conceptos tradicionales de planificación, tanto en cuanto a su validez teórica como a la factibilidad de que sean llevados a la práctica por parte de los organismos del Estado, en sus distintos niveles.

Teniendo en cuenta estas consideraciones y sin perjuicio de que en este estudio se ha encarado el análisis de los temas "tradicionales" mencionados más arriba, se presenta a continuación una reseña de un relevamiento de campo realizado del que se extraen interesantes conclusiones.

## **2.2. El funcionamiento efectivo del sistema**

Dentro del desarrollo de las tareas de este estudio se planteó la necesidad de visitar empresas con el objeto de completar información necesaria para el cálculo de los costos de operación y verificar informaciones sobre demanda de viajes que aparecían como inconsistentes (como fuera mencionado en el informe anterior). En los siguientes párrafos se incluye lo relevado respecto a la prestación del servicio mientras que las informaciones recogidas respecto a parque e instalaciones se incorporó al cálculo de costos que se describe en el siguiente capítulo. En el ANEXO IV se incluye información gráfica obtenida durante el relevamiento.

*2.2.1. Relevamiento de la Cooperativa de Trabajo y Transportes "LA UNION" Ltda.*

Según la información de la Dirección Provincial de Transporte esta empresa es permisionaria de la línea provincial CALETA OLIVIA-PUERTO DESEADO, con 14 frecuencias semanales y de la línea nacional COMODORO RIVADAVIA-CALETA OLIVIA. Asimismo, en la DPT se proporcionó información sobre un parque de 8 vehículos.

En los hechos se trata de una única línea interprovincial COMODORO RIVADAVIA-PUERTO DESEADO; la empresa cuenta con una flota de 17 vehículos y proveyó información sobre pasajeros transportados por mes, para tres años. Cabe mencionar que la empresa no envía habitualmente información estadística a la DPT aunque sí lo hace a la Secretaría de Transporte de la Nación.

*2.2.2. Relevamiento de la empresa TRANSPORTES CO-MI*

Según la información existente en la DPT, esta empresa es permisionaria de la línea CALETA OLIVIA-LOS ANTIGUOS, con 7 frecuencias semanales.

En la práctica la empresa opera de la siguiente manera:

- Caleta Olivia-Pico Truncado: 1 frecuencia diaria
- Caleta Olivia-Las Heras: 2 frecuencias semanales, que se prolongan de la línea anterior.
- Caleta Olivia-Los Antiguos: 3 frecuencias semanales, que se suman a las anteriores.

La persona entrevistada manifestó que la empresa se veía afectada porque la Empresa "El Pingüino" incorporó un servicio a Los Antiguos que sale una hora y media antes que



los propios.

#### *2.2.3. Relevamiento de la Empresa V.H.LEIVA*

Según la información disponible en la DPT esta empresa opera la línea CALETA OLIVIA-LOS ANTIGUOS, con 7 frecuencias semanales y LOS ANTIGUOS-PERITO MORENO, con el mismo número de frecuencias.

Según lo relevado la Empresa LEIVA no opera ninguna de estas líneas en forma regular "aunque mantiene la concesión por parte de la Dirección Provincial de Transporte".

Actualmente cumple un servicio entre Los Antiguos y Chile Chico (Rca. de Chile). Se estima que este servicio lo realiza con permisos de viaje de circuito cerrado.

Eventualmente, realiza servicios desde Los Antiguos a Caleta Olivia, pero sólo si reúne una cantidad mínima de pasajeros. El dueño de la empresa manifiesta que en Caleta Olivia no puede captar pasajeros porque no consigue oficina en la Estación Terminal.

En la actualidad, su único vehículo es un Mercedes Benz 608D.

La empresa ha solicitado, desde 1988, un permiso a la Secretaría de Transporte de la Nación para operar la línea Los Antiguos-Comodoro Rivadavia que no le ha sido otorgado. La operación de esta línea justificaría, a juicio del entrevistado, la reanudación del servicio regular a Caleta Olivia.

#### *2.2.3. Relevamiento de la Cooperativa SPORTMAN, Transporte de Cargas y Pasajeros.*

Según la información obrante en la DPT esta empresa opera la línea provincial LAS HERAS-PUERTO DESEADO, con 3 frecuencias semanales y la línea nacional PICO TRUNCADO-COMODORO RIVADAVIA.

Según información recogida en la empresa, la mencionada línea provincial no la operan desde 1982. Según los entrevistados a raíz de que la Empresa DON OTTO ocupó dicha traza.

#### *2.2.4. Relevamiento de la Empresa TRANSPORTE DE PASAJEROS ORTIZ*

Según la información con que se contaba, esta empresa operaba la línea provincial CALETA OLIVIA-PICO TRUNCADO, con 3 frecuencias semanales y la línea nacional CALETA OLIVIA-TINOGASTA.

De la entrevista realizada resulta que la línea provincial no es operada regularmente, "sólo presta el servicio cuando le avisan que en Pico Truncado hay pasajeros para Tinogasta".

La empresa ha solicitado la línea RIO GALLEGOS-CALETA OLIVIA a la Dirección Provincial de Transporte, que plantean combinarla con la línea a Tinogasta. En relación a ello, plantean la competencia desleal de Quebec Tours que opera servicios especiales entre Río Gallegos y Tinogasta.

#### *2.2.5. Relevamiento de la Empresa CERRO SAN LORENZO*

Según lo relevado en la DPT, esta empresa es permisionaria de 3 líneas provinciales: PTO. SAN JULIAN-BAJO CARACOL, con 1 frecuencia semanal; PTO SAN JULIAN-GDOR.GREGORES, con 2 frecuencias semanales y RIO GALLEGOS-GDOR.GREGORES, con 1

frecuencia semanal.

Si bien la empresa cubre estas localidades lo hace por medio de un circuito diferente al que puede deducirse de la anterior definición de líneas. Los servicios efectivamente prestados son los siguientes:

- SAN JULIAN-GREGORES-LAGO POSADAS: sábado
- SAN JULIAN-GREGORES-PIEDRA BUENA-RIO GALLEGOS: martes
- RIO GALLEGOS-PIEDRA BUENA-GREGORES: miércoles
- GREGORES-SAN JULIAN: jueves

### 2.3. Señales a tener en cuenta

De los descripto precedentemente no se puede deducir que el sistema o subsistema relevado funcione mal. Lo que surge con claridad es que la operación efectiva del mismo no tiene directa relación con el sistema de concesiones que en distintos momentos fue otorgando la autoridad de aplicación. Aparentemente se habría ido produciendo un reacondicionamiento de los operadores y de los servicios prestados en función de las líneas o tramos de las mismas que resultaran más atractivos para los operadores. Son éstos, por otra parte, los que determinan los horarios de sus servicios y las frecuencias efectivas.

Se podría decir que, de hecho el servicio en Santa Cruz está desregulado. No solamente porque los permisionarios no siguen las pautas de sus respectivos permisos sino porque aquellos que no son permisionarios operan mediante distintos resortes: viajes especiales, turísticos o, simplemente, no autorizados.

En esta situación la atribución del Estado Provincial de otorgamiento de permisos y determinación de las tarifas

autorizadas actúa como una protección a los pretatarios que han ingresado al sistema respecto de otros potenciales y convalidando un precio del servicio pero no implica, en la práctica la obligación de cumplimiento de las condiciones de servicio público.

Lo que interesa señalar como conclusión de este punto y a tener en cuenta cuando se analicen los posibles cursos de acción es que el desconocimiento del sistema es una limitante fuerte para la toma de decisiones, sean éstas orientadas a reconstruir el poder regulador del Estado o a avanzar en un proceso de desregulación con mayor transparencia.

### 3. ANALISIS DE LA RENTABILIDAD DE LAS LINEAS

La rentabilidad de una línea de transporte, como de cualquier actividad económica, depende de los costos asociados a la prestación del servicio y del nivel de "ventas", en este caso los ingresos por venta de pasajes.

Si bien los costos de operación de vehículos son relativamente sencillos de obtener en base a metodologías standard, las particularidades de cada línea y empresa en términos de utilización del parque, horarios que hagan necesario el pago de estadias, viáticos y horas extras, estado de los caminos, requerimiento de personal en terminales, etc., hace que los respectivos costos sufran variaciones de importancia.

Por el lado de la demanda, dado que, como es conocido, la tarificación de los servicios interurbanos (y en consecuencia sus ingresos) varían según la distancia recorrida, el nivel de ingresos de una línea dada no sólo dependerá de la cantidad de pasajeros transportados sino de los recorridos que éstos desarrollen; lo que habitualmente se obtiene del procesamiento de las matrices de origen y destino de viajes.

A partir de estos datos básicos pueden hacerse posteriormente mayores precisiones, en relación a la antigüedad del parque en operación, la compensación de ingresos entre tramos y líneas, el prorrateo de costos fijos entre distintas líneas operadas por una misma empresa, etc.

En realidad desde el punto de vista de la Autoridad de Aplicación que debe otorgar en concesión servicios y determinar las tarifas a cobrar, lo que interesa es

determinar para una empresa "tipo" (ya sea éste resultante de la media del sistema existente o el pretendido como calidad de operador) y una línea (entendida como vinculación entre dos puntos a través de un determinado itinerario) el nivel de tarifa que cubre los costos o la rentabilidad ante una tarifa dada o la cantidad de frecuencias compatibles con una dada tarifa y un nivel de rentabilidad determinado.

Precisamente la dificultad con que tropieza este estudio es la imposibilidad de contar con los datos de tráfico por línea o corredor ya que sólo se cuenta con información de tráfico para algunos de los operadores que atienden cada vinculación. Adicionalmente, en los casos en que se cuenta con información de tráfico la misma no está en general presentada en forma de matrices de tráfico, con lo cual no se dispone de información de distancia media de viaje y ocupación media de vehículos.

No obstante, para avanzar en el análisis se ha realizado lo siguiente:

- i. se procesó toda la información disponible sobre tráfico que se presenta en el ANEXO II, que complementa el procesamiento preliminar incluido en el Segundo Informe Parcial. En dicho informe se propuso que la DPT requiriera en forma urgente información a las empresas. En la medida en que se cuente con la misma podrá completarse un cuadro de situación.
- ii. se adaptó, a partir de metodologías existentes, un método de fácil resolución para el cálculo de costos y tarifa de equilibrio. Los criterios para la determinación de los datos de entrada al modelo se explicitan en el ANEXO III.

iii. se realizó un cálculo preliminar para las 6 líneas para las que se cuenta con información. Las respectivas tablas de datos y resultados se incorporan a continuación, en este capítulo.

El principal objetivo de la inclusión de la información mencionada en los puntos precedentes es el de que sea analizada y verificada en la Dirección de Transporte. En efecto, como en muchos casos se han debido adoptar supuestos o asignar valores estimativos se considera necesario que sea evaluada la razonabilidad de los mismos, antes de elaborar conclusiones al respecto.

Es por este motivo que, si bien de la contrastación de valores obtenidos es posible determinar, aunque fuera en forma aproximada, niveles de rentabilidad, no se ha considerado prudente incorporar los mismos hasta tanto puedan realizarse las constataciones imprescindibles.

PROCEDIMIENTO DE CALCULO DE COSTOS  
DE OPERACION EN EL AUTOTRANSORTE INTERURBANO  
PROVINCIA DE SANTA CRUZ

EMPRESA: COMI  
LINEA: CALETA OLIVA - LOS ANTIGUOS  
VERSION 30-5-92

CARACTERIZACION DE LA LINEA			
VEHICULOS			
CANTIDAD:	5.0		
VEHICULO PROM.: M.BENZ 1114/48			
VIDA UTIL (EN KM):	700000		
VIDA UTIL (EN AÑOS):	10.0		
VALOR RESIDUAL:	20 %		
ANTIGUEDAD PROMEDIO:	2.8 AÑOS		
LINEA			
LINEA PRINCIPAL CTA.OLIVA-LOS ANTIGUOS			
LONGITUD LINEA:	370 KM		
FRECUENCIAS SEMANALES (IDA Y VTA)	6		
SUBLINEA CTA.OLIVA-PCO.TRUNCADO			
LONGITUD LINEA:	54 KM		
FRECUENCIAS SEMANALES (IDA Y VTA)	54		
SUBLINEA CTA.OLIVA-LAS HERAS			
LONGITUD LINEA:	137 KM		
FRECUENCIAS SEMANALES (IDA Y VTA)	28 (1)		
KM ANUAL C/UNIDAD PROM.POND.:	93565		
KM ANUAL DE LA EMPRESA:	467826		
(EN ESTA LINEA)			
JUEGO DE NEUMATICOS			
CUBIERTAS (Nro):	6		
CAMARAS (Nro):	12		
PROTECTORES (Nro):	12		
VIDA UTIL DEL NEUMATICO			
NUEVO (EN KM):	95000		
RECAPADOS (TOTAL):	1		
VIDA UTIL DEL NEUMATICO			
RECAPADO (EN KM):	30000		
VIDA UTIL MINIMA TOTAL:	100000		
DOTACION DE PERSONAL			
	TOTAL	ERS/VEHIC.	
CONDUCCION:	5	1.0	
TRAFFICO:	1	0.2	
TALLER:	2	0.4	
ADMINISTRACION:	2	0.4	
INSTALACIONES FIJAS			
i)	SUPERFICIE GARAGE:	8 M2	
	VIDA UTIL:	30 AÑOS	
	VALOR RESIDUAL:	10 %	
ii)	SUPERFICIE ADMINISTR.:	6 M2	
	VIDA UTIL:	30 AÑOS	
	VALOR RESIDUAL:	10 %	
iii)	SUPERFICIE PLAYA:	23 M2	
	VIDA UTIL:	20 AÑOS	
	VALOR RESIDUAL:	10 %	
DATOS DE TRAFICO			
PASAJ. TRANSP. POR AÑO:	10800		
PASAJ./KM:	0.023		
(1) LAS FREC. DE ESTA SUBLINEA HACEN PARADA INTERMEDIA EN PCO.TRUNCADO			



PARAMETROS Y PRECIOS UNITARIOS		
	CONS/KM	PRECIO (\$)
COMBUSTIBLE	0.360000	0.29
ACEITE DEL MOTOR	0.009400	1.48
GRASA CAJA Y DIFERENCIAL	0.000480	1.99
JUEGO NEUMATICOS	0.000010	2203.36
CONSERVACION NEUMATICOS	-----	6.0 %COST NEUMAT.
OTROS MATERIALES	-----	0.5 %COST COMBUS
CHASIS	-----	55000.00
CARROCERIA	-----	16500.00
REPARACION MATERIAL RODANTE		100 % DE AMORTIZ
MAQUINAS Y HERRAMIENTAS		
CAPITAL INVERTIDO		2.0 % S/ PARQUE
VIDA UTIL (EN AÑOS)	10	
VALOR RESIDUAL	10 %	
CONSERVACION HERRAM.		2.5 % DEL PRECIO
INMUEBLES		
SUPERFICIE PLAYA	4.5	M2 POR VEHICULO
SUPERFICIE GARAGE	1.5	M2 POR VEHICULO
SUPERFICIE ADMINISTRACION	1.5	M2 POR VEHICULO
PRECIO DEL M2 DE GARAGE		61.5 PESOS
PRECIO DEL M2 DE PLAYA		11.0 PESOS
PRECIO M2 ADMINISTRACION		525.0 PESOS
CONSERVACION PLAYA		2.5 % DEL PRECIO
CONSERVACION GARAGE		1.5 % DEL PRECIO
CONSERVACION ADMINISTR.		1.5 % DEL PRECIO
PATENTES Y TASAS		1.5 % VEHIC.PROMEL
SEGURO DEL VEHICULO		9.0 % VEHIC.PROMEL
IMPUESTO AL PATRIMONIO		1.5 % S/CAP.NETO
CAPITAL NETO		40.0 % S/ACT.NETO
GASTOS GENERALES		2.0 %GASTO TOTAL
IMPUESTO A LOS INGRESOS BRUTOS		2.0 %
TASA DE INTERES		7.0 %
RIESGO EMPRESARIO		3.0 %
SUELDOS DEL PERSONAL		
PERSONAL DE CONDUCCION		
SUELDO BASICO MENSUAL		400.0
PROPORCION ADICIONALES		2
SUELDO ANUAL		9360.0
PERSONAL DE TRAFICO		
SUELDO INSPECTOR GRAL.		350.0
PROPORCION ADICIONALES		1.900
SUELDO ANUAL		7980.0
PERSONAL DE TALLER		
SUELDO OFICIAL MECANICO		400.0
PROPORCION ADICIONALES		1.400
SUELDO ANUAL		6720.0
PERSONAL DE ADMINISTRACION		
SUELDO ADMINISTRATIVO 1%		350.0
PROPORCION ADICIONALES		2.000
SUELDO ANUAL		8400.0
SEGURO DEL PERSONAL		7.5 %COSTO SUELDO

CALCULO DE LA TARIFA		
RUBRO DE COSTO	COSTO/KM	
COSTOS VARIABLES	(\$/KM)	
COMBUSTIBLES	0.11	
ACEITE DEL MOTOR	0.01	
GRASA CAJA Y DIFERENCIAL	0.00	
NEUMATICOS	0.02	
CONSERVACION NEUMATICOS	0.00	
OTROS MATERIALES	0.00	
REPARACION MATERIAL RODANTE	0.00	
AMORTIZACION VEHICULO	0.00	
TOTAL COSTOS VARIABLES	0.30	
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
PATENTES	0.01	
SEGURO DEL VEHICULO	0.05	
INTERES DEL CAPITAL (VEHIC)	0.04	
TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	0.10	
PERSONAL DE CONDUCCION	0.10	
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
PERSONAL DE TRAFICO	0.02	
PERSONAL DE TALLER	0.03	
PERSONAL DE ADMINISTRACION	0.04	
CONSERVACION DE INMUEBLE	0.00	
AMORTIZACION DE INMUEBLES	0.00	
INTERES DEL CAPITAL (INMUEB)	0.00	
CONSERVACION MAQUIN.Y HERRAM	0.00	
AMORTIZACION MAQUIN.Y HERRAM	0.00	
INTERES CAPITAL (MAQ.Y HERR)	0.00	
SEGUROS DEL PERSONAL	0.01	
IMPUESTOS AL PATRIMONIO	0.00	
GASTOS GENERALES	0.01	
TOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS	0.11	
IMPUESTO INGRESOS BRUTOS	0.01	
RIESGO EMPRESARIO	0.02	
TOTAL COSTOS DE EXPLOTACION	0.54	
OCUPACION MEDIA POR VEHIC (PAS)	3.05	
TARIFA MEDIA POR PASAJERO =	COSTOS DE EXPLOTACION (\$/KM)	
Y POR KM	OCUPAC. MEDIA (PAS)	
TARIFA MEDIA	0.21 PESOS/(PAS.KM)	

ESTRUCTURA DE LA TARIFA		
RUBRO DE COSTO	ESTRUCTURA DEL COSTO	
COSTOS VARIABLES		
COMBUSTIBLES	16.43	%
ACEITE DEL MOTOR	2.16	%
GRASA CAJA Y DIFERENCIAL	0.15	%
NEUMATICOS	3.42	%
CONSERVACION NEUMATICOS	0.21	%
OTROS MATERIALES	0.08	%
REPARACION MATERIAL RODANTE	12.19	%
AMORTIZACION VEHICULO	12.19	%
TOTAL COSTOS VARIABLES	46.82	%
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
PATENTES	1.38	%
SEGURO DEL VEHICULO	8.28	%
INTERES DEL CAPITAL (VEHIC)	5.44	%
TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	15.10	%
PERSONAL DE CONDUCCION	15.52	%
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
PERSONAL DE TRAFICO	2.65	%
PERSONAL DE TALLER	4.46	%
PERSONAL DE ADMINISTRACION	5.57	%
CONSERVACION DE INMUEBLES	0.02	%
AMORTIZACION DE INMUEBLES	0.05	%
INTERES DEL CAPITAL (INMUEB)	0.06	%
CONSERVACION MAQUIN Y HERRAM	0.06	%
AMORTIZACION MAQUIN Y HERRAM	0.21	%
INTERES CAPITAL (MAQ Y HERR)	0.09	%
SEGUROS DEL PERSONAL	0.95	%
IMPUESTO AL PATRIMONIO	0.56	%
GASTOS GENERALES	1.66	%
TOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS	16.55	%
IMPUESTO INGRESOS BRUTOS	2.00	%
RIESGO EMPRESARIO	3.00	%
TOTAL COSTOS DE EXPLOTACION	100.00	%

PROCEDIMIENTO DE CALCULO DE COSTOS  
DE OPERACION EN EL AUTOTRANSPORTE  
PROVINCIA DE SANTA CRUZ

EMPRESA: CERRO SAN LORENZO  
LINEA: SAN JULIAN - BAJO CARACOL  
FECHA: 24-5-92

CARACTERIZACION DE LA LINEA			
VEHICULOS			
CANTIDAD:		1.3	(1)
VEHICULO PROM.:	FORD F400		
VIDA UTIL (EN KM):		600000	
VIDA UTIL (EN AÑOS):		10.0	
VALOR RESIDUAL:		20 %	
ANTIGUEDAD PROMEDIO:		5.5 AÑOS	
LONGITUD LINEA:		437 KM	
FRECUENCIAS SEMANALES (IDA Y		2	
KM ANUAL CUNIDAD PROM.POND		35056	
KM ANUAL DE LA EMPRESA:		45573	
(EN ESTA LINEA)			
JUEGO DE NEUMATICOS			
CUBIERTAS (Nro):		4	
CAMARAS (Nro):		8	
PROTECTORES (Nro):		0	
VIDA UTIL DEL NEUMATICO			
NUEVO (EN KM):		20000	(2)
RECAPADOS (TOTAL):		0	
VIDA UTIL DEL NEUMATICO			
RECAPADO (EN KM):		30000	
VIDA UTIL MINIMA TOTAL:		20000	
DOTACION DE PERSONAL			
	TOTAL	ERS/VEHIC.	
CONDUCCION:	2	1.5	
TRAFICO:	0	0.0	
TALLER:	0	0.0	
ADMINISTRACION:	0	0.0	
INSTALACIONES FIJAS			
i)	SUPERFICIE GARAGE:	2 M2	
	VIDA UTIL:	30 AÑOS	
	VALOR RESIDUAL:	10 %	
ii)	SUPERFICIE ADMINISTR.:	2 M2	
	VIDA UTIL:	30 AÑOS	
	VALOR RESIDUAL:	10 %	
iii)	SUPERFICIE PLAYA:	5 M2	
	VIDA UTIL:	20 AÑOS	
	VALOR RESIDUAL:	10 %	
DATOS DE TRAFICO			
PASAJ. TRANSP. POR AÑO:		964	
PASAJ./KM:		0.022	
(1) DE SEPTIEMBRE A ABRIL USA F-400			
DE MAYO A SEPTIEMBRE USA LA F-350 POR NIEVE Y BARRO			
(2) SEGUN DUEÑO DE LA EMPRESA, UN JUEGO DE NEUMATICOS LE DURA 6 MESES			
EN ESE LAPSO RECORRE APROXIMADAMENTE LOS KM INDICADOS			

PARAMETROS Y PRECIOS UNITARIOS		
	CONS/KM	PRECIO (\$)
COMBUSTIBLE	0.360000	0.29
ACEITE DEL MOTOR	0.009400	1.48
GRASA CAJA Y DIFERENCIAL	0.000480	1.99
JUEGO NEUMATICOS	0.000050	2203.38
CONSERVACION NEUMATICOS	-----	6.0 %COST NEUM
OTROS MATERIALES	-----	0.5 %COST COME
CHASIS	-----	41500.00
CARROCERIA	-----	4000.00
REPARACION MATERIAL RODANTE		100 % DE AMORTI
MAQUINAS Y HERRAMIENTAS		
CAPITAL INVERTIDO		2.0 % S/ PARQUE
VIDA UTIL (EN AÑOS)	10	
VALOR RESIDUAL	10 %	
CONSERVACION HERRAM.		2.5 % DEL PRECIO
INMUEBLES		
SUPERFICIE PLAYA	4.5	M2 POR VEHICULO
SUPERFICIE GARAGE	1.5	M2 POR VEHICULO
SUPERFICIE ADMINISTRACION	1.5	M2 POR VEHICULO
PRECIO DEL M2 DE GARAGE		61.5 PESOS
PRECIO DEL M2 DE PLAYA		11.0 PESOS
PRECIO M2 ADMINISTRACION		525.0 PESOS
CONSERVACION PLAYA		2.5 % DEL PRECIO
CONSERVACION GARAGE		1.5 % DEL PRECIO
CONSERVACION ADMINISTR.		1.5 % DEL PRECIO
PATENTES Y TASAS		1.5 % VEHIC.PROD
SEGURO DEL VEHICULO		9.0 % VEHIC.PROD
IMPUESTO AL PATRIMONIO		1.5 % S/CAP.NETC
CAPITAL NETO		40.0 % S/ACT.NETC
GASTOS GENERALES		2.0 %GASTO TOT
IMPUESTO A LOS INGRESOS BRUTOS		2.0 %
TASA DE INTERES		7.0 %
RIESGO EMPRESARIO		3.0 %
SUELDOS DEL PERSONAL		
PERSONAL DE CONDUCCION		
SUELDO BASICO MENSUAL		400.0
PROPORCION ADICIONALES		2
SUELDO ANUAL		9360.0
PERSONAL DE TRAFICO		
SUELDO INSPECTOR GRAL.		350.0
PROPORCION ADICIONALES		1.900
SUELDO ANUAL		7980.0
PERSONAL DE TALLER		
SUELDO OFICIAL MECANICO		400.0
PROPORCION ADICIONALES		1.400
SUELDO ANUAL		6720.0
PERSONAL DE ADMINISTRACION		
SUELDO ADMINISTRATIVO 1a		350.0
PROPORCION ADICIONALES		2.000
SUELDO ANUAL		8400.0
SEGURO DEL PERSONAL		7.5 %COSTO SUE

CALCULO DE LA TARIFA	
RUBRO DE COSTO	COSTO/KM
<b>COSTOS VARIABLES</b>	<b>(\$/KM)</b>
COMBUSTIBLES	0.11
ACEITE DEL MOTOR	0.01
GRASA CAJA Y DIFERENCIAL	0.00
NEUMATICOS	0.11
CONSERVACION NEUMATICOS	0.01
OTROS MATERIALES	0.00
REPARACION MATERIAL RODANTE	0.06
AMORTIZACION VEHICULO	0.06
<b>TOTAL COSTOS VARIABLES</b>	<b>0.35</b>
<b>COSTOS FIJOS DIRECTOS</b>	
PATENTES	0.01
SEGURO DEL VEHICULO	0.07
INTERES DEL CAPITAL (VEHIC)	0.05
<b>TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS</b>	<b>0.13</b>
<b>PERSONAL DE CONDUCCION</b>	<b>0.41</b>
<b>COSTOS FIJOS INDIRECTOS</b>	
PERSONAL DE TRAFICO	0.00
PERSONAL DE TALLER	0.00
PERSONAL DE ADMINISTRACION	0.00
CONSERVACION DE INMUEBLE	0.00
AMORTIZACION DE INMUEBLES	0.00
INTERES DEL CAPITAL (INMUEB)	0.00
CONSERVACION MAQUIN.Y HERRA/	0.00
AMORTIZACION MAQUIN.Y HERRA	0.00
INTERES CAPITAL (MAQ.Y HERR)	0.00
SEGUROS DEL PERSONAL	0.00
IMPUESTOS AL PATRIMONIO	0.00
GASTOS GENERALES	0.02
<b>TOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS</b>	<b>0.03</b>
IMPUESTO INGRESOS BRUTOS	0.02
RIESGO EMPRESARIO	0.03
<b>TOTAL COSTOS DE EXPLOTACION</b>	<b>0.97</b>
<b>Ocupacion media por vehic (PAS)</b>	<b>4.34</b>
<b>TARIFA MEDIA POR PASAJERO =</b>	<b>COSTOS DE EXPLOTACION (\$/KM)</b>
<b>Y POR KM</b>	<b>Ocupac. media (PAS)</b>
<b>TARIFA MEDIA</b>	<b>0.22 PESOS/PAS . KM</b>
<b>FACTOR CORRECCION CAMINO NO PAVIM.</b>	<b>1.51</b>
<b>TARIFA MEDIA CORREGIDA</b>	<b>0.34 PESOS/PAS . KM</b>

ESTRUCTURA DE LA TARIFA			
RUBRO DE COSTO		ESTRUCTURA DEL COSTO	
COSTOS VARIABLES			
COMBUSTIBLES	10.94	%	
ACEITE DEL MOTOR	1.44	%	
GRASA CAJA Y DIFERENCIAL	0.10	%	
NEUMATICOS	11.39	%	
CONSERVACION NEUMATICOS	0.68	%	
OTROS MATERIALES	0.05	%	
REPARACION MATERIAL RODANTE	5.89	%	
AMORTIZACION VEHICULO	5.89	%	
TOTAL COSTOS VARIABLES	36.40	%	
COSTOS FIJOS DIRECTOS			
PATENTES	1.13	%	
SEGURO DEL VEHICULO	6.76	%	
INTERES DEL CAPITAL (VEHIC)	5.26	%	
TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	13.15	%	
PERSONAL DE CONDUCCION	42.48	%	
COSTOS FIJOS INDIRECTOS			
PERSONAL DE TRAFICO	0.00	%	
PERSONAL DE TALLER	0.00	%	
PERSONAL DE ADMINISTRACION	0.00	%	
CONSERVACION DE INMUEBLES	0.04	%	
AMORTIZACION DE INMUEBLES	0.08	%	
INTERES DEL CAPITAL (INMUEB)	0.11	%	
CONSERVACION MAQUIN.Y HERRA	0.07	%	
AMORTIZACION MAQUIN.Y HERRA	0.24	%	
INTERES CAPITAL (MAQ.Y HERR)	0.10	%	
SEGUROS DEL PERSONAL	0.00	%	
IMPUESTO AL PATRIMONIO	0.47	%	
GASTOS GENERALES	1.86	%	
TOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS	2.97	%	
IMPUESTO INGRESOS BRUTOS	2.00	%	
RIESGO EMPRESARIO	3.00	%	
TOTAL COSTOS DE EXPLOTACION	100.00	%	

PROCEDIMIENTO DE CALCULO DE COSTOS  
DE OPERACION EN EL AUTOTRANSPORTE  
PROVINCIA DE SANTA CRUZ

EMPRESA: COOP. DE TRABAJO Y TRANSPORTE "LA UNION"  
LINEA: CALETA OLIVA - PTO. DESEADO  
FECHA: 24-6-92

CARACTERIZACION DE LA LINEA			
VEHICULOS			
CANTIDAD:		3.0	
VEHICULO PROM.:	M.BENZ 1214/45		
VIDA UTIL (EN KM):		700000	
VIDA UTIL (EN AÑOS):		10.0	
VALOR RESIDUAL:		20	%
ANTIGUEDAD PROMEDIO:		2.8	AÑOS
LONGITUD LINEA:		223	KM
FRECUENCIAS SEMANALES (IDA Y VTA)		28	
KM ANUAL CUNIDAD PROM.POND		108527	
KM ANUAL DE LA EMPRESA:		325580	
(EN ESTA LINEA)			
JUEGO DE NEUMATICOS			
CUBIERTAS (Nro):		6	
CAMARAS (Nro):		12	
PROTECTORES (Nro):		12	
VIDA UTIL DEL NEUMATICO			
NUEVO (EN KM):		95000	
RECAPADOS (TOTAL):		1	
VIDA UTIL DEL NEUMATICO			
RECAPADO (EN KM):		30000	
VIDA UTIL MINIMA TOTAL:		100000	
DOTACION DE PERSONAL		TOTAL ERS/VEHIC.	
CONDUCCION:	4	1.3	
TRAFICO:	1	0.3	
TALLER:	2	0.7	
ADMINISTRACION:	4	1.3	
INSTALACIONES FIJAS			
i)	SUPERFICIE GARAGE:	5	M2
	VIDA UTIL:	30	AÑOS
	VALOR RESIDUAL:	10	%
ii)	SUPERFICIE ADMINISTR.:	5	M2
	VIDA UTIL:	30	AÑOS
	VALOR RESIDUAL:	10	%
iii)	SUPERFICIE PLAYA:	14	M2
	VIDA UTIL:	20	AÑOS
	VALOR RESIDUAL:	10	%
DATOS DE TRAFICO			
PASAJ. TRANSP. POR AÑO:		10800	
PASAJ./KM:		0.033	



PARAMETROS Y PRECIOS UNITARIOS		
	CONS/KM	PRECIO (\$)
COMBUSTIBLE	0.360000	0.29
ACEITE DEL MOTOR	0.009400	1.48
GRASA CAJA Y DIFERENCIAL	0.000480	1.99
JUEGO NEUMATICOS	0.000010	2203.38
CONSERVACION NEUMATICOS	-----	5.0 %COST NEUM
OTROS MATERIALES	-----	0.5 %COST COME
CHASIS	-----	59712.00
CARROCERIA	-----	18500.00
REPARACION MATERIAL RODANTE		100 % DE AMORTI
MAQUINAS Y HERRAMIENTAS		
CAPITAL INVERTIDO		2.0 % S/ PARQUE
VIDA UTIL (EN AÑOS)	10	
VALOR RESIDUAL	10 %	
CONSERVACION HERRAM.		2.5 % DEL PRECIO
INMUEBLES		
SUPERFICIE PLAYA	4.5	M2 POR VEHICULO
SUPERFICIE GARAGE	1.5	M2 POR VEHICULO
SUPERFICIE ADMINISTRACION	1.5	M2 POR VEHICULO
PRECIO DEL M2 DE GARAGE		51.5 PESOS
PRECIO DEL M2 DE PLAYA		11.0 PESOS
PRECIO M2 ADMINISTRACION		525.0 PESOS
CONSERVACION PLAYA		2.5 % DEL PRECIO
CONSERVACION GARAGE		1.5 % DEL PRECIO
CONSERVACION ADMINISTR.		1.5 % DEL PRECIO
PATENTES Y TASAS		1.5 % VEHIC.PROH
SEGURO DEL VEHICULO		9.0 % VEHIC.PROH
IMPUESTO AL PATRIMONIO		1.5 % S/CAP.NETC
CAPITAL NETO		40.0 % S/ACT.NETC
GASTOS GENERALES		2.0 %GASTO TOT
IMPUESTO A LOS INGRESOS BRUTOS		2.0 %
TASA DE INTERES		7.0 %
RIESGO EMPRESARIO		3.0 %
SUELDOS DEL PERSONAL		
PERSONAL DE CONDUCCION		
SUELDO BASICO MENSUAL		400.0
PROPORCION ADICIONALES		2
SUELDO ANUAL		9360.0
PERSONAL DE TRAFICO		
SUELDO INSPECTOR GRAL.		350.0
PROPORCION ADICIONALES		1.900
SUELDO ANUAL		7980.0
PERSONAL DE TALLER		
SUELDO OFICIAL MECANICO		400.0
PROPORCION ADICIONALES		1.400
SUELDO ANUAL		5720.0
PERSONAL DE ADMINISTRACION		
SUELDO ADMINISTRATIVO 1a		350.0
PROPORCION ADICIONALES		2.000
SUELDO ANUAL		8400.0
SEGURO DEL PERSONAL		7.5 %COSTO SUE

CALCULO DE LA TARIFA	
RUBRO DE COSTO	COSTO/KM
COSTOS VARIABLES (\$/KM)	
COMBUSTIBLES	0.11
ACEITE DEL MOTOR	0.01
GRASA CAJA Y DIFERENCIAL	0.09
NEUMATICOS	0.02
CONSERVACION NEUMATICOS	0.00
OTROS MATERIALES	0.00
REPARACION MATERIAL RODANTE	0.09
AMORTIZACION VEHICULO	0.09
TOTAL COSTOS VARIABLES	0.32
COSTOS FIJOS DIRECTOS	
PATENTES	0.01
SEGURO DEL VEHICULO	0.05
INTERES DEL CAPITAL (VEHIC)	0.04
TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	0.10
PERSONAL DE CONDUCCION	0.11
COSTOS FIJOS INDIRECTOS	
PERSONAL DE TRAFICO	0.02
PERSONAL DE TALLER	0.04
PERSONAL DE ADMINISTRACION	0.10
CONSERVACION DE INMUEBLE	0.00
AMORTIZACION DE INMUEBLES	0.00
INTERES DEL CAPITAL (INMUJEB)	0.00
CONSERVACION MAQUIN.Y HERRA	0.00
AMORTIZACION MAQUIN.Y HERRA	0.00
INTERES CAPITAL (MAQ.Y HERR)	0.00
SEGUROS DEL PERSONAL	0.01
IMPUESTOS AL PATRIMONIO	0.00
GASTOS GENERALES	0.01
TOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS	0.20
IMPUESTO INGRESOS BRUTOS	0.02
RIESGO EMPRESARIO	0.02
TOTAL COSTOS DE EXPLOTACION	0.77
OCUPACION MEDIA POR VEHIC.(PAS)	6.74
COSTOS DE EXPLOTACION (\$/KM)	
TARIFA MEDIA POR PASAJERO =	
Y POR KM	OCUPAC. MEDIA (PAS)
TARIFA MEDIA	0.11 PESOS/(PAS.KM)

ESTRUCTURA DE LA TARIFA		
RUBRO DE COSTO	ESTRUCTURA DEL COSTO	
COSTOS VARIABLES		
COMBUSTIBLES	13.73	%
ACEITE DEL MOTOR	1.80	%
GRASA CAJA Y DIFERENCIAL	0.12	%
NEUMATICOS	2.86	%
CONSERVACION NEUMATICOS	0.17	%
OTROS MATERIALES	0.07	%
REPARACION MATERIAL RODANTE	11.19	%
AMORTIZACION VEHICULO	11.19	%
TOTAL COSTOS VARIABLES	41.13	%
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
PATENTES	1.09	%
SEGURO DEL VEHICULO	6.53	%
INTERES DEL CAPITAL (VEHIC)	5.08	%
TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	12.70	%
PERSONAL DE CONDUCCION	14.92	%
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
PERSONAL DE TRAFICO	3.18	%
PERSONAL DE TALLER	5.36	%
PERSONAL DE ADMINISTRACION	13.39	%
CONSERVACION DE INMUEBLES	0.02	%
AMORTIZACION DE INMUEBLES	0.03	%
INTERES DEL CAPITAL (INMUEB)	0.04	%
CONSERVACION MAQUIN.Y HERRA	0.05	%
AMORTIZACION MAQUIN.Y HERRA	0.17	%
INTERES CAPITAL (MAQ.Y HERR)	0.07	%
SEGUROS DEL PERSONAL	1.54	%
IMPUESTO AL PATRIMONIO	0.44	%
GASTOS GENERALES	1.86	%
TOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS	26.25	%
IMPUESTO INGRESOS BRUTOS	2.00	%
RIESGO EMPRESARIO	3.00	%
TOTAL COSTOS DE EXPLOTACION	100.00	%

PROCEDIMIENTO DE CALCULO DE COSTOS  
DE OPERACION EN EL AUTOTRANSPORTE INTERURBANO  
PROVINCIA DE SANTA CRUZ

EMPRESA: EL PINGUINO  
LINEA: RIO GALLEGOS - CALETA OLIVA  
VERSION: 30-6-92

CARACTERIZACION DE LA LINEA			
VEHICULOS			
	CANTIDAD:	4.0	
	VEHICULO PROM.: M.BENZ 1418/50		
	VIDA UTIL (EN KM):	700000	
	VIDA UTIL (EN AÑOS):	10.0	
	VALOR RESIDUAL:	20	%
	ANTIGUEDAD PROMEDIO:	4.6	AÑOS
LINEA			
	LONGITUD LINEA:	716	KM
	FRECUENCIAS SEMANALES (IDA Y VTA)	14	
	KM ANUAL CUNIDAD PROM.POND.:	130670	
	KM ANUAL DE LA EMPRESA:	522680	
	(EN ESTA LINEA)		
JUEGO DE NEUMATICOS			
	CUBIERTAS (Nro):	6	
	CAMARAS (Nro):	12	
	PROTECTORES (Nro):	12	
	VIDA UTIL DEL NEUMATICO		
	NUEVO (EN KM):	95000	
	RECAPADOS (TOTAL):	4	
	VIDA UTIL DEL NEUMATICO		
	RECAPADO (EN KM):	30000	
	VIDA UTIL MINIMA TOTAL:	115000	
DOTACION DE PERSONAL		TOTAL ERS/VEHIC.	
	CONDUCCION:	4.0	1.0
	TRAFICO:	1.0	0.3
	TALLER:	1.8	0.5
	ADMINISTRACION:	3.3	0.8
INSTALACIONES FIJAS			
i)	SUPERFICIE GARAGE:	6	M2
	VIDA UTIL:	30	ANOS
	VALOR RESIDUAL:	10	%
ii)	SUPERFICIE ADMINISTR.:	6	M2
	VIDA UTIL:	30	ANOS
	VALOR RESIDUAL:	10	%
iii)	SUPERFICIE PLAYA:	18	M2
	VIDA UTIL:	20	ANOS
	VALOR RESIDUAL:	10	%
DATOS DE TRAFICO			
	PASAJ. TRANSP. POR AÑO:	17664	(AÑO 1989)
	PASAJ./KM:	0.034	

PARAMETROS Y PRECIOS UNITARIOS		
	CONS/KM	PRECIO (\$)
COMBUSTIBLE	0.360000	0.29
ACEITE DEL MOTOR	0.009400	1.48
GRASA CAJA Y DIFERENCIAL	0.000480	1.99
JUEGO NEUMATICOS	0.000009	2203.38
CONSERVACION NEUMATICOS	-----	6.0 %COST NEUMAT.
OTROS MATERIALES	-----	0.5 %COST COMBUS
CHASIS	-----	59712.00
CARROCERIA	-----	18500.00
REPARACION MATERIAL RODANTE		100 % DE AMORTIZ
MAQUINAS Y HERRAMIENTAS		
CAPITAL INVERTIDO		2.0 % S/ PARQUE
VIDA UTIL (EN AÑOS)	10	
VALOR RESIDUAL	10 %	
CONSERVACION HERRAM.		2.5 % DEL PRECIO
INMUEBLES		
SUPERFICIE PLAYA	4.5	M2 POR VEHICULO
SUPERFICIE GARAGE	1.5	M2 POR VEHICULO
SUPERFICIE ADMINISTRACION	1.5	M2 POR VEHICULO
PRECIO DEL M2 DE GARAGE		61.5 PESOS
PRECIO DEL M2 DE PLAYA		11.0 PESOS
PRECIO M2 ADMINISTRACION		525.0 PESOS
CONSERVACION PLAYA		2.5 % DEL PRECIO
CONSERVACION GARAGE		1.5 % DEL PRECIO
CONSERVACION ADMINISTR.		1.5 % DEL PRECIO
PATENTES Y TASAS		1.5 % VEHIC.PROMEC
SEGURO DEL VEHICULO		9.0 % VEHIC.PROMEC
IMPUESTO AL PATRIMONIO		1.5 % S/CAP.NETO
CAPITAL NETO		40.0 % S/ACT.NETO
GASTOS GENERALES		2.0 %GASTO TOTAL
IMPUESTO A LOS INGRESOS BRUTOS		2.0 %
TASA DE INTERES		7.0 %
RIESGO EMPRESARIO		3.0 %
SUELDO DEL PERSONAL		
PERSONAL DE CONDUCCION		
SUELDO BASICO MENSUAL		400.0
PROPORCION ADICIONALES		2
SUELDO ANUAL		9360.0
PERSONAL DE TRAFICO		
SUELDO INSPECTOR GRAL.		350.0
PROPORCION ADICIONALES		1.900
SUELDO ANUAL		7980.0
PERSONAL DE TALLER		
SUELDO OFICIAL MECANICO		400.0
PROPORCION ADICIONALES		1.400
SUELDO ANUAL		6720.0
PERSONAL DE ADMINISTRACION		
SUELDO ADMINISTRATIVO 1a		350.0
PROPORCION ADICIONALES		2.000
SUELDO ANUAL		8400.0
SEGURO DEL PERSONAL		7.5 %COSTO SUELDO

CALCULO DE LA TARIFA		
RUBRO DE COSTO		COSTO/KM
COSTOS VARIABLES		(\$/KM)
COMBUSTIBLES		0.11
ACEITE DEL MOTOR		0.01
GRASA CAJA Y DIFERENCIAL		0.00
NEUMATICOS		0.02
CONSERVACION NEUMATICOS		0.00
OTROS MATERIALES		0.00
REPARACION MATERIAL RODANTE		0.09
AMORTIZACION VEHICULO		0.09
TOTAL COSTOS VARIABLES		0.31
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
PATENTES		0.01
SEGURO DEL VEHICULO		0.03
INTERES DEL CAPITAL (VEHIC)		0.03
TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS		0.07
PERSONAL DE CONDUCCION		0.07
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
PERSONAL DE TRAFICO		0.02
PERSONAL DE TALLER		0.02
PERSONAL DE ADMINISTRACION		0.05
CONSERVACION DE INMUEBLE		0.00
AMORTIZACION DE INMUEBLES		0.00
INTERES DEL CAPITAL (INMUJEB)		0.00
CONSERVACION MAQUIN.Y HERRAM		0.00
AMORTIZACION MAQUIN.Y HERRAM		0.00
INTERES CAPITAL (MAQ.Y HERR)		0.00
SEGUROS DEL PERSONAL		0.01
IMPUESTOS AL PATRIMONIO		0.00
GASTOS GENERALES		0.01
TOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS		0.11
IMPUESTO INGRESOS BRUTOS		0.01
RIESGO EMPRESARIO		0.02
TOTAL COSTOS DE EXPLOTACION		0.60
OCUPACION MEDIA POR VEHIC (PAS)		21.55
COSTOS DE EXPLOTACION (\$/KM)		
TARIFA MEDIA POR PASAJERO =		
Y POR KM		OCUPAC. MEDIA (PAS)
TARIFA MEDIA	0.03	PESOS/(PAS.KM)

ESTRUCTURA DE LA TARIFA		
RUBRO DE COSTO	ESTRUCTURA DEL COSTO	
COSTOS VARIABLES		
COMBUSTIBLES	17.77	%
ACEITE DEL MOTOR	2.34	%
GRASA CAJA Y DIFERENCIAL	0.16	%
NEUMATICOS	3.22	%
CONSERVACION NEUMATICOS	0.19	%
OTROS MATERIALES	0.09	%
REPARACION MATERIAL RODANTE	14.48	%
AMORTIZACION VEHICULO	14.48	%
TOTAL COSTOS VARIABLES	52.74	%
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
PATENTES	0.95	%
SEGURO DEL VEHICULO	5.72	%
INTERES DEL CAPITAL (VEHIC)	4.45	%
TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	11.12	%
PERSONAL DE CONDUCCION	12.03	%
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
PERSONAL DE TRAFICO	2.56	%
PERSONAL DE TALLER	3.94	%
PERSONAL DE ADMINISTRACION	8.80	%
CONSERVACION DE INMUEBLES	0.02	%
AMORTIZACION DE INMUEBLES	0.04	%
INTERES DEL CAPITAL (INMUEB)	0.05	%
CONSERVACION MAQUIN.Y HERRAM	0.05	%
AMORTIZACION MAQUIN.Y HERRAM	0.18	%
INTERES CAPITAL (MAQ.Y HERR)	0.08	%
SEGUROS DEL PERSONAL	1.15	%
IMPUESTO AL PATRIMONIO	0.39	%
GASTOS GENERALES	1.86	%
TOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS	19.12	%
IMPUESTO INGRESOS BRUTOS	2.00	%
RIESGO EMPRESARIO	3.00	%
TOTAL COSTOS DE EXPLOTACION	100.00	%

PROCEDIMIENTO DE CALCULO DE COSTOS  
DE OPERACION EN EL AUTOTRANSPORTE INTERURBANO  
PROVINCIA DE SANTA CRUZ

EMPRESA: EL PINGUINO  
LINEA: RIO GALLEGOS - RIO TURBIO (x R.40)  
VERSION: 30-6-92

CARACTERIZACION DE LA LINEA		
VEHICULOS		
CANTIDAD:		3.0
VEHICULO PROM.:	M.BENZ 1418/60	
VIDA UTIL (EN KM):		700000
VIDA UTIL (EN AÑOS):		10.0
VALOR RESIDUAL:		20 %
ANTIGUEDAD PROMEDIO:		4.6 AÑOS
LINEA		
LONGITUD LINEA:		265 KM
FRECUENCIAS SEMANALES (IDA Y VTA)		14
KM ANUAL CUNIDAD PROM.POND.:		64483
KM ANUAL DE LA EMPRESA:		193450
(EN ESTA LINEA)		
JUEGO DE NEUMATICOS		
CUBIERTAS (Nro):		6
CAMARAS (Nro):		12
PROTECTORES (Nro):		12
VIDA UTIL DEL NEUMATICO		
NUEVO (EN KM):		95000
RECAPADOS (TOTAL):		4
VIDA UTIL DEL NEUMATICO		
RECAPADO (EN KM):		30000
VIDA UTIL MINIMA TOTAL:		115000
DOTACION DE PERSONAL		
	TOTAL ERS/VEHIC.	
CONDUCCION:	3.0	1.0
TRAFICO:	1.0	0.3
TALLER:	1.8	0.6
ADMINISTRACION:	3.3	1.1
INSTALACIONES FIJAS		
i)	SUPERFICIE GARAGE:	5 M2
	VIDA UTIL:	30 AÑOS
	VALOR RESIDUAL:	10 %
ii)	SUPERFICIE ADMINISTR.:	5 M2
	VIDA UTIL:	30 AÑOS
	VALOR RESIDUAL:	10 %
iii)	SUPERFICIE PLAYA:	14 M2
	VIDA UTIL:	20 AÑOS
	VALOR RESIDUAL:	10 %
DATOS DE TRAFICO		
PASAJ. TRANSP. POR AÑO:	20460	(AÑO 1989)
PASAJ./KM:	0.106	



PARAMETROS Y PRECIOS UNITARIOS		
	CONS/KM	PRECIO (\$)
COMBUSTIBLE	0.360000	0.29
ACEITE DEL MOTOR	0.009400	1.48
GRASA CAJA Y DIFERENCIAL	0.000480	1.99
JUEGO NEUMATICOS	0.000009	2203.38
CONSERVACION NEUMATICOS	-----	6.0 %COST NEUMAT.
OTROS MATERIALES	-----	0.5 %COST COMBUS
CHASIS	-----	59712.00
CARROCERIA	-----	18500.00
REPARACION MATERIAL RODANTE		100 % DE AMORTIZ
MAQUINAS Y HERRAMIENTAS		
CAPITAL INVERTIDO		2.0 % S/ PARQUE
VIDA UTIL (EN AÑOS)	10	
VALOR RESIDUAL	10 %	
CONSERVACION HERRAM.		2.5 % DEL PRECIO
INMUEBLES		
SUPERFICIE PLAYA	4.5	M2 POR VEHICULO
SUPERFICIE GARAGE	1.5	M2 POR VEHICULO
SUPERFICIE ADMINISTRACION	1.5	M2 POR VEHICULO
PRECIO DEL M2 DE GARAGE		61.5 PESOS
PRECIO DEL M2 DE PLAYA		11.0 PESOS
PRECIO M2 ADMINISTRACION		525.0 PESOS
CONSERVACION PLAYA		2.5 % DEL PRECIO
CONSERVACION GARAGE		1.5 % DEL PRECIO
CONSERVACION ADMINISTR.		1.5 % DEL PRECIO
PATENTES Y TASAS		1.5 % VEHIC.PROMEC
SEGURO DEL VEHICULO		9.0 % VEHIC.PROMEC
IMPUESTO AL PATRIMONIO		1.5 % S/CAP.NETO
CAPITAL NETO		40.0 % S/ACT.NETO
GASTOS GENERALES		2.0 %GASTO TOTAL
IMPUESTO A LOS INGRESOS BRUTOS		2.0 %
TASA DE INTERES		7.0 %
RIESGO EMPRESARIO		3.0 %
SUELDOS DEL PERSONAL		
PERSONAL DE CONDUCCION		
SUELDO BASICO MENSUAL		400.0
PROPORCION ADICIONALES		2
SUELDO ANUAL		9360.0
PERSONAL DE TRAFICO		
SUELDO INSPECTOR GRAL.		350.0
PROPORCION ADICIONALES		1.900
SUELDO ANUAL		7980.0
PERSONAL DE TALLER		
SUELDO OFICIAL MECANICO		400.0
PROPORCION ADICIONALES		1.400
SUELDO ANUAL		6720.0
PERSONAL DE ADMINISTRACION		
SUELDO ADMINISTRATIVO 1a		350.0
PROPORCION ADICIONALES		2.000
SUELDO ANUAL		8400.0
SEGURO DEL PERSONAL		7.5 %COSTO SUELDO

CALCULO DE LA TARIFA		
RUBRO DE COSTO		COSTO/KM
COSTOS VARIABLES		(\$/KM)
COMBUSTIBLES		0.11
ACEITE DEL MOTOR		0.01
GRASA CAJA Y DIFERENCIAL		0.00
NEUMATICOS		0.02
CONSERVACION NEUMATICOS		0.00
OTROS MATERIALES		0.00
REPARACION MATERIAL RODANTE		0.09
AMORTIZACION VEHICULO		0.09
TOTAL COSTOS VARIABLES		0.31
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
PATENTES		0.01
SEGURO DEL VEHICULO		0.07
INTERES DEL CAPITAL (VEHIC)		0.05
TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS		0.13
PERSONAL DE CONDUCCION		0.15
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
PERSONAL DE TRAFICO		0.04
PERSONAL DE TALLER		0.05
PERSONAL DE ADMINISTRACION		0.14
CONSERVACION DE INMUEBLE		0.00
AMORTIZACION DE INMUEBLES		0.00
INTERES DEL CAPITAL (INMUEB)		0.00
CONSERVACION MAQUIN.Y HERRAM		0.00
AMORTIZACION MAQUIN.Y HERRAM		0.00
INTERES CAPITAL (MAQ.Y HERR)		0.00
SEGUROS DEL PERSONAL		0.02
IMPUESTOS AL PATRIMONIO		0.00
GASTOS GENERALES		0.02
TOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS		0.29
IMPUESTO INGRESOS BRUTOS		0.02
RIESGO EMPRESARIO		0.03
TOTAL COSTOS DE EXPLOTACION		0.93
Ocupacion media por vehic.(PAS)		28.00
TARIFA MEDIA POR PASAJERO =		COSTOS DE EXPLOTACION (\$/KM)
Y POR KM		Ocupac. media (PAS)
TARIFA MEDIA	0.03	PESOS(PAS.KM)
FACTOR CORRECCION CAMINO SIN PAV.		1.51
TARIFA CORREGIDA	0.05	PESOS(PAS.KM)

ESTRUCTURA DE LA TARIFA		
RUBRO DE COSTO	ESTRUCTURA DEL COSTO	
COSTOS VARIABLES		
COMBUSTIBLES	11.35	%
ACEITE DEL MOTOR	1.49	%
GRASA CAJA Y DIFERENCIAL	0.10	%
NEUMATICOS	2.06	%
CONSERVACION NEUMATICOS	0.12	%
OTROS MATERIALES	0.05	%
REPARACION MATERIAL RODANTE	9.25	%
AMORTIZACION VEHICULO	9.25	%
TOTAL COSTOS VARIABLES	33.71	%
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
PATENTES	1.23	%
SEGURO DEL VEHICULO	7.41	%
INTERES DEL CAPITAL (VEHIC)	5.75	%
TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	14.40	%
PERSONAL DE CONDUCCION	15.58	%
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
PERSONAL DE TRAFICO	4.43	%
PERSONAL DE TALLER	5.81	%
PERSONAL DE ADMINISTRACION	15.20	%
CONSERVACION DE INMUEBLES	0.02	%
AMORTIZACION DE INMUEBLES	0.05	%
INTERES DEL CAPITAL (INMUEB)	0.06	%
CONSERVACION MAQUIN.Y HERRAM	0.07	%
AMORTIZACION MAQUIN.Y HERRAM	0.23	%
INTERES CAPITAL (MAQ.Y HERR)	0.10	%
SEGUROS DEL PERSONAL	1.98	%
IMPUESTO AL PATRIMONIO	0.50	%
GASTOS GENERALES	1.86	%
TOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS	31.31	%
IMPUESTO INGRESOS BRUTOS	2.00	%
RIESGO EMPRESARIO	3.00	%
TOTAL COSTOS DE EXPLOTACION	100.00	%

EMPRESA: EL PINGUINO  
LINEA: RIO GALLEGOS - EL CALAFATE  
VERSION: 30-6-92

CARACTERIZACION DE LA LINEA			
VEHICULOS			
CANTIDAD:		3.0	
VEHICULO PROM.:	M.BENZ 1418/50		
VIDA UTIL (EN KM):		700000	
VIDA UTIL (EN AÑOS):		10.0	
VALOR RESIDUAL:		20 %	
ANTIGUEDAD PROMEDIO:		4.6 AÑOS	
LINEA			
LONGITUD LINEA:		315 KM	
FRECUENCIAS SEMANALES (IDA Y VTA)		14	
	KM ANUAL C/UNIDAD PROM.POND.:	75893	
	KM ANUAL DE LA EMPRESA:	230580	
	(EN ESTA LINEA)		
JUEGO DE NEUMATICOS			
	CUBIERTAS (Nro):	6	
	CAMARAS (Nro):	12	
	PROTECTORES (Nro):	12	
	VIDA UTIL DEL NEUMATICO		
	NUEVO (EN KM):	95000	
	RECAPADOS (TOTAL):	4	
	VIDA UTIL DEL NEUMATICO		
	RECAPADO (EN KM):	30000	
	VIDA UTIL MINIMA TOTAL:	115000	
DOTACION DE PERSONAL		TOTAL ERS/VEHIC.	
	CONDUCCION:	3.0	1.0
	TRAFICO:	1.0	0.3
	TALLER:	1.8	0.6
	ADMINISTRACION:	3.3	1.1
INSTALACIONES FIJAS			
i)	SUPERFICIE GARAGE:	5 M2	
	VIDA UTIL:	30 AÑOS	
	VALOR RESIDUAL:	10 %	
ii)	SUPERFICIE ADMINISTR.:	5 M2	
	VIDA UTIL:	30 AÑOS	
	VALOR RESIDUAL:	10 %	
iii)	SUPERFICIE PLAYA:	14 M2	
	VIDA UTIL:	20 AÑOS	
	VALOR RESIDUAL:	10 %	
DATOS DE TRAFICO			
	PASAJ. TRANSP. POR AÑO:	8652	(AÑO 1989)
	PASAJ./KM:	0.038	

PARAMETROS Y PRECIOS UNITARIOS		
	CONS/KM	PRECIO (\$)
COMBUSTIBLE	0.360000	0.29
ACEITE DEL MOTOR	0.009400	1.45
GRASA CAJA Y DIFERENCIAL	0.000480	1.99
JUEGO NEUMATICOS	0.000009	2203.38
CONSERVACION NEUMATICOS	-----	6.0 %COST NEUMAT.
OTROS MATERIALES	-----	0.5 %COST COMBUS
CHASIS	-----	59712.00
CARROCERIA	-----	18500.00
REPARACION MATERIAL RODANTE		100 % DE AMORTIZ
MAQUINAS Y HERRAMIENTAS		
CAPITAL INVERTIDO		2.0 % S/ PARQUE
VIDA UTIL (EN ANOS)	10	
VALOR RESIDUAL	10 %	
CONSERVACION HERRAM.		2.5 % DEL PRECIO
INMUEBLES		
SUPERFICIE PLAYA	4.5	M2 POR VEHICULO
SUPERFICIE GARAGE	1.5	M2 POR VEHICULO
SUPERFICIE ADMINISTRACION	1.5	M2 POR VEHICULO
PRECIO DEL M2 DE GARAGE		61.5 PESOS
PRECIO DEL M2 DE PLAYA		11.0 PESOS
PRECIO M2 ADMINISTRACION		525.0 PESOS
CONSERVACION PLAYA		2.5 % DEL PRECIO
CONSERVACION GARAGE		1.5 % DEL PRECIO
CONSERVACION ADMINISTR.		1.5 % DEL PRECIO
PATENTES Y TASAS		1.5 % VEHIC.PROMED
SEGURO DEL VEHICULO		9.0 % VEHIC.PROMED
IMPUESTO AL PATRIMONIO		1.5 % S/CAP.NETO
CAPITAL NETO		40.0 % S/ACT.NETO
GASTOS GENERALES		2.0 %GASTO TOTAL
IMPUESTO A LOS INGRESOS BRUTOS		2.0 %
TASA DE INTERES		7.0 %
RIESGO EMPRESARIO		3.0 %
SUELDOS DEL PERSONAL		
PERSONAL DE CONDUCCION		
SUELDO BASICO MENSUAL		400.0
PROPORCION ADICIONALES		2
SUELDO ANUAL		9360.0
PERSONAL DE TRAFICO		
SUELDO INSPECTOR GRAL.		350.0
PROPORCION ADICIONALES		1.900
SUELDO ANUAL		7980.0
PERSONAL DE TALLER		
SUELDO OFICIAL MECANICO		400.0
PROPORCION ADICIONALES		1.400
SUELDO ANUAL		6720.0
PERSONAL DE ADMINISTRACION		
SUELDO ADMINISTRATIVO 1º		350.0
PROPORCION ADICIONALES		2.000
SUELDO ANUAL		8400.0
SEGURO DEL PERSONAL		7.5 %COSTO SUELDO

CALCULO DE LA TARIFA		
RUBRO DE COSTO	COSTO/KM	
COSTOS VARIABLES	(\$/KM)	
COMBUSTIBLES	0.11	
ACEITE DEL MOTOR	0.01	
GRASA CAJA Y DIFERENCIAL	0.00	
NEUMATICOS	0.02	
CONSERVACION NEUMATICOS	0.00	
OTROS MATERIALES	0.00	
REPARACION MATERIAL RODANTE	0.09	
AMORTIZACION VEHICULO	0.09	
TOTAL COSTOS VARIABLES	0.31	
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
PATENTES	0.01	
SEGURO DEL VEHICULO	0.06	
INTERES DEL CAPITAL (VEHIC)	0.04	
TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	0.11	
PERSONAL DE CONDUCCION	0.12	
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
PERSONAL DE TRAFICO	0.03	
PERSONAL DE TALLER	0.05	
PERSONAL DE ADMINISTRACION	0.12	
CONSERVACION DE INMUEBLE	0.00	
AMORTIZACION DE INMUEBLES	0.00	
INTERES DEL CAPITAL (INMUEB)	0.00	
CONSERVACION MAQUIN.Y HERRAM	0.00	
AMORTIZACION MAQUIN.Y HERRAM	0.00	
INTERES CAPITAL (MAQ.Y HERR)	0.00	
SEGUROS DEL PERSONAL	0.02	
IMPUESTOS AL PATRIMONIO	0.00	
GASTOS GENERALES	0.02	
TOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS	0.25	
IMPUESTO INGRESOS BRUTOS	0.02	
RIESGO EMPRESARIO	0.03	
TOTAL COSTOS DE EXPLOTACION	0.84	
OCUPACION MEDIA POR VEHIC.(PAS)	6.23	
TARIFA MEDIA POR PASAJERO =	COSTOS DE EXPLOTACION (\$/KM)	
Y POR KM	OCUPAC. MEDIA (PAS)	
TARIFA MEDIA	0.13	PESOS/(PAS.KM)

ESTRUCTURA DE LA TARIFA		
RUBRO DE COSTO	ESTRUCTURA DEL COSTO	
COSTOS VARIABLES		
COMBUSTIBLES	12.67	%
ACEITE DEL MOTOR	1.55	%
GRASA CAJA Y DIFERENCIAL	0.11	%
NEUMATICOS	2.29	%
CONSERVACION NEUMATICOS	0.14	%
OTROS MATERIALES	0.05	%
REPARACION MATERIAL RODANTE	10.32	%
AMORTIZACION VEHICULO	10.32	%
TOTAL COSTOS VARIABLES	37.58	%
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
PATENTES	1.15	%
SEGURO DEL VEHICULO	5.92	%
INTERES DEL CAPITAL (VEHIC)	5.38	%
TOTAL COSTOS FIJOS DIRECTOS	13.46	%
PERSONAL DE CONDUCCION	14.57	%
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
PERSONAL DE TRAFICO	4.14	%
PERSONAL DE TALLER	5.37	%
PERSONAL DE ADMINISTRACION	14.21	%
CONSERVACION DE INMUEBLES	0.02	%
AMORTIZACION DE INMUEBLES	0.04	%
INTERES DEL CAPITAL (INMUEB)	0.05	%
CONSERVACION MAQUIN.Y HERRAM	0.05	%
AMORTIZACION MAQUIN.Y HERRAM	0.22	%
INTERES CAPITAL (MAQ.Y HERR)	0.09	%
SEGUROS DEL PERSONAL	1.85	%
IMPUESTO AL PATRIMONIO	0.47	%
GASTOS GENERALES	1.85	%
TOTAL COSTOS FIJOS INDIRECTOS	29.40	%
IMPUESTO INGRESOS BRUTOS	2.00	%
RIESGO EMPRESARIO	3.00	%
TOTAL COSTOS DE EXPLOTACION	100.00	%

#### 4. LOS POSIBLES CURSOS DE ACCION

En este punto se pretende exponer, en la forma más sintética posible los cursos de acción que se presentan dada la nueva situación planteada a nivel nacional y la existente en el sistema de transporte de la Provincia.

##### 4.1. La interacción con el nivel nacional

Independientemente que la Provincia decida o no adherir a los principios de desregulación propiciados a nivel nacional lo cierto es que de hecho no quedará ajena a sus consecuencias.

En primer lugar, la implementación de nuevas reglamentaciones en cuanto a Tránsito y Transporte implican modificaciones a:

- i. el Régimen de Revisión Técnica de Vehículos,
- ii. la Antigüedad del Parque,
- iii. los Horarios de los Servicios,
- iv. las condiciones de trabajo de los conductores,
- v. el Régimen de Otorgamiento de Licencias de Coducción Profesionales.

Respecto a este conjunto de temas en lo inmediato debería realizarse:

- i. una revisión de la normativa provincial al respecto,
- ii. una adecuación de las normas en caso de resultar necesario,
- iii. revisar los horarios autorizados para determinar si cumplen con las normas de velocidad,
- iv. adecuar los procedimientos de habilitación y revisión periódica de vehículos y de otorgamiento de licencias



de conductor.

En cuanto a la nueva clasificación y normativa para la operación de servicios nacionales, en lo inmediato es conveniente que la Provincia pueda tener fluido acceso a:

- i. las notificaciones de establecimiento de servicios de tráfico libre que involucren al territorio provincial,
- ii. la intención de las empresas locales respecto a la operación de este tipo de servicios<sup>2</sup>,
- iii. la intervención provincial en el otorgamiento de viajes especiales u ocasionales bajo las nuevas disposiciones.

Respecto al conjunto de temas involucrados aparece como imprescindible manifestar una más activa presencia de las autoridades provinciales, tanto en su contacto con la Secretaría de Transporte como en la participación en el COMITE FEDERAL DE TRANSPORTE.

Se estima que estas acciones resultan imprescindibles y que no pueden ser reemplazadas por la obtención indirecta de información. Esto es así porque dadas ciertas indefiniciones en los instrumentos legales recientes y la

---

<sup>2</sup> En este sentido puede plantearse una situación conflictiva dado que varias empresas tenían presentaciones efectuadas a la Secretaría de Transporte, que a partir de la nueva reglamentación han caducado. En el caso de las empresas que ya operaban alguna línea nacional la alternativa que se presenta es la operación de servicios de tráfico libre. En cambio aquellas que no contaban con algún permiso previo quedan automáticamente fuera de este mercado. Un tema que no está claro en el nuevo decreto es si se consideran los permisos de líneas internacionales como válidos para ser considerados dentro del sistema.

falta de adecuación institucional de las respectivas Autoridades de Aplicación hasta el presente, se abre un periodo de definiciones y negociaciones del que la Provincia no debería quedar excluida.

#### 4.2. Las acciones hacia el Sistema Provincial

En virtud del análisis efectuado respecto al Sistema Provincial de Transporte Interurbano en este estudio, aún con las limitaciones varias veces señaladas, se estima que:

- i. no resulta conveniente una adhesión inmediata al régimen propuesto a nivel nacional en todos sus alcances.
- ii. no obstante, dada la desregulación de hecho existente en la Provincia sería conveniente revisar la concepción regulatoria inmanente en los Proyectos de Ley en discusión.
- iii. podría intentarse un régimen "intermedio" que liberalizara las condiciones de acceso al mercado pero permitiera conservar algunos resortes para garantizar la atención a zonas de menor atractivo en cuanto a rentabilidad de servicios.

Lo anterior será objeto de una definición política que, en la medida en que se explicita a la brevedad posibilitará la adecuación de los proyectos de normas y acciones en estudio.

En paralelo a lo anterior, y en cierta forma independiente de la orientación de la decisión política definitiva, lo que resulta, a juicio de este estudio, imprescindible es el fortalecimiento de la DIRECCION PROVINCIAL DE TRANSPORTE. Al respecto se presentan algunas ideas:

- i. Incorporación de Personal Técnico: si bien como se mencionó en otros informes, las tareas rutinarias de una Dirección de Transporte no son de alta complejidad teórica o técnica, la coyuntura actual a nivel nacional implica la capacidad de discusión y planteo de alternativas teórico-prácticas de políticas. A su vez, la coyuntura provincial y en particular de la DPT implica la definición de procedimientos y rutinas, no sólo su implementación. Si por motivos de orden administrativo no fuera posible la incorporación de personal técnico, se propone el establecimiento de convenios con institutos de nivel terciario, que pudieran proveer, en forma de pasantías, estudiantes avanzados y tomar el tema de la reorganización del transporte como caso práctico de alguna cátedra afín.
- ii. Descentralización del contralor: los ejemplos mencionados a lo largo de este estudio, son indicativos de las particularidades de la prestación del servicio y de los requerimientos de la demanda en distintas zonas de la Provincia. No parece probable que el sistema pueda monitorearse exclusivamente desde Río Gallegos o con controles esporádicos. En este sentido es que se propone una delegación en los municipios de las tareas de fiscalización, recepción de información estadística y de las demandas de los usuarios. Estas funciones serían una complementación adecuada de la administración de terminales que ejercen los municipios.
- iii. Creación o formalización de una instancia orgánica de participación de los organismos que tienen injerencia en algún aspecto relacionado con el transporte provincial: DPT, Subsecretaría, Dirección de Turismo, Vialidad Provincial, Policía Provincial,

Municipalidades, otras. Se conformaría de esta manera un CONSEJO, con funcionamiento permanente y reuniones periódicas.

Está prevista, a la brevedad, la participación de la experta responsable de este estudio en el Asesoramiento y Capacitación en la Provincia. Esta puede constituir una oportunidad para delinear y discutir la forma de implementación de las ideas propuestas que se juzguen pertinentes.

**ANEXO I**

**NUEVOS INSTRUMENTOS LEGALES  
DE NIVEL NACIONAL**



## TRANSPORTE POR AUTOMOTOR DE PASAJEROS

Decreto 958/92

Disposiciones Generales. Registro Nacional del Transporte de Pasajeros por Automotor. Operadores de los Servicios. Material Rodante. Transporte de Pasajeros. Ambito Portuario y Aeroportuario. Disposiciones Complementarias y Transitorias.

Bs. As., 10/6/92

VISTO la Ley N° 12.346 y sus modificaciones, la Ley N° 23.696 de Reforma del Estado; los Decretos Reglamentarios N° 27.911 del 17 de abril de 1939 y 1028 del 3 de diciembre de 1987, sus modificaciones y complementarios; y el Decreto N° 2284 del 31 de octubre de 1991; y

### CONSIDERANDO:

Que mediante el Decreto N° 2284/91 se ha iniciado un proceso de desregulación de la economía argentina, tendiente a eliminar aquellas trabas que obstaculizan la expansión económica, limpiar las inversiones y generar una inadecuada asignación de recursos.

Que el Gobierno Nacional ha encarado un amplio programa de transformación del sistema nacional de transporte, tendiente a racionalizar la oferta de servicios, expandir las inversiones y disminuir los costos, en la perspectiva de contribuir al incremento de la competitividad de la economía y al mejoramiento de la calidad de los servicios.

Que en tal sentido resulta oportuno adaptar el régimen del transporte terrestre de pasajeros a los principios de apertura y competencia que ha implementado el Gobierno Nacional en otros sectores del transporte con el objeto de asegurar la armonización de las modalidades de funcionamiento de los distintos componentes del sistema de transporte.

Que, por otra parte, la demanda de servicios de transporte de pasajeros se ha incrementado y se incrementará en el futuro como consecuencia de la reconversión de los servicios ferroviarios y de las ventajas relativas que aquellos presentan en materia de flexibilidad y diversidad.

Que por tales motivos, el mercado del transporte automotor de pasajeros se halla en una situación en la cual la demanda no se encuentra debidamente satisfecha en tiempo, forma y cantidad de servicios.

Que la tutela del interés general requiere la reorganización de los registros y la revisión de los requisitos exigibles para el ejercicio de las actividades de transporte, con el objeto de asegurar específicamente la necesaria fiscalización de los servicios, el cumplimiento de las normas en materia fiscal y de seguros, y el respeto por parte de los transportistas de las normas relativas al control mecánico y de seguridad de las unidades.

Que el transporte automotor de pasajeros, si bien ha alcanzado una considerable expansión, se encuentra regido por una reglamentación de más de medio siglo que, en las circunstancias actuales, resulta absolutamente inadecuada para la organización de servicios de transporte de calidad, y bajo costo para el público.

Que en el marco del Decreto N° 2284/91 se impone la implementación de un régimen moderno para el transporte automotor de

pasajeros, que permita la organización de servicios en libre competencia y el incremento de la oferta en cantidad, variedad y calidad, fortaleciendo las vinculaciones entre las provincias y regiones de la República, todo ello sin perjuicio de la garantía de una adecuada supervisión y fiscalización de los servicios.

Que el régimen aprobado por el presente permitirá a todas las empresas establecidas y las que se incorporen en el futuro prestar servicio libremente en todos los recorridos, garantizando asimismo la continuidad de los servicios públicos en aquellos recorridos que determine la autoridad de aplicación.

Que el régimen aprobado por el presente en materia de transporte de pasajeros permite armonizar las obligaciones de servicio público con un sistema de servicios de tráfico libre, conciliando los principios de libre competencia y de tutela del interés general.

Que la actividad de correos ha sido declarada "ajena a privatización", por lo que en virtud del Artículo 10 de la Ley N° 23.696 el PODER EJECUTIVO NACIONAL ha quedado facultado para excluir aquellas disposiciones que obstaculicen el proceso de privatización y desregulación, mediante el establecimiento de privilegios o monopolios distorsivos de la libertad de mercado.

Que por las consideraciones precedentes, se entiende necesaria la eliminación de normas que impiden a las empresas de transporte de pasajeros el acarreo de correspondencia.

Que el presente régimen determina las modalidades de prestación de los servicios turísticos, tendiendo al desarrollo de los mismos con el objeto de valorizar el importante potencial con que, en este campo, cuenta la Nación, evitando asimismo la dilución de su especificidad tanto comercial como económica.

Que el establecimiento de un Registro único del transporte de pasajeros permitirá concentrar y reorganizar diferentes controles, racionalizando el uso de recursos y evitando la superposición de trámites y requisitos.

Que por estar los puertos y los aeropuertos nacionales sometidos a jurisdicción federal, y con el objeto de facilitar el mejor acceso a los mismos, debe disponerse el libre ingreso de servicios de transporte de pasajeros, incluido el servicio de taxímetros.

Que la POLICIA AERONAUTICA NACIONAL y la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA, por ser las autoridades encargadas de la seguridad y el orden dentro de las jurisdicciones de los aeropuertos y los puertos, deben ser las responsables de garantizar el acceso y la seguridad de los prestadores de los servicios involucrados en el presente.

Que para el éxito del presente esquema de desregulación en un marco de indispensable ordenamiento, resulta aconsejable contar con un único organismo de supervisión y fiscalización, que garantice la calidad de los servicios, atienda los reclamos de los usuarios, detecte las falencias y las posibles novedades que atenten contra el libre juego de la oferta y la demanda o las reglas de un sana e indispensable competencia.

Que el presente decreto se dicta en uso de las facultades concedidas por el Artículo 86 Incisos 1 y 2 de la Constitución Nacional.

Por ello,

EL PRESIDENTE  
DE LA NACION ARGENTINA  
DECRETA:

### TITULO I

#### DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1° — AMBITO DE APLICACION — El presente Decreto se aplicará al transporte por automotor de pasajeros por carretera que se desarrolle en el ámbito de la jurisdicción nacional, que comprende el transporte interjurisdiccional:

- Entre las Provincias y la Capital Federal;
- Entre Provincias;

c) En los Puertos y aeropuertos nacionales, entre ellos, o entre cualquiera de ellos y la Capital Federal o las Provincias.

Queda excluida de la aplicación del presente el transporte de personas que se desarrolle exclusivamente en la Región Metropolitana de la Ciudad de Buenos Aires, de acuerdo con las delimitaciones que establezca la autoridad de aplicación del presente.

Art. 2° — COORDINACION — La autoridad de aplicación del presente podrá coordinar con las autoridades provinciales la implementación de este reglamento, de forma de lograr una más eficiente organización o fiscalización de los servicios de transporte interjurisdiccional e internacional, a través de la unificación o complementación de procedimientos, para lo cual podrá celebrar acuerdos o convenios.

Art. 3° — CLASIFICACION — El transporte automotor definido en el artículo 1° se clasifica en:

- Servicios públicos.
- Servicios de tráfico libre.
- Servicios ejecutivos.
- Servicios de transporte para el turismo.

### TITULO II

#### REGISTRO NACIONAL

Art. 4° — Créase el REGISTRO NACIONAL DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS POR AUTOMOTOR. En dicho registro quedarán incorporados:

- Los prestatarios que realizan transporte bajo el régimen de servicio público y de tráfico libre, sea de carácter interjurisdiccional o internacional.
- Los prestatarios del servicio ejecutivo y del transporte para el turismo, con las características de dichos servicios.

### TITULO III

#### DE LOS OPERADORES DE LOS SERVICIOS

Art. 5° — REQUISITOS — Los operadores de los servicios de transporte por automotor de pasajeros, sean personas físicas o jurídicas, deberán cubrir los requisitos que se detallan en los artículos siguientes.

Las personas físicas extranjeras o jurídicas de capital total o parcialmente extranjero pueden realizar cualquier tipo de transporte, en igualdad de condiciones con las personas argentinas bajo el régimen del presente.

Art. 6° — PERSONAS FISICAS — Las personas físicas deberán satisfacer los siguientes requisitos:

- Estar inscriptas en la matrícula de comerciante.
- Estar inscriptas en los organismos impositivos y previsionales pertinentes.
- Poseer domicilio real en el país.

Art. 7° — PERSONAS JURIDICAS — Las personas jurídicas deberán constituirse adoptando los tipos societarios establecidos en la legislación mercantil, ya sea como sociedades de personas, de capital o cooperativas, debiendo estar radicadas en el territorio argentino.

Las Uniones Transitorias de Empresas deberán satisfacer los requisitos previstos en la Ley N° 19.550 (t. o. 1984).

Art. 8° — OBJETO SOCIAL — En el caso de transporte de pasajeros, el contrato constitutivo o el estatuto societario deberá incluir como objeto social la explotación del transporte por automotor en general, o bien la mención de la prestación específica que corresponda, referida al transporte de personas.

Art. 9° — ZONAS DE SEGURIDAD — Exclúyese de la aplicación del régimen de Zonas de Seguridad de Fronteras a toda persona física o jurídica que realice transportes de pasajeros o carga en el ámbito de dichas Zonas, cualquiera sea la modalidad de transporte.

A tal efecto, no será aplicable a dichas actividades de transporte el régimen establecido por el Decreto Ley N° 15.385/44, ratificado por la Ley N° 12.913, ni el Decreto Reglamentario N° 32.530 del 21 de octubre de 1948.

**Art. 10. — TRANSPORTE DE CARGA Y CORRESPONDENCIA.** - Las empresas de transporte de pasajeros pueden realizar transporte de cargas y correspondencia, en los compartimientos habilitados a tal efecto en los mismos vehículos destinados al transporte de pasajeros, de acuerdo a la reglamentación que a tal efecto establezca la autoridad de aplicación del presente conjuntamente con la SUBSECRETARÍA DE COMUNICACIONES dependiente del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS.

#### TÍTULO IV

##### MATERIAL RODANTE

**Art. 11. — CALIDADES TÉCNICAS.** - El diseño de los vehículos que se afectan a los servicios de transporte por automotor deberá observar las disposiciones generales en materia de tránsito que rijan en todo el ámbito de la República, en lo relacionado con los pesos, dimensiones y dispositivos de seguridad.

La autoridad de aplicación podrá fijar pautas más restrictivas en tanto éstas estén dirigidas exclusivamente a preservar la seguridad del transporte y del tránsito. Asimismo podrá establecer las restricciones que sean necesarias a la preservación del medio ambiente.

**Art. 12. — RADICACIÓN.** - Los vehículos que integren el parque móvil deberán estar radicados y matriculados en territorio de la República Argentina, con excepción de aquellas unidades destinadas exclusivamente al transporte internacional.

En el Registro Nacional deberán inscribirse los datos relativos a la propiedad de los vehículos, especificando aquellos cuya posesión esté en virtud de comodato, alquiler o compraventa con reserva de dominio. La autoridad de aplicación no podrá establecer porcentajes del parque móvil que deban ser de propiedad del prestador del servicio, cualquiera sea la modalidad de éste.

#### TÍTULO V - TRANSPORTE DE PASAJEROS

##### CAPÍTULO I - DEFINICIONES

**Art. 13. — SERVICIO PÚBLICO.** - Constituye servicio público de transporte de pasajeros, todo aquel que tenga por objeto satisfacer con continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad en igualdad de condiciones para todos los usuarios, las necesidades de carácter general en materia de transporte.

La autoridad de aplicación tomará intervención en la reglamentación de los servicios públicos, en el otorgamiento de permisos, en la determinación de recorridos, frecuencias, horarios y tarifas máximas, y en la fiscalización y control de los mismos.

**Art. 14. — SERVICIOS DE TRÁFICO LIBRE.** - Los servicios de tráfico libre son aquellos respecto de los cuales no existe restricción alguna respecto de la fijación de los recorridos o itinerarios, frecuencias, horarios, tarifas, características de los vehículos y condiciones o modalidades de tráfico.

Los transportistas que realicen un servicio público en un recorrido que supere los CINCUENTA (50) kilómetros, en las condiciones establecidas por la autoridad de aplicación, podrán realizar servicios de tráfico libre sobre cualquier recorrido, inclusive en competencia con servicios públicos.

**Art. 15. — SERVICIOS DE TRANSPORTE PARA EL TURISMO.** - El servicio de transporte para el turismo es aquel que se realiza con el objeto de atender a una programación turística.

Se entiende por programación turística un servicio comprensivo del transporte y el alojamiento, al que pueden agregarse excursiones complementarias, visitas guiadas, servicios gastronómicos u otras prestaciones relacionadas al turismo.

**Art. 16. — LISTA DE PASAJEROS.** - En los servicios para el turismo deberán transportarse exclusivamente pasajeros destinados a realizar la programación turística y no podrán transportarse pasajeros que no figuren en el listado u hoja de ruta confeccionado previamente.

**Art. 17. — SERVICIO EJECUTIVO.** - Es aquel que presenta características de un alto nivel de confort y comodidad, de acuerdo a las reglamentaciones que establezca en efecto la autoridad de aplicación.

Este servicio se prestará con las mismas condiciones que rigen para el tráfico libre, sin la obligación para el transportista de realizar un servicio público.

##### CAPÍTULO II - SERVICIOS PÚBLICOS

**Art. 18. — PERMISOS.** - La explotación del servicio público de transporte automotor de pasajeros será adjudicada a través de un permiso previo, cuya vigencia tendrá un plazo de DIEZ (10) años.

La adjudicación de un permiso bajo el régimen de servicio público, implicará para el permisionario la obligatoriedad de prestar los servicios en las condiciones establecidas por la autoridad de aplicación, y le permitirá asimismo acceder, en libertad de condiciones, a la explotación de cualquier servicio de tráfico libre de jurisdicción federal.

**Art. 19. — ADECUACION DEL PERMISO.** - La autoridad de aplicación podrá adecuar en cada permiso las exigencias de frecuencias, horarios o capacidad de transporte de acuerdo a las variaciones observadas en las ofertas de servicios o en las demandas de transportes.

**Art. 20. — DECLARACION DE SERVICIO PÚBLICO.** - La autoridad de aplicación establecerá los nuevos servicios de carácter público que se requieran en los distintos recorridos, teniendo en cuenta las necesidades y demandas de transporte y los pedidos o reclamos de los usuarios.

La autoridad de aplicación podrá otorgar más de un permiso sobre un mismo recorrido.

**Art. 21. — OTORGAMIENTO DE PERMISOS.** - Cada CIENTO OCHENTA (180) días, la autoridad de aplicación otorgará los permisos para la explotación de servicios públicos a los transportistas que satisfagan los requerimientos establecidos por el presente y aquellos que se establezcan respecto del servicio público a otorgar. Los requisitos que determine la autoridad de aplicación no podrán limitar el ingreso al mercado de nuevos prestadores.

**Art. 22. — LICITACION PÚBLICA.** - Si la autoridad de aplicación considera, por el número de transportistas interesados, que se excede a las necesidades de transporte, podrá llamar a licitación pública.

En este caso, y a los efectos de la adjudicación de los permisos, los pliegos de bases y condiciones deberán contener pautas ajustadas a la conveniencia de favorecer el mejoramiento de la calidad, la baja de las tarifas y el incremento de la oferta.

**Art. 23. — RENOVACION AUTOMATICA.** - Los permisos serán automáticamente renovables por igual periodo a su vencimiento, salvo que la autoridad de aplicación considere fundadamente que existen causas vinculadas al desempeño del permisionario que aconsejen la no renovación del permiso.

**Art. 24. — ACEPTACION.** - Una vez otorgado el permiso, el adjudicatario deberá comparecer a hacer efectiva la aceptación del mismo dentro de los TREINTA (30) días siguientes a la notificación fehaciente por parte de la autoridad de aplicación, bajo apercibimiento de dar por de caído su derecho.

**Art. 25. — OBLIGACIONES DEL PERMISIONARIO.** - Son obligaciones del permisionario:

a) Dar cumplimiento a todas las obligaciones que se deriven del permiso, y en virtud de ello prestar el servicio bajo las pautas de continuidad, regularidad, generalidad, uniformidad e igualdad de condiciones y obligatoriedad.

b) Respetar el valor tarifario máximo establecido.

c) Contratar los seguros que amparen los riesgos vinculados con la prestación del servicio con los usuarios y con terceros transportados, no transportados.

d) Presentar ante la autoridad de aplicación la información estadística que se requiere.

##### CAPÍTULO III - SERVICIOS DE TRÁFICO LIBRE

**Art. 26. — COMUNICACION PREVIA.** - Los transportistas de servicios públicos podrán desarrollar servicios de tráfico libre en cualquier recorrido de jurisdicción nacional, previa comunicación a la autoridad de aplicación, con un

plazo no menor a los TREINTA (30) días corridos antes de la iniciación de los nuevos servicios.

La comunicación realizada en la forma y el tiempo establecidos, surtirá los efectos de una autorización automática respecto de la comunicación, no pudiendo el transportista modificar las condiciones de la prestación sin comunicación previa. Los datos de los servicios se inscribirán en el Registro respectivo con la fecha de recepción de la comunicación, así como toda modificación que informen los transportistas.

En dicha comunicación, el transportista deberá informar sobre los servicios que desea prestar, y en particular:

a) Orígenes y destinos a vincular y recorridos a realizar, especificando las paradas y el tráfico de intermedias que se pretende efectuar.

b) Frecuencias, horarios y tarifas.

c) Tipo de vehículo con el que desarrollará sus prestaciones, especificando la cantidad de asientos y las comodidades o servicios que se presten a bordo. Dicho vehículo deberá integrar la flota habilitada de la empresa de que se trate.

Estas especificaciones, que deberán también hacerse conocer al público, tienen la finalidad esencial de brindar información a los usuarios para que éstos tengan posibilidades reales de comparar las entidades y tarifas de los distintos servicios y prestadores.

**Art. 27. — MODIFICACIONES.** - Toda modificación en cualesquiera de dichas especificaciones, deberá comunicarse a la autoridad de aplicación con una anticipación de TREINTA (30) días corridos.

La supresión de frecuencias o de servicios, será comunicada con una anticipación de SESENTA (60) días corridos, y será debidamente informada a los usuarios en los lugares de venta de pasajes.

**Art. 28. — DEBER DE CONTINUIDAD.** - A fin de asegurar condiciones mínimas de regularidad y de seguridad al público usuario, y sin perjuicio de las prestaciones estacionales, los servicios de tráfico libre deberán mantenerse por el lapso de NUEVE (9) meses.

**Art. 29. — INFORMACION ESTADISTICA.** - Los prestadores de los servicios de tráfico libre deberán brindar la información estadística respecto de los servicios que realicen, de conformidad a las pautas que determine la autoridad de aplicación.

**Art. 30. — SERVICIOS DE TRÁFICO LIBRE DE CARÁCTER ESTACIONAL.** - Los servicios de tráfico libre pueden referirse a prestaciones estacionales, o con frecuencias que aumenten o disminuyan según la variación de las tendencias del mercado durante diferentes periodos del año; para lo cual los transportistas deberán comunicar expresamente el plan de transporte referido a dichas prestaciones, quedando excluido del alcance del deber de continuidad.

**Art. 31. — VIAJES ESPECIALES U OCASIONALES.** - Las empresas de transporte público y ejecutivo podrán realizar viajes especiales u ocasionales, sin que sea necesario un permiso especial al efecto. Periódicamente deberán comunicar a la autoridad de aplicación los viajes de este carácter que se hayan realizado.

Los viajes especiales u ocasionales no estarán sujetos a limitaciones de kilometraje o de duración mínima o máxima.

Cuando los viajes especiales deban cumplirse entre cabeceras que cuentan con servicios públicos o de tráfico libre, o que pueden vincularse mediante la combinación de estos servicios, no será obligatorio realizar el transporte mediante los servicios ya existentes.

**Art. 32. — ESTACION TERMINAL.** - En la Ciudad de Buenos Aires, los servicios públicos y los servicios de tráfico libre deberán ser iniciados y/o concluidos en la Estación Terminal de Buenos Aires. La autoridad de aplicación dispondrá las medidas necesarias para asegurar el libre acceso de transportistas a la mencionada terminal.

##### CAPÍTULO IV - SERVICIOS EJECUTIVOS

**Art. 33.** - Para realizar el servicio ejecutivo se deberá dar cumplimiento a las normas aprobadas por la autoridad de aplicación.

## CAPITULO V - TRANSPORTES TURISTICOS

**Art. 34. — HABILITACION PREVIA** - Para realizar servicios de transporte para el turismo en todo el territorio de la Nación se requerirá la habilitación previa de la autoridad de aplicación del presente. Dicha autoridad dictará, conjuntamente con la SECRETARIA DE TURISMO de la PRESIDENCIA DE LA NACION, las normas pertinentes, las que se ajustarán a los principios generales del presente Decreto en cuanto a la libertad de comercio y a la tutela de la seguridad y calidad de los servicios.

**Art. 35. — LIBERTAD DE CONDICIONES** - Las empresas de transporte para el turismo podrán establecer libremente los recorridos, las rutas, modalidades y las duraciones máximas o mínimas de los servicios que presten.

**Art. 36. — MODALIDADES** - Las modalidades a través de las cuales pueden desarrollarse los servicios para el turismo son:

a) **Receptivo**: comprende el traslado realizado entre el punto de arribo o partida de los pasajeros por otros medios y los lugares de hospedaje.

b) **Circuito cerrado**: comprende el transporte de pasajeros en un vehículo que permanece a disposición exclusiva de éstos, durante todo el transcurso del viaje, desde la salida y hasta el arribo al punto de origen. El contingente puede incrementarse durante el transcurso del servicio en la medida en que el mismo tenga en su totalidad un igual punto de destino. A su retorno, el contingente puede disminuir por descenso de personas que lo integran. Las DOS (2) últimas circunstancias deben estar expresamente previstas antes de iniciar el viaje.

c) **Multimodal**: Comprende la utilización por parte del contingente, de diversos modos de transporte, ya sea ferroviario, automotor, aéreo o acuático, tanto para iniciar, continuar, como para finalizar el viaje, excluidos aquellos meramente auxiliares. El vehículo automotor podrá permanecer a disposición del contingente en el lugar donde fue dejado, recogerlo en otro diferente o ser utilizado por otro contingente que participe de esta modalidad.

d) **Lanzadera**: Es aquella que tiene lugar cuando la unidad que transporta el contingente, luego de arribar a su punto de destino, regresa vacía o con otro contingente que haya sido transportado por la empresa responsable del vehículo y contratado el servicio con igual agente de viajes, institución o ente.

e) **Relativo**: Es aquella en la cual las unidades, tienen un recorrido predeterminado, vinculando zonas de interés turístico, donde podrán permanecer los pasajeros interrumpiendo el viaje por un lapso que no excederá la duración total del circuito, pudiendo trasladarlos parcial o integralmente a lo largo del recorrido.

**Art. 37. —** Los servicios de transporte por automotor para el turismo se clasificarán en:

a) **Receptivo**: es el realizado en la forma establecida en el inciso a) del artículo anterior.

b) **Excursión**: es aquel que, previendo el regreso del contingente al punto de partida realiza el traslado del mismo a las vistas y paseos incluidos en la programación turística, pudiéndose efectuar en circuito cerrado o multimodal.

c) **Gran Turismo**: es el realizado para atender a programaciones turísticas, pudiéndose llevar a cabo tanto en circuito cerrado como multimodal, lanzadera o relativo.

d) **Exclusivo**: Es el realizado por instituciones o entes de diversa índole para el traslado de sus integrantes o beneficiados ya sea con vehículos propios o contratados.

Las empresas de transporte turístico podrán realizar otras modalidades de transporte, combinando o adecuando las anteriormente descriptas a las necesidades del servicio que presten.

**Art. 38. — EMPRESAS DE TRANSPORTE** - Las empresas de transporte de pasajeros inscriptas en el Registro Nacional, que presten servicios públicos o ejecutivos, podrán prestar servicios turísticos de acuerdo a las modalidades previstas en el presente reglamento, a cuyo efecto sólo deberán comunicar tal decisión a la autoridad de aplicación.

**Art. 39. — REQUISITOS DE LA COMUNICACION** - En la comunicación previa mencionada,

el transportista deberá exclusivamente informar:

a) Identificación de la unidad y sus características, y en su caso, mención del propietario y del contrato en virtud del cual se tenga la posesión del vehículo.

b) Lugar de partida, itinerario a cumplir, y lugar de llegada, con mención de las fechas de partida y regreso.

c) Motivo que origina el viaje.

## TITULO VI

### TRANSPORTE DE PASAJEROS EN EL AMBITO PORTUARIO Y AEROPORTUARIO

## CAPITULO UNICO

**Art. 40. —** En todos los puertos, aeropuertos y aeródromos nacionales podrán ingresar taxímetros habilitados en cualquier jurisdicción, para el ascenso y descenso de pasajeros, y su transporte desde y hacia la jurisdicción de origen.

Cuando estén en servicio, los taxímetros habilitados en cualquier jurisdicción no estarán sujetos al pago de estacionamiento, derecho o tasa al ingreso o egreso a los aeropuertos. La POLICIA AERONAUTICA NACIONAL y la PREFECTURA NAVAL ARGENTINA, serán los responsables, según corresponda, de garantizar la seguridad de los transportistas y pasajeros y el cumplimiento de lo prescripto en el presente artículo, dentro de sus respectivas jurisdicciones.

**Art. 41. —** Autorízase a las empresas de transporte aéreo, hoteles, empresas de turismo, de alquiler de automóviles o remises con chofer o sin él, a brindar servicios de traslado a sus clientes entre cualquier puerto o aeropuerto nacional y los lugares de destino; todo ello sin necesidad de habilitación especial, y con el único requisito de comunicación a la autoridad de aplicación del presente, la que deberá llevar un registro especial a tal efecto.

**Art. 42. —** La autoridad de aplicación habilitará servicios pre y post aéreo de transporte automotor de pasajeros entre la Capital Federal y el aeropuerto Ministro Pistarini desde y hacia el aeropuerto Jorge Newbery, los otros aeropuertos y los puertos nacionales dentro de las pautas de desregulación establecidas por el presente.

**Art. 43. —** La autoridad de aplicación, así como las autoridades de los puertos, aeropuertos o aeródromos adoptarán las medidas conducentes para que las empresas de transporte puedan instalar en el ámbito portuario y aeroportuario locales de atención al público o avisos publicitarios de sus servicios.

## TITULO VII

### DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS Y TRANSITORIAS

**Art. 44. —** La SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS será la autoridad de aplicación del presente Decreto.

**Art. 45. — REGlamentACION DE LA INSCRIPCION** - La autoridad de aplicación dictará las normas reglamentarias referidas a la inscripción en el Registro Nacional de los servicios de transporte ejecutivos.

**Art. 46. — VIGENCIA DE PERMISOS** - Los permisos para la explotación de servicios públicos de pasajeros de carácter regular que se encuentran en vigencia o en trámite de renovación quedan automáticamente prorrogados a partir de la entrada en vigencia del presente, y por el término de DIEZ (10) años.

**Art. 47. — CADUCIDAD DE LOS PROCEDIMIENTOS** - Declárase la caducidad de los procedimientos por los que se tramitan solicitudes de nuevos permisos, la modificación de los existentes, o transferencias de permisos, cualquiera sea el estado en que se encuentren las actuaciones, quedando sujetos los solicitantes al régimen del presente.

**Art. 48. —** Los titulares de permisos que sean automáticamente encuadrados en el régimen de este decreto, e inscriptos en el registro creado por el presente.

**Art. 49. —** Créase la COMISION NACIONAL DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR DE PASAJEROS cuya estructura y estatutos serán elevados al PODER EJECUTIVO NACIONAL por la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, dentro de los NOVENTA (90) días de la entrada en vigencia de esta reglamentación.

**Art. 50. —** La COMISION NACIONAL DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR será responsable, una vez constituida, de:

a) Supervisar y fiscalizar el régimen instituido por el presente y sus normas complementarias.

b) Dictar los reglamentos y aprobar las normas técnicas de los servicios de transporte automotor.

c) Asegurar la vigencia de la libre competencia y de la calidad comercial.

d) Participar en la elaboración de políticas para el transporte automotor nacional e internacional y colaborar en el diseño de pautas para el transporte multimodal.

e) Intervenir en la elaboración de convenios bilaterales y multilaterales.

f) Fiscalizar las actividades de las empresas operadoras en todos los aspectos, tales como el estado del equipamiento móvil e instalaciones fijas, seguros en general, condiciones psico-físicas del personal de conducción, establecimiento de tarifas de los servicios públicos de transporte de pasajeros, y todo otro aspecto establecido en la normativa vigente.

g) Homologar equipos y materiales de uso específico en el transporte automotor, de acuerdo a la normativa vigente.

h) Administrar la Tasa Nacional de Fiscalización del Transporte, controlando su cobro.

i) Organizar y administrar el Registro Nacional del Transporte Automotor.

j) Organizar el Centro de Información y Recaudación de los Usuarios, a fin de asegurar el respeto de los derechos del consumidor.

**Art. 51. —** La creación y puesta en funcionamiento de la COMISION NACIONAL DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR DE PASAJEROS deberá implicar la supresión simultánea de todas aquellas dependencias de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS cuyas competencias, han sido atribuidas a la COMISION NACIONAL DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR.

**Art. 52. —** La autoridad de aplicación elevará a la consideración del PODER EJECUTIVO NACIONAL, dentro de los SESENTA (60) días de la entrada en vigencia del presente, un proyecto de régimen de penalidades que se adecue a las pautas del presente Decreto.

**Art. 53. —** Los transportistas podrán realizar las comunicaciones exigidas en el presente régimen, así como los trámites en general, mediante el uso de correos u otros medios, según lo determine la autoridad de aplicación, o a través de las autoridades u organismos provinciales de acuerdo a lo establecido en el Artículo 2º de este Decreto.

**Art. 54. —** La autoridad de aplicación, conjuntamente con el MINISTERIO DE JUSTICIA, arbitrarán las medidas conducentes a facilitar el recambio de los motores de los vehículos, y a implementar la documentación pertinente.

**Art. 55. —** Deróganse los Decretos Nº 27.911/39, 1929/87, sus modificatorios y complementarios y toda otra norma que se oponga al presente. Deróganse todas las Resoluciones SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS que se opongan al presente.

**Art. 56. —** Invítase a las Provincias a adherir a los principios del presente régimen.

**Art. 57. —** El presente Decreto entrará en vigencia a partir del día de su publicación.

**Art. 58. —** Comuníquese, publíquese, dese a la Dirección Nacional del Registro Oficial y Archívese. — MENEM; Domingo F. Cavallo.



Tránsito, en el que se registrarán los datos de las licencias otorgadas en las jurisdicciones de todo el país y las sanciones aplicadas a conductores individuales y/o a empresas transportistas.

Art. 2° — El Ministerio de Cultura y Educación implementará las medidas necesarias para incluir la educación vial como tema en la enseñanza pre-escolar, y, como materia obligatoria en los niveles primario y secundario.

Art. 3° — Serán requisitos indispensables para la circulación vehicular por la vía pública:

- a) Licencia de conductor.
- b) Cédula verde de identificación del vehículo.
- c) Comprobante de pago de la última obligación fiscal del vehículo (patente).
- d) Certificado de habilitación técnica del vehículo. Las jurisdicciones deberán implementar el sistema.
- e) Comprobante que acredite la vigencia de un seguro contra terceros y terceros transportados.

En el caso de transportes de personas como de cargas, deberá contarse, además, con la habilitación correspondiente al tipo y/o especialidad del servicio, y, la correspondiente licencia profesional del conductor.

Art. 4° — El otorgamiento de licencias para conducir cualquier tipo de vehículo deberá satisfacer, mínimamente, los requisitos y características que establece el reglamento anexo, uniéndolos para todo el país. El Consejo de Seguridad Interior coordinará con las provincias la citada unificación.

Art. 5° — Las infracciones a las disposiciones de tránsito serán penalizadas conforme la gravedad de la falta, de acuerdo a lo que se detalla en el reglamento anexo, llegando a la inhabilitación perpetua del conductor y, en casos, a su detención.

Art. 6° — Las autoridades de aplicación podrán declarar la intransitabilidad de cualquier camino, ruta o autopista cuando las condiciones de inseguridad, así lo determinan por el lapso que dure la circunstancia que lo provoca. Asimismo, las empresas de transporte y los concesionarios de rutas por peaje, en igualdad de situaciones deberán adoptar las mismas medidas en el ámbito de su servicio.

Art. 7° — Los menores de 18 años no podrán ser titulares de licencias para conducir, y, los menores de 12 años deberán viajar, obligatoriamente, en los asientos traseros de los automóviles.

Art. 8° — Sin perjuicio de otros requisitos mencionados en el reglamento anexo, a partir del 1° de julio de 1992 será de uso obligatorio el correa y cabezal de seguridad de los ocupantes de los automóviles, y el casco y anteojos de protección en el caso de motocicletas. Se prohíbe la utilización de auriculares y sistemas de comunicación de operación manual continuos a los conductores de vehículos en marcha.

Art. 9° — Los conductores de corta y media distancia no podrán realizar tareas de expendio y cobro de boletos. Las empresas de transporte no podrán abonar a sus conductores, pago alguno fundado en la cantidad de vueltas al recorrido habitual ni por otro concepto que relacione velocidad y/o condiciones de seguridad con su salario.

Art. 10. — Queda prohibida la circulación de vehículos que emitan gases, ruidos o derrame de combustibles que afecten al ambiente, en medida que supere, en cada caso, las normas correspondientes.

Art. 11. — Se encomienda al Ministerio del Interior que en un plazo no mayor de 60 días elabore un proyecto de creación de la Policía Municipal de Tránsito para la Municipalidad de Buenos Aires.

Art. 12. — Apruébase como Reglamento Nacional de Tránsito y Transporte el Anexo I del presente Decreto, que se aplicará en jurisdicción nacional y en las provincias que lo adopten.

Art. 13. — Apruébase la normativa sobre condiciones de trabajo, higiene y seguridad en el trabajo de los conductores del autotransporte público de pasajeros por camino como Anexo II del presente Decreto.

Art. 14. — Se invita a las provincias a adherir, en lo pertinente, a lo dispuesto en el presente Decreto y sus Anexos.

Art. 15. — El Ministerio de Interior a través del Consejo de Seguridad Interior dará amplia difusión a las normas que establece el presente Decreto y sus Anexos.

Art. 16. — Los gastos que demande el presente Decreto serán imputados a rentas generales.

Art. 17. — Deróganse todas las disposiciones vigentes que se opongan a lo establecido en el presente Decreto.

Art. 18. — Comuníquese, publíquese, dese en la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese. — MENEM. — José L. Manzano. — Domingo F. Cavallo.

ANEXO I

## REGlamento NACIONAL DE TRANSITO Y TRANSPORTE

### TITULO I

#### PRINCIPIOS BASICOS

#### CAPITULO UNICO

ARTICULO 1° — Fines. El presente Decreto tiene los siguientes fines:

- a) Lograr seguridad en el tránsito y la disminución de daños a personas y bienes;
- b) Dar fluidez al tránsito, tendiendo al máximo aprovechamiento de las vías de circulación;
- c) Preservar el patrimonio vial y vehicular del país;
- d) Educar y capacitar para el correcto uso de la vía pública;
- e) Disminuir la contaminación del medio ambiente proveniente de los automotores.

ARTICULO 2° — Ambito de Aplicación. El presente Decreto regula el uso de la vía pública y en su aplicación a la circulación de personas, animales y vehículos terrestres en la vía pública, excluidos los ferrocarriles, y a las actividades vinculadas con el transporte, los vehículos, las personas, la estructura vial y el medio ambiente en cuanto fueren con causa del tránsito.

ARTICULO 3° — Competencia. Son autoridades de aplicación y compilación de las normas contenidas en este Decreto los organismos nacionales, provinciales y municipales que determinen las respectivas jurisdicciones.

La autoridad local también podrá dictar normas exclusivas, siempre que fueren necesarias a las de este Decreto y se refieran al tránsito, estacionamiento urbano, el ordenamiento de la circulación de vehículos de transporte, de tránsito a sangre y a otros aspectos fijados legalmente.

Cualquier disposición enmarcada en los párrafos precedentes no debe alterar el espíritu del presente Decreto, preservando su unidad y garantizando la seguridad jurídica del ciudadano. A tal fin, la norma sobre uso de la vía pública, como requisito para su validez, deben estar claramente enunciadas en el lugar de su imperio.

ARTICULO 4° — Convenios Internacionales. Los convenios internacionales sobre tránsito que sean ley de la República son aplicables a los vehículos matriculados en el extranjero en circulación en el Territorio Nacional, y a las circunstancias que contemplan, sin perjuicio de la aplicación de la presente en los temas no considerados por tales convenciones.

ARTICULO 5° — Definiciones. A los efectos de este Decreto se entenderá:

- a) Por automóvil, el automotor para el transporte de personas de hasta OCHO (8) plazas (excluido el conductor) con CUATRO (4) o más ruedas, y los de TRES (3) que excedan los MIL (1.000) kilogramos de peso;
- b) Por autopista, una vía multicarril sin cruces a nivel, con calzadas separadas físicamente y con limitación de ingreso directo desde los predios frentistas lindantes;
- c) Por autoridad jurisdiccional, la nacional, la de cada estado provincial, y la de Capital Federal;
- d) Por autoridad local, la autoridad inmediata, sea municipal, provincial o jurisdicción asignada a una de las fuerzas de seguridad;

## TRANSITO

Decreto 892/92

30-4-92

B O N° 27379

Apruébase el Reglamento Nacional de Tránsito y Transporte. Sistema Nacional de Antecedentes del Tránsito. Educación Vial. Condiciones de Trabajo, Medicina, Higiene y Seguridad en el Trabajo de los Conductores del Autotransporte Público de Pasajeros por Camino.

Bs. As., 27/4/92

VISTO el número de víctimas causadas por accidentes de tránsito, y la necesidad urgente de dar respuesta a tal situación y,

#### CONSIDERANDO:

Que, la República Argentina es uno de los países con más alto índice de accidentes de tránsito.

Que, dicha situación tiene como causa principal fallas de carácter humano, esencialmente vinculadas a la inobservancia de las disposiciones que reglamentan la materia.

Que, por otro lado, dicha normativa aparece como anacrónica, desordenada y, en casos, contradictoria por lo que se impone dictar de inmediato disposiciones que apunten, a un primer reordenamiento de lo existente y, a la vez, disponer medidas imprescindibles que disminuyan este verdadero flagelo social, que produce en el país numerosas víctimas fatales por día.

Que, la materia de que se trata, sumada a la preponderancia de las soluciones implementadas, torna viable el dictado del presente Decreto con sustento en la doctrina de los reglamentos de necesidad y urgencia, cuya legitimidad se funda en extensión en las consideraciones del Decreto 2284/91, al cual expresamente se remite.

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA DECRETA:

Artículo 1° — En el término de treinta días el Ministerio de Justicia pondrá en funcionamiento un Sistema Nacional de Antecedentes del

e) Por baliza, la señal fija o móvil con luz propia o reflectora de luz que se pone como marca para advertir;

f) Por banquina, la zona de la vía, continua o la entrada;

g) Por calzada, la zona de la vía destinada sólo a la circulación de vehículos;

h) Por camino, una vía rural mejorada;

i) Por camióneta, el automotor para transporte de carga de hasta TRES MIL QUINIENTOS (3.500) kilogramos de peso total;

j) Por carrutón, todo vehículo de peso y dimensiones extraordinarias destinado al traslado de máquinas o carga indistinta;

k) Por ciclomotor, una motocicleta de hasta CINCUENTA (50) centímetros cúbicos de cilindrada, y que no pueda exceder los CINCUENTA (50) kilómetros de velocidad;

l) Por maquinaria especial, los carrutones y todo artefacto especialmente construido para otros fines y capaz de transitar;

m) Por parada, el lugar señalada para el ascenso y descenso de pasajeros de los servicios pertinentes;

n) Por peso, el total de vehículo más su carga y ocupantes;

o) Por semiautopista, un camino pavimentado con calzada para ambas manos con separadores de tránsito que obstaculicen de una mano a otra;

p) Por senda peatonal, la prolongación longitudinal de la acera sobre la calzada, esté demarcada o no, y aquella que se demarque a tal fin;

q) Por zona del camino, todo espacio afectado a la vía y sus instalaciones anexas, comprendido entre las propiedades lindantes.

## TÍTULO II

### COORDINACIÓN FEDERAL

ARTÍCULO 6º — Organismo de Coordinación Federal de Seguridad Vial. El Organismo de Coordinación Federal de Seguridad Vial estará integrado por las Provincias adheridas a este Decreto, la Nación y la Capital Federal.

Su misión será la de propender a la armonización de los intereses y acciones de las distintas jurisdicciones a efectos de obtener la mayor eficacia en el logro de los fines de este Decreto.

ARTÍCULO 7º — Sistema Nacional de Antecedentes del Tránsito. El Sistema Nacional de Antecedentes del Tránsito depende y funciona en el ámbito del MINISTERIO DE JUSTICIA, que lo implementará de inmediato. Debe coordinar su actividad con el Organismo de Coordinación Federal de Seguridad Vial, cuyos integrantes tienen derecho al uso del sistema.

Los datos de las licencias para conducir, de los presuntos infractores prófugos o rebeldes, de las empresas de transporte de carga y de pasajeros, las sanciones y demás información útiles a los fines del presente Decreto serán comunicados de inmediato a este sistema, el que debe ser consultado previo a cada nuevo trámite o sentencia.

Le dará la estadística accidentalológica de seguros, de los datos del párrafo anterior y del parque vehicular.

ARTÍCULO 8º — Investigación accidentalológica. Los accidentes de tránsito serán estudiados y analizados a los fines estadísticos y para establecer su causalidad y obtener conclusiones que permitan aconsejar medidas para su prevención. Los datos son de carácter reservado, siendo la difusión de las conclusiones y de las medidas de prevención propuestas de carácter obligatorio y público.

a) En todos los accidentes no comprendidos en los hitos siguientes la autoridad de aplicación, conforme los datos que comparece y denuncia de las partes, labrará un acta de choque, de la que entregará a éstos original y una copia a los fines del párrafo tercero del artículo 67;

b) En los accidentes que corresponda sumario penal, la autoridad de aplicación, en base a los datos de su conocimiento, confeccionará la ficha accidentalológica que remitirá al organismo encargado de la estadística;

c) En los siniestros que por su importancia, habitualidad u originalidad se justifique, se ordenará una investigación técnico-administrativa más profunda, a través del organismo competente, el que tendrá acceso para investigar piezas y personas involucradas pudiendo requerir, si corresponde, el auxilio de la fuerza pública e informe de organismos oficiales.

## TÍTULO III

### EL USUARIO DE LA VÍA PÚBLICA

#### CAPÍTULO I

##### CAPACITACIÓN

ARTÍCULO 9º — Educación Vial. Para el correcto uso de la vía pública, debe cumplimentarse lo siguiente:

a) La educación vial será incluida como tema a tratar en la enseñanza preescolar y como materia obligatoria en los niveles primario y secundario;

b) Se procurará, en la enseñanza técnica y universitaria, instituir orientaciones o especialidades que capaciten para servir a los distintos fines del presente Decreto;

c) Se difundirán y aplicarán permanentemente medidas adecuadas para la prevención de accidentes;

d) Se destinarán predios especialmente para la enseñanza práctica de la conducción;

e) Se prohíbe la publicidad laudatoria en todas sus formas, de conducta contraria a los fines del presente Decreto.

ARTÍCULO 10. — Cursos de capacitación. A los fines de este Reglamento, los funcionarios a cargo de su aplicación, y de la comprobación de faltas, deben concurrir en forma periódica a cursos especiales de enseñanza de esta materia y de formación para saber aplicar ejemplarmente la legislación y hacer cumplir sus objetivos.

ARTÍCULO 11. — Edades mínimas para conducir. Para conducir vehículos por la vía pública se deben tener cumplidas las siguientes edades, según el caso:

a) VEINTIDOS (21) años para las clases de licencias C, D y E;

b) DIECIOCHO (18) años para las restantes clases.

La autoridad jurisdiccional podrá establecer, en razón de características locales, excepciones para conducir ciclomotores, tractores, animales, o vehículos de tracción a sangre, sólo en la zona delimitada.

ARTÍCULO 12. — Escuela de conductores. Los establecimientos en los que se enseña conducción de vehículos deben cumplir los siguientes requisitos:

a) Poseer habilitación de la autoridad local;

b) Contar con instructores profesionales, cuya matrícula tendrá validez por DOS (2) años, revocable por decisión fundada. Para obtenerla deben acreditar buenos antecedentes y aprobar el examen especial de idoneidad;

c) Tener vehículos de las variedades necesarias para enseñar en las clases para las que fue habilitado;

d) Cubrir con un contrato de seguros los eventuales daños emergentes de la enseñanza;

e) Exigir al alumno una edad no inferior en más de SEIS (6) meses al límite mínimo de la clase de licencia que aspira obtener;

f) No tener personal, socios o directivos involucrados de manera alguna con la oficina expedidora de licencias de conductor de la jurisdicción.

#### CAPÍTULO II

##### LICENCIAS DE CONDUCTOR

ARTÍCULO 13. — Características. Todo conductor debe ser titular de sólo una licencia que lo habilite para conducir el automotor que utiliza, la que le será expedida por la autoridad jurisdiccional de su domicilio.

La licencia tiene una validez máxima de CINCO (5) años, lapso que disminuye con la mayor edad del titular, debiendo en cada renovación aprobar el examen psicofísico. Por una vez se podrá exigir nuevo examen teórico.

La obtención implica que su titular debe someterse a los controles y exigencias establecidos en el artículo de seguridad vial y demás fines de este Decreto.

ARTÍCULO 14. — Requisitos. La autoridad jurisdiccional expedidora debe requerir del solicitante:

a) Saber leer y escribir;

b) Examen médico sobre sus condiciones psicofísicas, que será más exigente y frecuente en edades avanzadas;

c) Examen teórico sobre legislación del tránsito, modos de prevenir accidentes, conocimiento del instrumental e información del vehículo.

En el caso de conductores profesionales se incluirán los conocimientos necesarios a su especialidad;

d) Examen práctico sobre su idoneidad para conducir.

Los daltónicos, sordos, tuertos y demás discapacitados que puedan conducir con las adaptaciones permanentes, deben obtener licencia habilitante especial.

Antes de otorgar una licencia se debe requerir del Sistema Nacional de Antecedentes del Tránsito, los informes correspondientes al solicitante.

ARTÍCULO 15. — Contenido. La licencia habilitante debe contener los siguientes datos:

a) Número en correspondencia con el de la matrícula individual del titular;

b) Apellido, nombre, fecha de nacimiento, domicilio, fotografía y firma del titular;

c) Clase de licencia, especificando tipo de vehículos que habilita;

d) Pruebas que debe usar o condiciones impuestas al titular para poder conducir en su caso;

e) Fechas de otorgamiento y vencimiento e identificación del funcionario y organismo expedidor.

Estos datos deben ser comunicados de inmediato por la autoridad expedidora de la licencia al Sistema Nacional de Antecedentes de Tránsito.

ARTÍCULO 16. — Clases. Se expiden las siguientes clases de licencias para conducir vehículos automotores:

A) Para ciclomotores, motocicletas y triciclos motorizados;

B) Para automóviles y camionetas con acoplados de hasta SETECIENTOS CINCUENTA (750) kilogramos o camión-donkey;

C) Para camiones sin acoplados y los comprendidos en la clase B;

D) Para los destinados al servicio de transporte de pasajeros, los de clase D o C, según el caso;

E) Para camiones articulados o con acoplados, maquinaria especial no agrícola y los comprendidos en las clases B y C;

F) Para automotores especiales adaptados para discapacitados;

G) Para tractores y maquinaria especial agrícola.

La edad del titular, la diferencia de tamaño del automotor o el aditamento del remolque determinan la subdivisión reglamentaria de las distintas clases de licencias.

ARTÍCULO 17. — Modificación de datos. El titular de una licencia de conductor debe denunciar todo cambio de los datos consignados en ella. Si lo ha sido de jurisdicción, debe solicitar otra licencia ante la nueva autoridad jurisdiccional, la cual debe otorgársela previo informe del Sistema Nacional de Antecedentes del Tránsito, contra entrega del anterior y por el período que le resta de vigencia.

La licencia caduca a los NOVENTA (90) días de producido el cambio no denunciado.

ARTÍCULO 18. — Suspensión por ineptitud. La autoridad jurisdiccional expedidora debe anular la licencia del conductor cuando ha comprobado la inadecuación de la condición

psicofísica actual del titular con la vigente en el momento de su otorgamiento.

**ARTICULO 19.** — Durante el lapso establecido en la reglamentación, el conductor profesional tendrá la condición limitativa de aprendiz, con los alcances que ella lleve.

Para otorgar la licencia clase D se requerirá al Registro Nacional de Reinidencia y Estadística Criminal y Carcelaria los antecedentes del solicitante.

A los conductores de vehículos destinados al transporte de niños, substancias peligrosas y maquinaria especial se les requerirán además los requisitos reglamentarios especiales para ello.

No puede otorgarse licencia profesional por primera vez a personas con más de CINCUENTA Y CINCO (55) años al renovarse a las que hayan cumplido sesenta y cinco (65) años de edad o se hayan jubilado en el servicio de transporte.

El servicio de automóviles de alquiler será reglamentado por la autoridad jurisdiccional.

## TITULO IV

### LA VIA PUBLICA

#### CAPITULO UNICO

**ARTICULO 20.** — Estructura vial. Toda obra o dispositivo que se ejecute, instale o esté destinado a surtir efecto en la vía pública debe ajustarse a las normas básicas más avanzadas de seguridad vial, prestando a la diferenciación de vías para cada tipo de tránsito y contemplando la posibilidad de desplazamiento de discapacitados con sillas de ruedas u otra asistencia ortopédica.

**ARTICULO 21.** — Sistema uniforme de señalamiento. La vía pública será señalizada y demarcada conforme al sistema uniforme que se reglamente de acuerdo con los convenios internos y externos vigentes.

Las disposiciones de carácter local, sólo serán exigibles al usuario cuando se hallen expresadas a través de las señales, símbolos y marcas del sistema uniforme de señalamiento vial.

La colocación de señales no realizará por la autoridad competente debe ser autorizada por ella.

**ARTICULO 22.** — Eliminación de obstáculos. Cuando la seguridad o fluidez de la circulación estén comprometidas por situaciones u obstáculos anormales, los organismos con facultades sobre la vía deben actuar de inmediato según su función, coordinando sus acciones a efectos de solucionar la anomalía.

Durante la reparación o reconstrucción de una vía debe prevverse un paso supletorio que garantice un tránsito similar, que no represente perjuicio o riesgo. Igualmente, se procurará asegurar el acceso a los lugares sólo accesibles por la vía en obra.

Las reparaciones no terminadas por el ente responsable serán efectuadas por el encargado de la estructura vial con cargo a aquél.

En los lugares de circulación suspendida o peligrosa y en cualquier situación de riesgo, la autoridad competente debe señalizar el sitio sin perjuicio de adoptar las medidas para eliminar o atenuar el peligro.

Ante la disminución de la luz natural, el señalamiento se realiza exclusivamente con balizas de luz propia, amuleta para significar precaución, y roja para indicar prohibición de avanzar.

**ARTICULO 23.** — Planificación urbana. La autoridad local, a fin de preservar la seguridad vial, el medio ambiente, la estructura y la fluidez de la circulación, dará preferencia al transporte colectivo, procurará su desarrollo y podrá fijar en zona urbana:

a) Vías o carriles para la circulación exclusiva u obligatoria de vehículos de transporte público de pasajeros o de carga;

b) Sentidos de tránsito diferenciales o exclusivos para una vía determinada, en diferentes horarios o fechas, y producir los desvíos pertinentes;

c) Distintas modalidades de estacionamiento, en lo que hace a lugar, forma y sistema de control;

d) Toda otra medida que contribuya a la fluidez de este artículo.

En el ámbito de la Capital Federal la autoridad local, a los efectos del presente artículo, será el Departamento Ejecutivo de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires.

Debe priorizarse la creación de autoridades o entes interjurisdiccionales de coordinación, planificación, regulación y control del sistema de transporte del ámbito geográfico en cuestión.

**ARTICULO 24.** — Servidumbres. Es obligatorio para los propietarios de inmuebles lindantes con la vía pública:

a) Permitir la colocación de placas, señales o indicadores del tránsito necesarios al mismo;

b) No colocar luces ni entes que puedan confundirse con indicadores del tránsito o que por su intensidad o tamaño puedan perturbarlo;

c) Mantener en condiciones de seguridad todos, cornisas, balcones o cualquier otra saliente sobre la vía;

d) No evacuar a la vía aguas artificiales, ni dejar en ellas cosas o desperdicios en lugares no autorizados;

e) Colocar en las salidas a la vía, cuando la cantidad de vehículos lo justifique, balizas de luz amarilla intermitente, para anunciar sus egresos;

f) Solicitar autorización para colocar inscripciones o anuncios visibles desde vías rurales o autopistas, a fin de que su diseño, tamaño y ubicación, no confundan ni distraigan al conductor, debiendo:

1. Ser de lectura simple y rápida, sin tener movimiento al dar visión del mismo.

2. Estar a una distancia de la vía y entre sí, relacionada con la velocidad máxima admisible.

3. No confundir ni obstruir la visión de señales, curvas, puentes, encrucijadas u otros lugares peligrosos.

En zona urbana se seguirá un criterio similar al del inciso b) del artículo siguiente.

**ARTICULO 25.** — Publicidad en la vía pública. Salvo las señales del tránsito y obras de la estructura vial, todos los demás carteles, luces, obras y leyendas, incluso las de carácter político, deberán contar con permiso de la autoridad competente y sólo podrán tener la siguiente ubicación con respecto a la vía pública:

a) En zona rural y autopista deben estar fuera de la zona de camino, excepto los anuncios de trabajos en ella y la colocación del emblema del ente realizador del señalamiento;

b) En ningún caso se podrán utilizar los elementos de señalización, alumbrado, transmisión de energía y demás obras de arte de la vía.

Por las infracciones a este artículo y al anterior, y los gastos consecuentes, responden solidariamente, propietarios, publicistas y anunciantes.

## TITULO V

### EL VEHICULO

#### CAPITULO I

#### MODELOS NUEVOS

**ARTICULO 26.** — Responsabilidad del fabricante. Todo vehículo que se fabrique en el país o se importe, para poder ser librado al tránsito público, debe cumplir las condiciones de seguridad activas y pasivas, de emisión de contaminantes y demás requerimientos de este capítulo conforme a las prestaciones y especificaciones reglamentarias, contenidas en los anexos técnicos a que da lugar cada uno de los temas del presente título.

Quando se trata de automotores y acoplados, su fabricante o importador debe certificar bajo su responsabilidad, que cada modelo se ajuste a las normas.

Quando tales vehículos sean fabricados o armados en etapas con direcciones o responsables distintos, el último que intervenga debe heredar tales extremos a los fines bajo su responsabilidad, aunque la complementación

final la haga el usuario. Con excepción de aquellos que cuenten con autorización, en cuyo caso quedarán comprendidos en lo dispuesto en el párrafo precedente.

En el caso de componentes o piezas destinadas a repuestos, se seguirá el criterio del párrafo anterior, en tanto no pertenezcan a un modelo homologado o certificado.

Se comercializarán con un sistema de inviolabilidad que permita la fácil y rápida detección de falsificación de envases. Las autopartes de seguridad no se deben reutilizar ni reparar, salvo para las que se normalice un proceso de acondicionamiento y se garanticen prestaciones similares al original.

A tales efectos, es competente la autoridad nacional en materia industrial, quien fiscalizará el cumplimiento de los fines del presente Decreto en la fabricación e importación de vehículos y partes, aplicando los métodos que sean necesarios para ello. Podrá validar las homologaciones de otros países.

Todos los fabricantes e importadores de autopartes o vehículos mencionados en este artículo y habilitados deben estar inscriptos en el registro oficial correspondiente para poder comercializar sus productos. Las entidades empresariales tendrán participación y colaboración en la implementación de los aspectos contemplados en este Decreto.

**ARTICULO 27.** — Condiciones de seguridad. Los vehículos cumplirán las siguientes exigencias mínimas:

a) En general:

1. Sistema de frenado, permanente, seguro y eficaz.

2. Dirección que permita el control del vehículo.

3. Suspensión que atenúe los efectos de las irregularidades de la vía y contribuya a la adherencia y estabilidad.

4. Ruedas con cubiertas neumáticas o de elasticidad equivalente, con las inscripciones reglamentarias.

5. Las cubiertas reconstituidas se identifican, y no podrán usarse sin adaptarse a la reglamentación. Los procesos industriales de reconstrucción deben ser homologados, aplicándose el párrafo quinto del artículo anterior.

6. Estar construidos conforme la más adecuada técnica de protección de sus ocupantes y sin elementos agresivos externos.

7. Ajustarse al peso, dimensiones y relación potencia-peso correspondiente.

b) Los vehículos de carga y del servicio de pasajeros deben poseer los dispositivos especiales acordes a los fines de este Decreto;

c) Los vehículos para transporte masivo deben estar especialmente diseñados para pasajeros, con las mejores condiciones de protección y seguridad del manejo;

d) Las casas rodantes motorizadas se ajustarán en lo pertinente a lo dispuesto en el inciso e);

e) Los destinados a cargas peligrosas, emergencias o seguridad deben habilitarse especialmente;

f) Los acoplados deben tener un sistema de acople para idéntico itinerario y otro de emergencia con dispositivo que lo detenga si se separa;

g) Las casas rodantes remolcadas deben tener el tractor, las dimensiones, pesos, estabilidad, condiciones de seguridad reglamentaria y ser habilitadas especialmente;

h) La maquinaria especial se ajustará a lo dispuesto y serán desmontables o plegables sus elementos sobresalientes;

i) Los vehículos de los restantes tipos se fabricarán conforme este título.

**ARTICULO 28.** — Requisitos para automotores. Los automotores deben tener los siguientes dispositivos mínimos de seguridad:

a) Correas y cabezales de seguridad o dispositivos que lo reemplacen sólo en las posiciones reglamentarias;

ángulos adelante y atrás o conocerán que cumple tal función;

c) Guardabarros;

d) Sistema autónomo de limpieza, lavado y desengrasado de parabrisas;

e) Sistema retrovisor amplio, permanente y efectivo;

f) Bocina de sonoridad reglamentada;

g) Vidrios de seguridad o transparentes similares;

h) Protección contra encandilamiento solar;

i) Dispositivo para corte rápido de energía;

j) Sistema matriz de retroceso;

k) Retroreflectores ubicados con criterio similar a las luces de posición;

l) Sistema de renovación de aire interior, sin posibilidades de ingreso de emanaciones del vehículo;

m) Que sus puertas, baúl y capó no puedan abrirse inesperadamente;

n) Traba de seguridad para niños en puertas traseras;

o) Mandos o instrumental del lado izquierdo, dispuestos de manera que el conductor no deba desplazarse ni disminuir la conducción para accionarlos. Contendrán:

1. Tablero de fácil visualización con ideogramas normalizados;

2. Cuantakilómetros;

3. Velocímetro;

4. Indicadores de luz de giro;

5. Testigos de luces alta y de posición.

p) Fustes interruptores automáticos, ubicados en forma accesible y en cantidad suficiente como para que cada uno cubra distintos circuitos, de modo tal que su interrupción no anule todo un sistema;

q) Las motocicletas y ciclomotores deberán contar con casco reglamentario y anteojos de seguridad.

**ARTICULO 20.** — Sistema de iluminación. Los automotores para personas y carga deben tener los siguientes sistemas y elementos de iluminación:

a) Faros delanteros de luz blanca y amarilla en no más de dos pares, con alta y baja, ésta de proyección asimétrica;

b) Luces de posición que indiquen junto con las anteriores su longitud, ancho y sentido de marcha desde los puntos de observación reglamentarios;

1. Delanteros de color blanco;

2. Traseros de color rojo;

3. Laterales de color amarillo a cada costado, en los cuales por su largo las exija la reglamentación;

4. Indicadores diferenciales de color blanco, en los vehículos en los cuales por su ancho los exija la reglamentación;

c) Luces de giro, intermitentes de color amarillo, adelante y atrás. En los vehículos que indique la reglamentación, llevarán otras a sus costados;

d) Luces de freno, traseras, de color rojo; se encenderán al accionarse el mando de freno antes de que éste actúe;

e) Luz para la patente trasera;

f) Luz de retroceso blanca;

g) Las luces intermitentes de emergencia que incluirán a todos los indicadores de giro;

h) Sistema de destello de luces frontales;

i) Los vehículos de otro tipo se ajustarán, en lo pertinente, a lo dispuesto a lo precedentemente, y además:

1. Los tracción animal llevarán un artefacto luminoso en cada costado que proyecte luz blanca y roja hacia atrás;

2. Los velocípedos llevarán una luz blanca hacia adelante y otra roja hacia atrás;

3. Las motocicletas cumplirán en lo pertinente con los incisos a), b), c), d) y e);

4. Los acoplados cumplirán en lo pertinente con lo dispuesto en los incisos b), c), d), e), f) y g);

5. La maquinaria especial sólo queda exceptuada de tener luz alta.

Queda prohibido a cualquier vehículo colocar o usar faros o luces que no sean los taxativamente establecidos en este Decreto, salvo el agregado de hasta DOS (2) rompenieblas y, sólo en vías de tierra, el uso de faros buscabucles.

**ARTICULO 30.** — Luces adicionales. Los vehículos que se especifican deben tener las siguientes luces adicionales:

a) Los vehículos de transporte de carga y pasajeros deben estar provisto de luz estroboscópica (rompeniebla) de acuerdo a la reglamentación;

b) Los camiones articulados o con acoplados, TRES (3) luces en la parte central superior, verde adelante y rojas atrás;

c) Las grúas para remolque: luces complementarias de los frenos y posición, que no queden ocultas por el vehículo remolcado;

d) Los vehículos para transporte de pasajeros, CUATRO (4) luces de color —a reglamentar— excluyendo el rojo, en la parte superior delantera y UNA (1) roja en la parte superior trasera;

e) Los vehículos para transporte de niños, CUATRO (4) luces de color amarillo en la parte superior delantera y DOS (2) rojas y UNA (1) amarilla central en la parte superior trasera, todas conectadas a las luces normales intermitentes de emergencia;

f) Los vehículos policiales y de seguridad, balizas azules intermitentes;

g) Los vehículos de bomberos y servicios de apuramiento, explosivos u otros de urgencia, balizas rojas intermitentes;

h) Las ambulancias y similares, balizas verdes intermitentes;

i) La maquinaria especial y los vehículos que por su finalidad de auxilio, reparación o recolección sobre la vía pública, no deben ajustarse a ciertas normas de circulación, balizas amarillas intermitentes.

**ARTICULO 31.** — Otros requerimientos. Ningún automotor debe superar los límites reglamentarios de emisión, ruidos y radiaciones parásitas.

Tales límites y los procedimientos para detectar las emisiones son los establecidos por la reglamentación, acorde con la legislación en materia. La cédula de identificación debe otorgarse a todo automotor o acoplado que circule por la vía pública; detallará sin perjuicio de su régimen propio, las características del vehículo necesarias para su control sobre la vía pública.

Asimismo, podrán figurar las personas autorizadas para su uso.

Además, deben tener grabado en forma indeleble los caracteres identificatorios de su dominio.

El motor y otros elementos podrán tener numeración propia.

Poseerán asimismo, por lo menos, un sistema de cierre de seguridad.

## CAPITULO II

### PARQUE USADO

**ARTICULO 32.** — Revisión Técnica obligatoria. Todos los vehículos automotores acoplados y semiacoplados destinados a circular por la vía pública están sujetos a una revisión técnica periódica a fin de determinar el estado de funcionamiento de las piezas y sistemas que hacen a la seguridad activa y pasiva y a la emisión de contaminantes.

Todos los aspectos referentes a la revisión técnica periódica serán normalizados por el

PODER EJECUTIVO NACIONAL con criterio uniformidad para todo el país.

Los vehículos destinados al transporte de pasajeros y carga, sometidos a jurisdicción nacional, están sujetos a la revisión técnica que establezca la Secretaría de Transportes Nación excepto en el Área metropolitana que están sometidos a la jurisdicción de la Autoridad del Transporte del Área Metropolitana.

La autoridad jurisdiccional implementará de inmediato la realización de revisiones técnicas obligatorias en forma rápida y aleatoria (a la vera de la vía), sobre emisión de contaminantes y principales componentes de seguridad del vehículo.

**ARTICULO 33.** — Talleres de reparación. Los talleres de mecánicos privados o oficiales de reparación de vehículos en aspectos que hacen a la seguridad y emisión de contaminantes, serán habilitados por la autoridad local, que llevará un registro de ellos y sus características.

Cada taller tendrá un director técnico responsable civil y penalmente de las reparaciones. Llevará un libro rubricado con los datos de los vehículos y los arreglos realizados, dejando constancia de los que sean retirados sin su terminación. Deberán tener la idoneidad técnica y demás especificaciones que fije la reglamentación.

## TITULO VI

### LA CIRCULACION

#### Reglas Generales

**ARTICULO 34.** — Prioridad normativa. En la vía pública se debe circular respetando las indicaciones de la autoridad de comprobación o aplicación, las señales de tránsito y las normas legales, en ese orden de prioridad.

**ARTICULO 35.** — Exhibición de documentos. Al solo requerimiento de la autoridad competente, se debe presentar la licencia de conductor y demás documentación exigible, la que debe ser devuelta inmediatamente de verificada, no pudiendo retenerse sino en los casos que el presente Decreto contemple.

**ARTICULO 36.** — Peatonales y discapacitados. Los peatonales transitarán:

a) En las zonas urbanas únicamente por las aceras u otros espacios habilitados a este fin;

b) En las encrucijadas, por la senda peatonal;

c) En las zonas rurales, en sentido opuesto al de circulación de vehículos, lo más alejado de la cabada;

d) Por la cabada rodeando el automóvil, sólo para ascender o descender los ocupantes del asiento delantero.

Las mismas disposiciones se aplican para las sillas de ruedas, cochecitos de niños, rodados propulsados por menores de 10 años y demás vehículos que no ocupen más espacio que el necesario para los peatonales, ni superen la velocidad del paso.

**ARTICULO 37.** — Condiciones para conducir. Los conductores deben:

a) Antes de ingresar a la vía pública, verificar que tanto el como su vehículo se encuentran en adecuadas condiciones de seguridad, de acuerdo con los requisitos legales, bajo su responsabilidad. No obstante, en caso de vehículos del servicio de transporte, la responsabilidad por sus condiciones de seguridad, se ajustará a lo dispuesto en el inciso a) del art. 51;

b) En la vía pública, circular con cuidado y prevención, conservando en todo momento el dominio efectivo del vehículo o animal, teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias del tránsito.

Cualquier maniobra debe advertir previamente, realízala con precaución siempre que no cree riesgos ni afecte la fluidez.

Utilizará únicamente la cabada, sobre la derecha y en el sentido señalizado, respetando las vías o carriles exclusivos y los horarios de tránsito establecidos.

**ARTICULO 38.** — Requisitos para circular. Para poder circular con automotor es indispensable:

a) Que su conductor esté habilitado para conducir ese tipo de vehículo;

b) Que su conductor porte la cédula o documento de identificación del mismo;

c) Que su conductor lleve el comprobante del seguro a que refiere el art. 67, con cobertura vigente;

d) Que lleve colocada las placas de identificación de dominio de acuerdo a la reglamentación. También los acoplados y semiacoplados;

e) Que, tratándose de un vehículo del servicio de transporte o maquinaria especial cumplan las condiciones requeridas para cada tipo de vehículos y su conductor lleve la documentación prevista en el presente Decreto;

f) Que excepto motocicletas posean un motor-fuego y ballas portátiles normalizados;

g) Que el número de ocupantes guarde relación con la capacidad con la que fue construido, y no estorben al conductor;

h) Que el vehículo y lo que transporte, no supere las dimensiones y pesos máximos admitidos;

i) Que en todo tipo de motocicletas, ciclomotor sus ocupantes porten cascos normalizados, y si las mismas no tuvieran paraballas que su conductor use anteojos de seguridad.

**ARTICULO 39. — Prioridades.** Prioridad de paso de peatones, conductores. Todo peatón o conductor de vehículo que llega a una bocacalle o encrucijada debe ajustarse a las indicaciones del agente de tránsito o a las que sean dadas por aparatos mecánicos de señales o por señales fijas.

A falta de tales indicaciones los peatones y conductores se sujetarán en la forma que se indica en los hechos siguientes:

a) El peatón tiene en las zonas urbanas prioridad sobre los vehículos para atravesar la calzada por la senda peatonal.

Al aproximarse a esta senda el conductor debe reducir la velocidad. En las esquinas sin señalización, cuando sea necesario, deberá detener por completo su vehículo para ceder espontáneamente el paso a los peatones a fin de que éstos puedan atravesar siguiendo su marcha normal.

En todo accidente producido en dicha zona se presume la culpabilidad al conductor. En las zonas rurales el peatón se ajustará a lo dispuesto en el inciso d) de este mismo artículo.

b) El conductor que llegue a una bocacalle o encrucijada debe en todos los casos ceder el paso a todo vehículo que se presente por una vía pública adyacente a su derecha.

Esta prioridad es absoluta y sólo se pierde ante:

1. La señalización específica en contrario;
2. Los vehículos ferroviarios;
3. Los del servicio público de urgencia en cumplimiento de una emergencia;
4. Los que circulan por una vía de mayor jerarquía. Antes de ingresar o cruzarla se debe siempre detener la marcha;
5. Los peatones que cruzan lícitamente por la senda peatonal o por zona peligrosa habilitada como tal;
6. Las reglas especiales para rotondas;
7. Cualquier circunstancia cuando:

a. Se desemboque de una vía de tierra a una pavimentada;

b. Se haya detenido la marcha o se vaya a girar;

c. Se conduzcan animales o vehículos de tracción a sangre.

Si se dan varias excepciones, se debe respetar el orden de prioridades establecido precedentemente.

Para cualquier otra maniobra goza de prioridad quien conserva su derecha. En las cuestas estrechas debe retroceder el que desciende, salvo que lleve acoplado.

**ARTICULO 40. — Adelantamiento.** El adelantamiento debe hacerse por la izquierda conforme a las siguientes reglas:

a) El que sobrepase debe constatar previamente que a su izquierda la vía esté libre en una distancia suficiente para evitar todo riesgo, y que ninguno que le siga lo esté a su vez sobrepasando;

b) Debe tener la visibilidad suficiente y no iniciar la maniobra si se aproxima a una encrucijada, curva, puente, clova de la vía o lugar peligroso;

c) Debe advertir al que le precede su intención de sobrepasarlo, por medio del destello de las luces frontales, o la bocina en zona rural. En todos los casos, debe utilizar el indicador de giro izquierdo hasta concluir su desplazamiento lateral;

d) Debe efectuarse el sobrepaso rápidamente de forma tal de retornar a su lugar a la derecha, sin interferir la marcha del vehículo sobrepasado, esta última acción debe realizarse con el indicador en funcionamiento;

e) El vehículo que ha de ser sobrepasado debe, una vez advertida la intención de sobrepaso, tomar las medidas necesarias para posibilitarlo, circular por la derecha de la calzada y mantenerse y eventualmente reducir su velocidad;

f) Para indicar a los vehículos posteriores la inconveniencia de adelantarse, se pondrá la luz de giro izquierda, ante la cual los mismos se abstendrán del sobrepaso. En cambio, la luz de giro derecha, indica la posibilidad de hacerlo;

g) Los camiones y maquinaria especial facilitarán el adelantamiento en caminos angostos, contándose a la banquina periódicamente;

h) excepcionalmente se puede adelantar por la derecha cuando:

i) el conductor del vehículo que lo antecede ha indicado su intención de girar o de detenerse a su izquierda;

ii) en un embudoamiento, la fila de la izquierda no avanza o lo hace con más lentitud.

**ARTICULO 41. — Giros y Rotondas.** Para realizar un giro debe respetarse la señalización, y observar las siguientes reglas:

a) Advertir la maniobra con suficiente antelación, mediante la señal luminosa correspondiente, que se mantendrá hasta la salida de la encrucijada;

b) Circular desde treinta metros antes del costado más próximo al giro a efectuarse;

c) Reducir la velocidad paulatinamente girando a una marcha moderada, dando siempre la prioridad al peatón;

d) Reforzar con la señal manual cuando el giro se realice para ingresar en una vía de poca importancia o en un predio lentísimo;

e) Si se trata de una rotonda, la circulación a su alrededor será ininterrumpida, sin detenciones y dejando la zona central no transitable a la izquierda. Tiene prioridad de paso el que circula por ella sobre el que intenta ingresar debiendo cederla al que egresa.

**ARTICULO 42. — Vías Semaforzadas.** En las vías reguladas por semáforos:

a) Los vehículos deben:

- 1 — Con la luz verde a su frente, avanzar.
- 2 — Con la luz roja detenerse antes de la línea marcada a tal efecto o de la senda peatonal, evitando luego cualquier movimiento.
- 3 — Con la luz amarilla, detenerse si se estima que no se alcanzará a traspasar la encrucijada antes de la roja, o apurarse en caso contrario.
- 4 — Con luz amarilla intermitente, circular con precaución, sujeto al Art. 39, prioridades.

Las luces del semáforo se ubicarán abajo a la derecha, al medio y arriba o a la izquierda respectivamente;

b) Los peatones podrán cruzar lícitamente la calzada:

- 1 — Cuando a su frente tengan semáforo peatonal que lo habilite.
- 2 — Si sólo existe semáforo para vehículos cuando tenga luz verde para los que circulan en su misma dirección.
- 3 — Si el semáforo no está a su vista lo harán cuando el tránsito de su vía a cruzar esté dete-

nido. No deben cruzar con la luz roja o amarilla a su frente.

c) No rigen las normas comunes sobre el paso de encrucijadas;

d) La velocidad máxima permitida es la señalizada para la sucesión coordinada de luces verdes sobre la misma vía, respetando las velocidades máximas que para cada tipo de arteria establece el artículo 49;

e) Debe permitirse finalizar el cruce iniciado por otro y no comenzar el propio aun con la luz verde, si del otro lado de la encrucijada para un vehículo o peatón;

f) En las de doble mano está prohibido el giro a la izquierda, salvo señal que lo permita.

**ARTICULO 43. — Vías Multicarriles.** En las vías con dos o más carriles de circulación de tránsito debe ajustarse a lo siguiente:

a) Se puede por carriles intermedios cuando no haya a la derecha otro igualmente disponible;

b) Se debe circular en un mismo carril y por el centro de éste;

c) Se debe advertir anticipadamente con la luz de giro correspondiente, la intención de cambiar de carril;

d) Ningún conductor debe estorbar la fluidez del tránsito, circulando a menor velocidad que la de operación de su carril;

e) Los vehículos de pasajeros y de carga, salvo automóviles y camionetas, deben circular únicamente por el carril derecho, utilizando el carril inmediato de su izquierda para su sobrepaso;

f) Los vehículos a tracción a sangre, cuando le estén permitidos circular y no tuvieran carril permitido, deben hacerlo por el derecho únicamente.

**ARTICULO 44. — Autopistas.** En las autopistas, además de lo establecido para las vías multicarriles, rigen las siguientes reglas:

a) El costado izquierdo o carril de velocidad será utilizado sólo para adelantamiento;

b) No pueden circular peatones, vehículos de tracción a sangre, ciclomotoras, ni maquinaria especial;

c) No se puede estacionar ni detener para ascenso y descenso de pasajeros, ni efectuar carga y descarga de mercancías, etc. deben abandonar la vía pública en la primera salida;

d) Los vehículos remolcados por causa de accidentes, desperfectos mecánicos, etc. deben abandonar la vía pública en la primera salida.

En semiautopistas son de aplicación los hechos b) y c).

**ARTICULO 45. — Uso de las luces.** En la vía pública los vehículos deben ajustarse a los artículos 29 y 30 y encender sus luces cuando la luz natural sea insuficiente, o las condiciones de visibilidad o del tránsito lo reclamen, observando las siguientes reglas:

a) Luz baja: su uso es obligatorio, excepto cuando corresponda la alta y en cruce de ferroviarios;

b) Luz alta: su uso es obligatorio sólo en zona rural y autopistas, debiendo cambiar por luz baja en el momento previo al cruce con otro vehículo que circule en sentido contrario o durante la aproximación al vehículo que se precede;

c) Luces de posición: deben permanecer encendidas junto con la luz alta o baja, la de la chapa patente y las adicionales en su caso;

d) Destello: debe usarse para pasar encrucijadas y para advertir la intención de sobrepasar;

e) Luces intermitentes de emergencia: deben usarse para indicar la detención en zonas peligrosas y la ejecución de maniobras riesgosas;

f) Luces rompenieblas y de retroceso: deben usarse sólo para sus fines propios;

g) Luces de freno, giro, retroceso e intermitentes de emergencias se encienden a sus fines propios, aunque la luz natural sea suficiente.

**ARTICULO 46. — Prohibiciones.** Está prohibido en la vía pública:

a) Conducir con impedimentos psíquicos o físicos y en estado de intoxicación alcohólica o por estupefacientes;

b) Ceder o permitir la conducción a personas sin la habilitación para ello;

c) A los vehículos circular a contramano, sobre los separadores de tránsito o fuera de la calzada, salvo sobre la banquina en caso de emergencia;

d) Disminuir arbitrariamente y bruscamente la velocidad, realizar movimiento zigzagante o maniobras intempestivas;

e) Circular sobre la calle o avenida para circular en sentido opuesto;

f) Obstruir el paso de vehículos o peatones en una bocanilla avanzando aun con derecho a hacerlo, si del otro lado de la encrucijada no hay espacio suficiente para el mismo;

g) Conducir a una distancia del vehículo que lo precede, menor de la prudente, de acuerdo a la velocidad de marcha;

h) Circular marcha atrás, excepto para estacionar, egresar de un garage o de una calle sin salida;

i) La detención irregular sobre la calzada, el estacionamiento sobre la banquina y la detención en ella sin ocurrir emergencia;

j) En curva, encrucijada y otras zonas peligrosas, cambiar de carril o fila, adelantarse, no respetar la velocidad precautoria o detenerse;

k) Cruzar un paso a nivel cuando las barreras estén bajas, las señales de advertencia en funcionamiento o la salida no expedita, detenerse sobre los rieles o a menos de cinco metros de ellos;

l) Circular con cubiertas con fallas o sin la profundidad legal;

m) Viajar con niños menores de doce años en el asiento delantero;

n) A los conductores de velocípedos, de ciclomotores y motocicletas, circular asidos de otros vehículos o empujados inmediatamente tras otros automotores;

o) A los ómnibus y camiones, en caminos de menos de tres rieles por mano, transitar manteniendo entre sí una distancia menor a 100 metros, salvo para inferir una maniobra de adelantamiento, de acuerdo con las precauciones e indicaciones del Decreto;

p) Remolcar automotores, salvo para los vehículos destinados a tal fin. Los demás vehículos podrán hacerlo en casos de fuerza mayor utilizando elementos rígidos de acople y con la debida precaución;

q) Circular con un tren de vehículos integrado con más de un acoplado, salvo lo dispuesto para la maquinaria especial y agrícola;

r) Transportar residuos, escombros, tierras, arena, grava, aserrín, otra carga a granel, polvos, líquidos, que difundan olor desagradable, emanaciones nocivas o sea insalubres, en vehículos o remolcantes no destinados a ese fin. Las unidades para transporte de animales o sustancias nauseabundas, deben ser lavados en el lugar de descarga y en cada ocasión, salvo las excepciones reglamentarias para la zona rural;

s) Transportar cualquier carga o elemento que perturbe la visibilidad, afecte peligrosamente las condiciones aerodinámicas del vehículo, resulte luces o indicadores o sobresalga de los límites permitidos;

t) Efectuar reparaciones en zonas urbanas, salvo arreglos de emergencia, en cualquier tipo de vehículos;

u) Dejar animales sueltos y arrear hacienda, salvo en este último caso, por caminos de tierra y fuera de la calzada y la banquina;

v) Estorbar u obstaculizar de cualquier forma la calzada y la banquina y hacer construcciones, instalarse o realizar venta de producto en zona alguna de camino;

w) Circular en vehículos con bandas de rodadura metálicas o con grapas, tetanes, cadenas, uñas, u otro elemento que dañe la calzada, salvo sobre el barro, hielo o nieve y también los

de tracción animal en camino de tierra. Tampoco por éstos podrán hacerlo los microómnibus, ómnibus, camiones o máquina especial, mientras estén enclavados. En este último caso, la autoridad local podrá permitir la circulación siempre que asegure la transitabilidad de la vía;

x) Usar la bocina o señales acústicas, salvo en caso de peligro o en zona rural y tener el vehículo atenta o bocina no autorizadas;

y) Circular con vehículos que derramen combustibles, que emitan gases, humos, ruidos, radiaciones u otras emanaciones contaminantes del ambiente, que excedan los límites reglamentarios.

**ARTICULO 47. — Estacionamiento.** En las zonas urbanas debe estacionarse sobre el costado derecho de la calzada en forma paralela al cordón, quedando prohibido hacerlo sobre la izquierda, en el centro de la calzada o en otra disposición, salvo señalización en contrario. Debe hacerse en la forma en que la reglamentación que lo determina. En la zona rural se estacionará lo más lejos posible de la calzada y banquetas.

## CAPITULO II

### REGLAS DE VELOCIDAD

**ARTICULO 48. — Velocidad precautoria.** El conductor debe circular siempre a una velocidad tal que, teniendo en cuenta su salud, el estado del vehículo y su carga, la visibilidad existente, las condiciones de la vía y el tiempo y densidad del tránsito, tenga siempre el total dominio de su vehículo y no entreperez la circulación. De no ser así deberá abandonar la vía o detener la marcha.

**ARTICULO 49. — Velocidad máxima.** Los límites máximos de velocidad son:

a) En zona urbana:

1 — En las calles, cuarenta kilómetros por hora.

2 — En avenidas, sesenta kilómetros por hora.

3 — En vías con semáforos coordinados y sólo para motocicletas, la velocidad podrá ser superior a las anteriores, siempre que vale la misma se encuentre debidamente señalizada.

b) En zona rural:

1 — Para motocicletas, automóviles y camiones, cien kilómetros por hora.

2 — Para microómnibus, ómnibus y buses rodantes motorizados, noventa kilómetros por hora.

3 — Para camiones y automotores con capacidad acoplada, ochenta kilómetros por hora.

4 — Para transporte de sustancias peligrosas y residuos, setenta kilómetros por hora.

c) En semiautopista, los mismos límites que en zona rural, para los distintos tipos de vehículos, salvo el de ciento diez kilómetros por hora para motocicletas y automóviles;

d) En autopista: los mismos que en semiautopistas, salvo el límite de ciento veinte kilómetros por hora para motocicletas y automóviles.

e) Límites máximos especiales:

1 — En las encrucijadas urbanas sin semáforos, la velocidad precautoria, nunca superior a veinte kilómetros por hora;

2 — En los pasos a nivel sin barreras ni semáforos, la velocidad precautoria, nunca superior a veinte kilómetros por hora, y ello después de asegurarse el conductor que no se aproxima ningún tren;

3 — En proximidad de establecimientos escolares, deportivos de gran concurrencia de personas, la velocidad precautoria nunca superior a veinte kilómetros por hora, durante su funcionamiento.

**ARTICULO 50. — Límites especiales.** Se respetarán además los siguientes límites:

a) Mínimos:

1 — En zona urbana y autopista, la mitad del máximo establecido para cada tipo de vía.

2 — En caminos y semiautopista el de cuarenta kilómetros por hora.

b) Señalizados: Los que establezcan la autoridad de tránsito, en los sectores del camino en los que así lo aconsejen la seguridad y la fluidez de la circulación.

## CAPITULO III

### REGLAS PARA EL TRANSPORTE

**ARTICULO 51. — Exigencias comunes.** Los propietarios de los vehículos del servicio de transporte de pasajeros o de carga, deben tener organizado el mismo, de manera tal que:

a) Los vehículos circulen en condiciones adecuadas de seguridad, siendo responsables de su cumplimiento, no obstante la obligación que pueda tener el conductor de comunicarle las anomalías que detecte;

b) No deben utilizar unidades con una antigüedad mayor a las siguientes, salvo que se ajusten a las limitaciones que se les fije en las normas de revisión técnica periódica:

1 — De 10 años para las sustancias peligrosas y pasajeros.

2 — De 20 años para los de carga. Después podrán usarse si superan la revisión técnica obligatoria (pero sin acoplado y sin exceder el 80 % del peso total y por eje).

3 — Para el cumplimiento de los puntos 1 y 2 del presente inciso, se otorgará un plazo de gracia de tres años a partir de la vigencia del presente Decreto.

c) En lo relativo a pesos y dimensiones se aplicará el Decreto 200/92.

d) Obtengan en término la habilitación técnica de cada unidad;

e) Los vehículos, excepto los de transporte urbano, de pasajeros y de carga, cuenten a efectos del control, de la investigación de accidentes y otros fines, con un dispositivo que registre sobre un documento durable e indeleble, velocidad, distancia, tiempo y otras variables sobre su comportamiento, permitiendo su control instantáneo sobre la circulación en cualquier lugar;

f) Los vehículos lleven en la parte trasera, sobre un círculo reflexivo la cifra indicativa de la velocidad máxima que les está permitida desarrollar.

**ARTICULO 52. — Transporte público urbano.** En el servicio de transporte público urbano de pasajeros regirán, además de las normas del artículo precedente las siguientes reglas:

a) El ascenso y descenso de pasajeros se efectuará en las paradas establecidas, la autoridad competente podrá disponer excepciones de acuerdo a las características del tránsito y/o condiciones meteorológicas.

b) Cuando no haya parada señalada, el ascenso y descenso de pasajeros, se hará sobre el costado derecho de la calzada, antes de la encrucijada;

c) En toda circunstancia la detención se hará paralelamente a la acera y de manera tal que permita el adelantamiento de otros vehículos por su izquierda y lo impida por su derecha;

d) Queda prohibido durante la circulación fumar en los vehículos, sacar los brazos o partes del cuerpo fuera de los mismos, o llevar sus puertas abiertas.

**ARTICULO 53. — Transportes de escolares o niños.** En el transporte especial de escolares o niños debe extremarse la prudencia en la circulación, y el conductor, cuando el número de pasajeros lo requiera, debe estar acompañado de otra persona mayor, para el control de aquéllos, que deben ser tomados y dejados en el lugar más cercano posible al de sus domicilios y destinos.

No deben llevarse más pasajeros que las plazas habilitadas. Los vehículos serán específicamente diseñados y destinados a tal fin. Tendrán los distintivos y elementos de seguridad y estructurales reglamentarios, solamente asientos fijos y estarán en perfectas condiciones de higiene y limpieza.

**ARTICULO 54. — Transporte de carga.** Los propietarios de vehículos de carga dedicados al servicio de transporte, sean particulares o empresas, conductores o no, deben:

a) Estar inscritos en el registro de carga correspondiente;

b) Inscribir en sus vehículos su identificación y domicilio, la tara, el peso y el tipo de los mismos;

c) Proporcionar a sus choferes la pertinente carta de porte en los tipos de viaje y forma que fija la reglamentación.

d) Proveer la pertinente cédula de acreditación para tripular cualquiera de sus unidades, en los casos y forma reglamentada;

e) Transportar la carga indelible en vehículos apropiados a las dimensiones de ella o en carretones, cuando aquélla supere las dimensiones o peso máximo permitidos. La reglamentación contemplará ciertos excedentes de longitud;

f) Transportar el ganado mayor, los líquidos y la carga a granel, en vehículos que cuenten con la compartimentación reglamentaria;

g) Colocar los contenedores normalizados en vehículos adaptados y con los dispositivos reglamentarios;

h) Cuando transporten sustancias peligrosas o residuos deberán observar estrictamente las disposiciones de la Ley Nro. 24.051 y el Reglamento General para el transporte de material peligroso por carretera.

**ARTICULO 55. — Exceso de carga. Permisos.** Es responsabilidad del transportista la distribución o descarga fuera de la vía pública, y bajo la exclusiva responsabilidad de la carga que exceda las dimensiones o peso máximo permitidos.

Cuando una carga excepcional no pueda ser transportada en otra forma o por otro medio, la autoridad jurisdiccional competente con intervención de la responsable de la estructura vial, si juzga aceptable el tránsito en la forma solicitada, podrá otorgar un permiso especial para exceder los pesos y dimensiones máximas permitidos, la cual no eximirá de responsabilidades por los daños que se causaren ni por la disminución de la vida útil de la vía.

El transportista es también responsable por los daños que ocasione a la vía pública como consecuencia de su extralimitación en el peso permitido para su vehículo o en sus dimensiones. También deberá responder el cargador cuando se acredite su responsabilidad. El receptor de la carga debe facilitar a la autoridad competente todos los medios y constancias que disponga sobre la misma, caso contrario incurrirá en infracción.

**ARTICULO 56. — Revisores de carga.** Los revisores designados por la autoridad podrán examinar los vehículos de carga para comprobar si se cumple, respecto de ésta, con las exigencias del presente y su reglamentación.

La autoridad policial y de seguridad debe prestar auxilio, tanto para detener la marcha del vehículo como para hacer cumplir las indicaciones de ellos.

## CAPITULO IV

### REGLAS PARA CASOS ESPECIALES

**ARTICULO 57. — Obstáculos.** La detención de todo vehículo o la presencia de carga u objeto sobre la calzada o banquina, debido a caso fortuito o fuerza mayor, debe ser advertido a los usuarios de la vía pública, al menos, con la inmediata colocación de balizas reglamentarias.

La autoridad presente debe remover aquello sin dilación, por sí sola o con la colaboración de responsable, si lo hubiera y estuviere en posibilidad de hacerlo.

Asimismo, los trabajadores que cumplan sus tareas sobre calzada y las autoridades de aplicación y comprobación deberán utilizar vestimenta que los destaque suficientemente, por su color de día y por sus elementos retroreflectantes de noche.

**ARTICULO 58. —** La autoridad de aplicación podrá disponer la prohibición temporal de circular en la vía pública cuando situaciones climáticas o de emergencias así lo aconsejen.

**ARTICULO 59. — Uso especial de la vía.** Está prohibido el uso de la vía pública para fines extraños al tránsito tales como: procesiones, manifestaciones, mítines, exhibiciones, competencias de velocidad, perfiles, ciclistas, cinecarreras, automovilismos, los que pueden ser

autorizados por la autoridad correspondiente, solamente si:

a) El tránsito normal puede mantenerse con similar fluidez por vías alternativas de reemplazo;

b) Los organismos acreditados que se adoptarán en el lugar las necesarias medidas de seguridad para personas y cosas;

c) Se responsabilizan los organizadores por sí o contratando un seguro por los eventuales daños a terceros o a la estructura vial, que pudieran surgir de la realización de un acto que implique riesgos.

**ARTICULO 60. — Vehículos de emergencia.** Los vehículos de los servicios de emergencia pueden, excepcionalmente y en cumplimiento estricto de su misión específica, no respetar las normas referentes a la circulación, velocidad y estacionamiento, si ello les fuera absolutamente imprescindible en la ocasión de que se trate siempre y cuando no ocasionen un mal mayor que aquel que intenten resolver.

Sólo en tales circunstancias deben circular advirtiéndolo su presencia con las balizas distintivas de emergencia en funcionamiento y agregando el sonido de una sirena si su cometido es de extraordinaria urgencia.

Los demás usuarios de la vía pública tienen la obligación de tomar todas las medidas necesarias a su alcance para facilitar el avance de estos vehículos en tales circunstancias, y no pueden seguirlos.

La sirena debe usarse simultáneamente con las balizas distintivas con la máxima moderación posible.

Estos vehículos de emergencia deberán estar registrados y habilitados por la autoridad jurisdiccional y no excederán la antigüedad fijada por la reglamentación.

**ARTICULO 61. — Máquinas especiales.** La maquinaria especial que transite por la vía pública, debe ajustarse a las normas del Capítulo precedente y a la que expresamente determine la reglamentación.

**ARTICULO 62. — Franquiletas.** Quedan prohibidas las franquiletas referidas al tránsito o estacionamiento salvo las establecidas en este Decreto.

**ARTICULO 63. — Franquiletas especiales:**

a) Los vehículos en uso por listados, diplomáticos extranjeros acreditados en el país;

b) Profesionales en prestación de un servicio (pública o privada) de carácter urgente y de bien común, gozando de las franquiletas que a cada uno se le acuerde en virtud de las necesidades de sus funciones.

A tal fin deberán llevar bien visible, adelante y atrás, el distintivo reglamentario, sin perjuicio de la chapa patente que legalmente corresponda.

c) Los automotores antiguos de colección y prototipos experimentales que no reúnan las condiciones de seguridad requeridas para los vehículos, podrán solicitar de la autoridad local, las franquiletas que los eximiere de cumplir con ciertos requisitos, para poder circular excepcionalmente en los lugares, ocasiones o lapsos determinados;

d) Los chasis o vehículos incompletos, en tránsito para su complementación, tendrán permiso general con itinerario. La reglamentación también regulará las franquiletas para acoplados especiales de traslado de material deportivo no comercial y de vehículos para transporte postal y valores bancarios.

## CAPITULO V

### ACCIDENTES Y SEGURO

**ARTICULO 64. — Presunciones.** Se considera accidente de tránsito todo hecho que produzca daño en personas o cosas como consecuencia de la circulación.

Se presume responsable de un accidente a aquel que carezca de prioridad o cometió una infracción relacionada con la causa del mismo. El peatón goza del beneficio de la duda y presunciones en su favor, en tanto no incurra en graves violaciones a las reglas de tránsito.

**ARTICULO 65. — Obligaciones.** Es obligatorio para quienes sean partícipes de un accidente de tránsito:

a) Detenerse inmediatamente;

b) Suministrar los datos de su licencia de conductor y del seguro obligatorio a la otra parte o partes y a la autoridad interviniente. Si éstos no estuviesen presentes, deben dejar tales datos adhiriéndolos físicamente al vehículo dañado;

c) Denunciar el hecho ante la autoridad competente;

d) Comparecer y declarar ante la autoridad de juzgamiento o de investigación administrativa, cuando sean citados.

**ARTICULO 66. — Sistema de evacuación y auxilio.** Las autoridades competentes locales y jurisdiccionales organizarán un sistema de auxilio para emergencia, prestando, requiriendo, y coordinando los socorros necesarios mediante la armonización de los medios de comunicación, de transporte y asistenciales. Centralizarán igualmente el intercambio de datos para la atención de heridos en el lugar del accidente y su forma de traslado hacia los centros médicos.

**ARTICULO 67. — Seguro obligatorio.** Todo automotor, acoplado o semiacoplado debe estar cubierto por un seguro, de acuerdo a las condiciones que fije la autoridad en materia aseguradora, que cubra eventuales daños causados a terceros, incluidos los transportados. Este seguro obligatorio será anual y podrá contratarse en cualquier entidad autorizada para operar en el ramo, la que de otorgar al asegurado el comprobante que indica el inciso c) del artículo 38.

Las denuncias de siniestros se recibirán en base al acta de choque del inciso a) del artículo 8, remitiendo copia al organismo encargado de la estadística.

Los gastos de sanatorio o velatorio de terceros serán abonados de inmediato por el asegurado, sin perjuicio de los derechos que se puedan hacer valer luego. El aumento por tales gastos puede subrogarse en el crédito del tercero o sus derecho-habientes.

Carece de validez la renuncia a un reclamo posterior, hecho con motivo de este pago.

La reglamentación regulará, una vez en funcionamiento el Sistema Nacional de Antecedentes del Tránsito el sistema de prima variable, que numerará o disminuirá según haya denunciado o no accidentes el asegurado, en el año previo de vigencia del seguro.

## TITULO VII

### FASES PARA EL PROCEDIMIENTO

#### CAPITULO I

**ARTICULO 68. — Principios básicos.** Serán los siguientes:

a) Asegurar el pertinente proceso adjetivo y el derecho de defensa del presunto infractor;

b) Habilitar a los jueces del Poder Judicial para apliquen las sanciones contenidas en este Decreto, en los juicios en que intervengan en los cuales surja la comisión de las infracciones previstas en la misma;

c) Reconocer validez plena a los actos de las jurisdicciones con las existas reciprocidad;

d) Tener por válidas las notificaciones efectuadas, con constancia de ellas, en el domicilio fijado en la licencia habilitante del presunto infractor, o en legal o real que posea;

e) Conferir el otorgamiento de copia del acta de comprobación, con constancia de recepción, fuerza de citación suficiente para comparecer ante el Juez, en el lugar y plazo que indique, el que no será inferior a CINCO (5) días sin perjuicio del comparendo voluntario;

f) Cuando no se identifique al infractor, la presunción en la comisión de la falta recaerá en el propietario del vehículo, salvo que acredite su enajenación o que no estaba bajo su tenencia o custodia, o bien que denuncie al responsable de la infracción;

g) Adoptar en la documentación de uso general un sistema práctico y uniforme que permita la fácil detección de su violación o falsificación;

h) Prohibir las gratificaciones del estado por las infracciones que se comprueben o por las recusaciones que se realicen;

i) Considerar de aplicación supletoria el Código de Procedimientos en lo Penal, en cuanto sea compatible, en aquellos casos no previstos por las normas procesales específicas.

**ARTICULO 69.** — Deber de las autoridades. Las autoridades pertinentes deben:

a) En materia de comprobación y aplicación de faltas:

1. Identificarse antes de advertir a un presunto infractor, indicándole la dependencia inmediata a la que pertenece.

2. Actuar de oficio o comprobar toda su puesta infracción puesta en su conocimiento por persona mayor de CATORCE (14) años.

3. Investigar la posible comisión de faltas en todo accidente de tránsito.

4. Cuando labren acta, utilizarán el formulario reglamentario y entregarán copia al presunto infractor, salvo que no se identifique, se diera a la fuga o no fuera habido, circunstancia que se hará constar en ella.

b) En materia de juzgamiento:

1. Aplicar este Decreto con prioridad sobre cualquier otra norma que pretenda regular los temas mencionados en el artículo 1°.

2. Evaluar el acta de comprobación de infracción con sujeción a las reglas de la sana crítica razonada.

3. Hacer traer por la fuerza pública a los incomparecientes debidamente citados, rebeldes o prófugos. Si pertenecieren a otra jurisdicción, remitir a ella sus antecedentes a efectos del juzgamiento o ejecución de sentencia. Lo mismo para los que usen la apelación del inciso a) del artículo siguiente.

4. Atender todos los días durante OCHO (8) horas, por lo menos.

**ARTICULO 70.** — Interjurisdiccionalidad. Todo imputado goza de las siguientes garantías:

a) Si se domicilia en jurisdicción distinta a la de la infracción o juzgamiento y en tanto haya reciprocidad con la suya:

1. Puede solicitar ser juzgado o cumplir la sentencia ante el juez del tránsito de su jurisdicción.

2. No está obligado a comparecer en otra jurisdicción. Excepcionalmente, en ambos casos, cuando se domicilia a menos de SESENTA (60) kilómetros del asiento del juzgado, bajo cuya autoridad queda sujeto.

b) Cuando acredite la necesidad de ausentarse será juzgado a su regreso en el plazo que se le fije, no mayor de SESENTA (60) días, término que se ampliará si viaja al extranjero.

## CAPITULO II

### MEDIDAS CAUTELARES

**ARTICULO 71.** — Retención preventiva. La autoridad de aplicación debe retener, dando inmediato conocimiento al Juez del Tránsito:

a) A los conductores:

1. Que sean sorprendidos in fraganti en estado de intoxicación alcohólica, por estupefacientes u otra sustancia que disminuya sus condiciones psicomotoras normales, por el tiempo necesario para recuperar su estado normal.

2. Que fuguen luego de participar en un accidente y en los casos del artículo 84, por el tiempo necesario para establecer su identidad, antecedentes y recibibles declaración. En ningún caso la retención debe exceder de DOCE (12) horas, excepto en los del punto 1, según certificación médica. Se reglamentarán de modo uniforme con el resto de las jurisdicciones los principios de procedimiento de las medidas cautelares que trata este artículo.

b) Las licencias habilitantes:

1. De las que sufra una evidente violación a los requisitos exigidos en este Decreto.

2. De los conductores vuellos ineptos físicamente, debiendo procederse según el artículo 18.

c) Los vehículos:

1. Que no cumplan con las exigencias de seguridad reglamentarias, labrando un acta provisional, la que presentada dentro de los TRES (3) días ante cualquier autoridad competente, habiendo subsanado la falta, queda anulada. La incomparecencia convierte al acta en definitiva. La retención dura el tiempo necesario para labrar el acta, excepto si el requisito faltante es tal que pone en peligro cierto la seguridad del tránsito, en cuyo caso durará hasta que se repare el defecto. Para este fin se facilitará la ocasión de hacerlo.

2. Conducidos por menores en infracción al artículo 11, que serán entregados sin más trámite a sus representantes legales, o a quien acredite su propiedad o tenencia legítima.

3. Excedidos en peso o en infracción a las reglas sobre transporte de carga peligrosa, hasta que normalicen su situación.

4. Abandonados, los que serán remitidos a depósitos oficiales dando conocimiento al propietario si fuere habido.

**ARTICULO 72.** — Control preventivo. Todo conductor debe sujetarse a las pruebas expresamente autorizadas destinadas a determinar su estado de intoxicación alcohólica o con drogas, para conducir. En caso de accidente o a pedido del interesado, la autoridad debe tomar las pruebas lo antes posible y asegurar su acreditación.

**ARTICULO 73.** — Clases. Sin perjuicio de las instancias que prevé el procedimiento para la actuación de la autoridad del juzgamiento, pueden interponerse los siguientes recursos ante la justicia ordinaria, contra las sentencias condenatorias respecto de las cuales tendrían efecto suspensivo:

a) De la apelación, que se plantará y se fundamentará dentro de los cinco días de notificada la sentencia, ante el juez que la dictó. Las actuaciones serán elevadas en tres días.

Son inapelables las sanciones por faltas leves impuestas por jueces letrados. Podrá deducirse junto con el recurso de nulidad;

b) De queja, directamente ante la justicia ordinaria, cuando se encuentren vencidos los plazos para dictar sentencia o para elevar los recursos interpuestos, o cuando ellos sean denegados.

## TITULO VIII

### REGIMEN DE SANCIONES

#### CAPITULO I

##### PRINCIPIOS GENERALES

**ARTICULO 74.** — Son inimputables para este Decreto los menores de catorce años y quienes lo son para el Código Penal.

La no intencionalidad en la comisión de faltas, así como los estados de intoxicación alcohólica o por estupefacientes, de los conductores, no serán circunstancias eximentes de la sanción que corresponda por este Decreto.

**ARTICULO 75.** — Toda persona jurídica, de carácter público o privado, será pasible de las sanciones pecuniarías previstas por este Decreto. Pero si la contravención en la vía pública es imputable a dependientes de ella, la sanción se impondrá sólo a éstos.

Si una persona jurídica de carácter público fuera reiteradamente sancionada, la autoridad de juzgamiento, además de aplicar en cada caso la sanción correspondiente, debe poner tal anomalía en conocimiento de la máxima autoridad de la reluciente, a fin de que se adopten las medidas que correspondan.

**ARTICULO 76.** — Clasificación. Corresponden a faltas graves para este Decreto las siguientes conductas:

a) Las que ponen en peligro la salud de la población, por conducir indebidamente, con exceso de velocidad o contaminando el medio ambiente;

b) Adelantarse por la derecha a otro vehículo salvo las excepciones contempladas;

c) Negarse o ser reticente en la individualización de un presunto infractor, estando obligado a hacerlo;

d) Desatender a la autoridad o resistir sus requerimientos sobre las reglas de circulación o del procedimiento;

e) En general las que violen lo dispuesto en los artículos: 9 inciso c), 11, 32, 38 a) —excepto el inciso v)—, 67 y 84.

Las faltas no comprendidas en la descripción precedente se consideran leves, sin perjuicio de facultad del juez de decidir en definitiva, conforme con los dos artículos siguientes.

**ARTICULO 77.** — Atenuante. La autoridad de juzgamiento podrá disminuir hasta el tercio la sanción, cuando se den las siguientes situaciones:

a) Una necesidad debidamente acreditada, la considerada en relación con la gravedad de la falta cometida;

b) Cuando el presunto infractor aun actuando diligentemente no pudo evitar cometer la falta y además la misma resultara intransigente.

**ARTICULO 78.** — Agravante. La sanción podrá aumentarse hasta el triple en los siguientes casos:

a) Cuando la falta cometida haya puesto en inminente peligro la salud de las personas o haya causado daño en las cosas;

b) Cuando el infractor haya cometido la falta fingiendo la prestación de un servicio de urgencia, emergencia u oficial;

c) Cuando la haya cometido abusando de reales situaciones de urgencia o emergencia, o del cumplimiento de un servicio público u oficial;

d) Cuando se entorpezca la prestación de un servicio público;

e) Cuando el infractor sea funcionario público y cometa la falta en su carácter de tal.

**ARTICULO 79.** — Reiteración de faltas. En la comisión de varias infracciones se considerará:

a) Concurso real. Cuando se han originado en distintos hechos, en cuyo caso las sanciones correspondientes se acumularán, aun cuando sean de distinta especie, sin exceder el máximo fijado para cada una de éstas;

b) Concurso ideal. Cuando a un solo hecho le cabe más de una sanción, en cuyo caso se aplica la mayor;

c) Reincidencia. Cuando se comete una nueva infracción habiendo sido el imputado sancionado anteriormente en cualquier jurisdicción, dentro de los plazos de un año por falta leve o de dos por falta grave.

Las sanciones por las graves son antecedentes para aplicar la reincidencia en la comisión de una leve, no así a la inversa.

Los plazos se cuentan desde la infracción sin computar los lapsos de inhabilitación.

**ARTICULO 80.** — Sanción de la reincidencia. La reincidencia se sanciona:

a) En todos los casos con multa, que aumentará:

1 — Para la primera, el doble de la que correspondiera.

2 — Para la segunda el triple.

3 — Para la tercera el cuádruple.

4 — Para la siguiente, se multiplica el valor de la última multa por la cantidad de infracciones menos dos.

b) Con inhabilitación de hasta seis meses cuando el valor de las multas en faltas leves excede el máximo del artículo 82;

c) Accesorariamente, con inhabilitación de hasta nueve y diez meses para la primera y segunda reincidencia por falta grave, respectivamente;

d) En todos los casos, desde la tercera reincidencia de falta grave con inhabilitación de tres a dieciocho meses para ésta, duplicándose sucesivamente tales límites en las siguientes reincidencias.



## CAPITULO II

### SANCIONES

**ARTICULO 81. — Clases.** Las sanciones por infracciones a este Decreto son de cumplimiento efectivo, no se aplicarán con carácter condicional ni en suspenso y consisten en:

a) Multa;

b) Inhabilitación. Accesorio para conducir vehículos o determinada categoría de ellos, en cuyo caso se debe retener la licencia habilitante;

c) Arresto no reductible;

d) Concurrency a cursos especiales de educación y capacitación para el correcto uso de la vía pública, cuya aprobación redime de la multa y su incumplimiento la triplica;

e) Decomiso, sanción accesoria que implica la pérdida de los elementos cuya colocación, uso o transporte en los vehículos esté expresamente prohibido.

**ARTICULO 82. — Multa.** El valor de las multas se determina con la unidad fija que, denominada UF, equivale al precio medio de venta al público de un litro de nafta especial del mes anterior a la falta.

En la sentencia, el monto de la multa se determinará en UF, y se abonará su equivalente en dinero al momento de hacerse efectivo el pago.

Cada infracción del usuario de la vía pública a las reglas de circulación con multa en UF por faltas leves, hasta mil para las graves y se ampliará hasta dos mil y tres mil UF para las casos de concurso y reincidencia, respectivamente.

El reglamento aplicará las faltas establecidas, con un monto único de UF, sólo para las infracciones a la regla de circulación en la vía pública en que incurran los responsables directos de la conducción del vehículo.

**ARTICULO 83. — Pago de la multa.** La sanción de la multa puede:

a) Pagar se voluntariamente por infracciones a las reglas de operación en la vía pública en cuyo caso se disminuirá el monto original en un cuarto. Para las faltas graves tendrá los efectos de condena firme, pero en tal caso no podrán usarse más de dos al año;

b) Ser exigida mediante un sistema de cobro mediante vía ejecutiva, cuando por razones de hecho o derecho no se haya abonado en término para lo cual será título suficiente el certificado expedido por la autoridad de juzgamiento;

c) Abonarse en cuotas, en casos de infractores de escasos recursos.

La aplicación de este artículo queda supeditada a la aprobación por el HONORABLE CONGRESO DE LA NACION.

**ARTICULO 84. — Arresto.** El arresto procede sólo en los siguientes casos:

a) Por conducir en estado de intoxicación alcohólica o con estupeficientes;

b) Por hacerlo por estar habilitado para ello, como consecuencia de una sanción o suspensión;

c) Por participar u organizar, en la vía pública competencias no autorizadas de destreza o velocidad con automotores.

**ARTICULO 85. — Aplicación del arresto.** La sanción del arresto será únicamente aplicada por la justicia ordinaria de la jurisdicción correspondiente debiendo ajustarse a lo siguiente:

a) No exceder de quince días por falta, ni de treinta en caso de concurso o reincidencia;

b) Puede cumplirse en domicilio los:

1 — Enfermos y mujeres embarazadas o en período de lactancia.

2 — Menores de dieciocho años.

3 — Mayores de sesenta y cinco años no reincidentes;

4 — Usados, que a criterio del juez les corresponda.

El que sin autorización por ausentarse del domicilio quebrantare la ejecución de la sanción

de arresto, salvo por causa de fuerza mayor, deberá cumplir efectivamente el doble del tiempo restante.

e) Ser cumplido sin rigor penitenciario y a no más de sesenta kilómetros de lugar de juzgamiento o del domicilio del infractor, quien no puede ser alojado con reclusos o condenados comunes;

d) Arresto a la tercera reincidencia en falta grave o específicamente en señalero en rojo.

## CAPITULO III

### EXTINCION DE ACCIONES Y SANCIONES

#### NORMA SUPLETORIA

**ARTICULO 86. — Causas.** La extinción de acciones y sanciones se opera:

a) Por muerte del imputado o sancionado;

b) Por indulto o conmutación de sanciones;

c) Por prescripción.

**ARTICULO 87. — Prescripción.** La prescripción se opera:

a) Al año, para la acción por falta leve;

b) A los dos años, para la acción por falta grave y para sanciones, sobre las que opera aunque no haya sido notificada la sentencia.

En todos los casos se interrumpe por la comisión de una falta grave o por la sucesión de hechos contravencional, ejecutivo o judicial.

**ARTICULO 88. — Legislación supletoria.** En el presente régimen es de aplicación supletoria, en lo pertinente, la parte general del Código Penal.

## ANEXO II

### NORMATIVA SOBRE CONDICIONES DE TRABAJO, MEDICINA, HIGIENE Y SEGURIDAD EN EL TRABAJO DE LOS CONDUCTORES DEL AUTOTRANSORTE PUBLICO DE PASAJEROS POR CAMINO

#### Disposiciones Generales:

Las firmas comerciales, sociedades, empresas o personas de existencia visible o ideal que adquieran, exploten o administren servicios de autotransporte público de pasajeros en el territorio de la República, asumen todas las responsabilidades y obligaciones correspondientes a la Ley 19.587 y sus reglamentaciones y las resoluciones de la Secretaría de Transporte del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos.

#### Objeto:

Esta norma tiene por objeto prevenir todo daño que pudiera causarse a la vida y salud de los conductores del autotransporte público de pasajeros y protegerlos en su actividad del conjunto de riesgos inherentes a su trabajo.

#### 1. INSTALACIONES.

1.1 En las cabeceras, terminales y paradores, las empresas dispondrán para el personal de conducción y servicio de a bordo, de servicios sanitarios adecuados en cantidad proporcional al número máximo del personal que se reúna según los diagramas de servicio. Se dispondrá asimismo de una sala de descanso integrada funcionalmente al local sanitario. Para su proyección se tendrá en cuenta el Capítulo 5 Anexo I del Decreto N° 351-79.

1.2 Los locales sanitarios y de descanso serán de uso exclusivo para el personal mencionado precedentemente.

Las empresas podrán disponer estos servicios en forma individual, asociada o mancomunada.

#### 2. VEHICULO.

2.1 Todo vehículo de autotransporte colectivo de pasajeros que se habilite como tal deberá estar diseñado especialmente para ese fin.

2.2 Todo vehículo destinado al autotransporte público de pasajeros deberá satisfacer las siguientes características mínimas.

2.2.1 A partir del 1° de enero de 1993 se deberá tener el motor dispuesto en la parte trasera del vehículo.

2.2.2 Estar dotados de suspensión neumática o hidroneumática a nivel constante con sistema estabilizador o antirrodillo.

2.2.3 Dirección de potencia que mantenga la posibilidad de su accionamiento mecánico ante falla de sus sistemas de potencia.

2.2.4 Mandos e instrumental dispuestos de manera tal que el conductor no deba desplazarse ni desatender la conducción para accionarlos.

2.2.5 Caja de cambios automática para los vehículos de transporte urbano a partir del 1° de enero de 1993.

2.2.6 Contará con parabrisas de seguridad. Deberán ser libres de estúps, burbujas, y cualquier otro defecto que deforme la visión a través de los mismos.

Asimismo, deberán ser reemplazados cuando los desgastes superficiales provoquen distorsiones de las luces.

2.2.7 Sistema autónomo de limpieza, lavado, y desempañado de parabrisas.

#### 3. AISLACION.

3.1 En el interior del techo, de las paredes lateral, frontal y posterior de la carrocería y en el alojamiento del motor, en todos los vehículos, cualquiera sea el tipo de servicios al que estén afectados, tendrán un sistema de aislamiento térmico y acústico de características incombustibles e ignífugas.

#### 4. RUIDOS

4.1 El nivel de ruido interior medido a una altura de 1,20 m. sobre el nivel de piso del vehículo no podrá exceder:

— con el vehículo detenido y motor regulado, 70 dB (A)

— con el vehículo en aceleración, 84 dB (A)

Ambas mediciones se efectuarán con todas las puertas y ventanillas cerradas y con un nivel de ruido exterior inferior a los 60 dB (A).

#### 5. VENTILACION

5.1 Los vehículos deberán contar con sistemas de ventilación que asegure una renovación total de la masa de aire en el interior del habitáculo, por lo menos, de VEINTE (20) veces por hora, se deberá evitar el ingreso de emanaciones de gases de combustión al interior del vehículo.

5.2 La renovación del aire deberá efectuarse uniformemente en todo el interior del vehículo, con las puertas y ventanillas cerradas e independientemente de su velocidad de marcha.

#### 6. ILUMINACION Y SEÑALIZACION

6.1 La iluminación sobre el puesto de conducción y zonas de ascenso y descenso deberá ser adecuada y de tipo incandescente, mientras que la del pasillo interior de tránsito podrá ser fluorescente.

6.2 Se dispondrá de halógenos incorporados con provisión de batería autónoma.

6.3 Se dispondrán banderías reflectantes que marquen el contorno trasero y delantero del vehículo y su desarrollo longitudinal.

#### 7. ASIENTO DEL CONDUCTOR

7.1 El diseño del asiento del conductor debe ser ergonómico, esto es, adecuado a lo que se determine por el análisis fisiológico de cada movimiento típico del conductor, respetando los principios biomecánicos.

7.2 Deberá tener suspensión neumática de amortiguación regulable.

7.3 Estará instalado independientemente de la carrocería por medio de elementos antivibratorios.

7.4 Tendrá cinturón de seguridad y apoyacabeza de seguridad.

7.5 Ajustable a las dimensiones antropométricas del conductor.

#### 8. INCENDIO

8.1 La protección contra incendios comprenderá el conjunto de condiciones de construcción, instalación y equipamiento que deberán reunir las unidades.

Los objetivos a cumplir son:

8.1.1 Dificultar la iniciación de incendios.

8.1.2 Utilizar dentro de los materiales disponibles, aquellos que en caso de incendio, eviten o retarden la propagación del fuego y no desprendan compuestos altamente tóxicos.

8.1.3 Asegurar la evacuación de las personas.

8.1.4 Contar con elementos de extinción en las proximidades del puesto del conductor, en los accesos, en las salidas de emergencia y en el alojamiento de motor.

8.2 Salidas de emergencia:

Los vehículos deberán contar con salidas de emergencia de acuerdo a la legislación vigente.

9. INSTRUMENTAL.

9.1 Además del instrumental que permita conocer al conductor las condiciones de funcionamiento del motor, [presión de aceite, velocidad, temperatura, presión del sistema neumático, nivel del combustible, sistema eléctrico, etc.] los vehículos deberán contar con indicadores de presión de los neumáticos y registrador gráfico de velocidad con aviso acústico o luminoso en las proximidades de la velocidad máxima establecida por las normas de tránsito.

10. CAPACITACION

10.1 Toda empresa estará obligada a capacitar a su personal según se norma en el Capítulo 21, Anexo I del Decreto N° 351-79.

10.2 Para la actividad del conductor del auto-transporte público de pasajeros se deberá tener especial dedicación en capacitar e instruir acerca de:

10.2.1 Normas de tránsito.

10.2.2 Normas legales y convencionales.

10.2.3 Conocimientos sobre mecánica elemental.

10.2.4 Conocimiento de la unidad de trabajo.

10.2.5 Primeros auxilios y rol de emergencia.

10.2.6 Higiene y seguridad.

10.2.7 Riesgos específicos de la actividad.

11. INFORMACION

11.1 Toda empresa deberá entregar por escrito a su personal las medidas preventivas tendientes a evitar enfermedades profesionales y accidentes de trabajo.

11.2 Se informará a los conductores sobre las estadísticas de accidentes y enfermedades del trabajo registradas en la empresa y en la actividad, haciendo énfasis en la identificación y evaluación de los riesgos profesionales con el objeto de evitarlos.

11.3 Se informará sobre la determinación, uso y elección de los medios, ropas y equipos de protección personal y colectiva.

11.4 Se informará sobre los trabajos o proyectos que se refieren a la aplicación de técnicas y nuevas tecnologías, producción y organización del trabajo que tengan o puedan tener repercusión en la salud y la seguridad del trabajador.

12. EXAMENES DE SALUD

De acuerdo a lo establecido en el artículo 23, capítulo 3 del Decreto N° 351/79, los exámenes de salud serán los siguientes: de ingreso, de adaptación, periódicos, previos a una transferencia de actividad y previos al retiro del establecimiento. Se realizarán según modelo de Historia Clínica Ocupacional Unificada de acuerdo al Anexo del Decreto Reglamentario de la Ley 24.028.

Al Los exámenes: preocupacional, de adaptación, por cambio de turnos, después de ausencia prolongada y de reposo constarán de:

a) Examen clínico completo: peso, talla, pulso, tensión arterial, auscultación pulmonar y cardíaca incluyendo electrocardiograma, examen vascular periférico, digestivo, genitourinario.

Inspección ortopédica con exploración de la integridad y funcionalidad de las articulaciones de los miembros superiores e inferiores, movilidad vertebral y alteraciones del eje.

b) Análisis bioquímicos: Hemograma  
Eritrosedimentación  
Ureña  
Uricemia  
Glucemia  
Hepatógrama  
Lipidograma  
Reacción de Chagas Mazza  
Orina Completa

c) Intrademo Reacción de Mantoux

d) Rx Tórax (frente)

e) Rx Columna Cervical y Lumbosacra (frente y perfil).

Optativa

f) Examen Otorrinolaringológico Completo con Audiometría Tonal.

g) Examen Neurológico completo con Electroencefalograma

h) Examen Oftalmológico que incluirá: Agudeza y Campo Visual  
Movimientos oculares  
Visión Cromática  
Visión Nocturna  
Tensión Ocular  
Dioscopia (Lámpara de hendidura)  
Fondo de ojo  
Test de encandilamiento  
Visión binocular

i) Psicodiagnóstico que incluirá:  
Entrevista Psicológica

Test para Evaluación de la Capacidad Intelectual

Test para la Evaluación de la Atención, Concentración, Memoria y Velocidad de Reacción

Test para Evaluar Coordinación Visomotora

Test para Evaluar Características de Personalidad

Otros que se juzguen convenientes.

b) Los Exámenes Periódicos se efectuarán de acuerdo a la siguiente periodicidad:

Cada doce (12) meses: Examen Clínico Completo

Examen Oftalmológico Completo

Examen Neurológico Completo

Entrevista Psicológica

Análisis Bioquímicos

Electrocardiograma

Electroencefalograma

Audiometría Tonal

Batería de Test

Cada veinticuatro (24) meses: Rx frente

Rx Columna Cervical frente y perfil Optativa

Rx Columna Lumbosacra frente y perfil Optativa

El Examen Preocupacional y los Exámenes Periódicos deberán constituirse como los Exámenes de Evaluación Psicológica, establecidos por la Secretaría de Transporte según Resolución 90/91.

FORMAS DE REMUNERACION:

La forma de remuneración deberá ser exclusivamente mensual. Por lo tanto, quedan prohibidas las formas de contratación y remuneración "por vueltas" para los conductores de corta, media y larga distancia.

JORNADA DE TRABAJO:

El tiempo efectivo de conducción no podrá exceder los OCHO (8) horas diarias, CUARENTA Y OCHO (48) semanales y DOSCIENTAS (200) mensuales.

Para los conductores de corta distancia, en los casos en los que el cumplimiento del horario del trabajador se efectivice en el momento en que se está completando el recorrido habitual, éste será retribuido de acuerdo a la normativa vigente.

Para los conductores de media y larga distancia, cuando el cumplimiento del horario del trabajador se efectivice en medio del trayecto, la empresa deberá relevarlos de sus tareas, no pudiendo reanudarlas hasta la siguiente jornada.

Las horas extraordinarias no podrán exceder de CUATRO (4) horas diarias cuando el trabajador cumpliera su horario y arribando a la cabecera, terminal o parador fallare su relevo, sólo podrá ser requerido en la medida en que la continuación del horario de trabajo no exceda la cantidad de horas extraordinarias normadas y no afecte el descanso correspondiente. Finaliza-

Secretaría de Transporte

TRANSITO

Resolución 187/92

Declaración Jurada que deberán presentar las empresas prestadoras del servicio público de transporte por automotor de pasajeros de jurisdicción nacional.

Ds. As., 30/4/92

VISTO el dictado del Decreto N° 692/92, y

CONSIDERANDO:

Que a través del mismo se aprueba como Anexo I al REGLAMENTO NACIONAL DE TRANSITO Y TRANSPORTE cuyos disposiciones se vinculan con contenidos relativos a la circulación y a la seguridad vial.

Que como consecuencia de ello se incluyen reglas de velocidad por las cuales se establecen distintos límites máximos, teniendo en cuenta las zonas a recorrer, el vehículo a utilizar y demás circunstancias relacionadas con la salud, la visibilidad, las condiciones de la vía y el tiempo y la densidad del tránsito.

Que en lo que respecta a la circulación de vehículos afectados al servicio público de transporte de pasajeros por automotor —vgr. minibuses y ómnibus— se fijan límites máximos de velocidad para zona rural, sin perjuicio del límite fijado para las zonas urbanas.

Que por lo tanto corresponde disponer la inmediata adecuación de las cañilleiras de circulación de las unidades vehiculares utilizadas en la prestación de los referidos servicios, en el sentido de que respondan a las exigencias fijadas con carácter imperativo por el PODER EJECUTIVO NACIONAL.

Que para ello resulta necesario hacer efectivo el pertinente recomendamiento de las licencias que se refieren a cada uno de los servicios de jurisdicción nacional, sobre la base de contemplar tiempos de marcha para cada uno de los distintos tramos que integran los distintos recorridos, sobre la base de las localidades que vincula, la distancia entre tramos y la velocidad máxima autorizada para cada uno de ellos.

Que en función de lo expresado, las empresas permisionarias deberán hacer efectiva la pertinente propuesta de horarios que contemplen un tiempo de marcha total y parcial que resulte adecuada a las reglas de velocidad establecidas, para de ese modo posibilitar su aprobación y el posterior establecimiento de los mismos.

Que por lo tanto resulta procedente delimitar la exigencia en tal sentido.

Que el presente permisionamiento se fundamenta en las disposiciones aprobadas por el Decreto N° 692/92, resolviendo el suscripto competente en función de las facultades que se desprenden de la Ley N° 12.346, el Reglamento General aprobado por Decreto N° 27.911/90, el Decreto N° 455/84 y la Resolución M.O. y S.P. N° 676/84.

Por ello:

EL SECRETARIO DE TRANSPORTE RESUELVE:

Artículo 1° — Las Empresas prestadoras del servicio público de transporte por automotor de pasajeros de jurisdicción nacional deberán presentar dentro del término de CINCO (5) días contados a partir de la publicación de la presente, con carácter de declaración jurada, la propuesta de nuevos horarios para los servicios que realizan de conformidad con las reglas de velocidad que se incluyen en el Anexo I "Reglamento Nacional de Tránsito y Transporte", que fuera aprobado por el Decreto N° 692/92.

Art. 2° — La propuesta de horarios a que se refiere el artículo anterior deberá estar sustentada en los tiempos de marcha mínimos total y por tramos del recorrido, los cuales deberán adecuarse a los límites aprobados por el Decreto mencionado.

Art. 3° — La propuesta de horarios, en el caso de las operadoras de servicios de carácter interjurisdiccional e internacional, deberá estar acompañada por la siguiente información:

N O

MON

2 10

0 31

1 59

50

1 24

1 55

1 73

1 48

1 07

1 36

1 07

1 22

1 56

1 51

1 31

1 71

1 04

2 27

2 0

1 0

1 5

1 3

1 3

1 0

1 2

1 4

1 5

1 6

1 7

1 4

1 1

1 1

a) Origen y destino de la línea correspondiente a cada servicio que se presta.

b) Ciudades, localidades o referencias intermedias comprendidas entre los respectivos orígenes y destinos.

c) Distancia en kilómetros entre las diferentes ciudades, localidades o referencias a que se refiere el inciso anterior.

d) Velocidad máxima autorizada en cada tramo en función del tipo de zona de que se trate, con indicación del kilometraje que corresponda para cada sector, indicando las particularidades que presenta el recorrido, en cuanto a zonas urbanas, cruces ferroviarios y demás alternativas de significación, de conformidad a los límites máximos establecidos en el Reglamento Nacional de Tránsito y Transporte aprobado por el Decreto N° 692/92.

e) Tiempos de marcha mínimos parciales y para la totalidad del recorrido y elementos correspondientes para su cálculo.

f) Cualquier otro indicador que se hubiere tenido en cuenta respecto de la confección de la propuesta de horario presentada.

Art. 4° — Las empresas operadoras de servicios de carácter urbano, deberán indicar:

a) Origen y destino de cada uno de los servicios.

b) Distancia en kilómetros entre cabeceras.

c) Distancia en kilómetros entre los diferentes puntos de cambio de los sectores trifurcadas.

d) Indicación de las vías utilizadas en las cuales la velocidad de circulación permitida, supera los máximos estipulados para zonas urbanas en el Reglamento Nacional de Tránsito y Transporte aprobado por el Decreto N° 692/92.

e) Parque móvil asignado al servicio.

f) Cantidad de frecuencias por banda horaria.

g) Tiempo de marcha por tramo en hora pico y fuera de hora pico.

h) Primeros cinco y últimos cinco servicios.

i) Velocidad comercial.

La información de los incisos precedentes deberá presentarse para día hábil, sábado y domingo.

Art. 5° — Sin perjuicio de lo señalado en los artículos anteriores, a partir de la CERO (0) hora del día 1° de mayo de 1992, y hasta la aprobación de los horarios presentados conforme a la presente Resolución, las empresas operadoras de los servicios mencionados, deberán adecuar la prestación de los mismos, a tiempos de marcha mínimos parciales y totales, los cuales se deberán ajustar a las reglas y límites máximos de velocidad que se desprenden del Reglamento Nacional de Tránsito y Transporte aprobado por el Decreto N° 692/92.

Art. 6° — Sustitúyese el Artículo 4° de la Resolución S.S.T. N° 658/87, el cual quedará redactado de la siguiente forma: "Transcurridos VEINTE (20) días desde la presentación de la Declaración Jurada prescripta por el Artículo 1°, los horarios se considerarán totalmente aprobados, de no mediar observación formal por parte de la SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE TERRESTRE, debiendo ser exhibidos al público por medio de avisos colocados en lugares convenientes con expresa mención de la fecha a que comenzarán a regir.

"La autoridad competente podrá, por razones fundadas, modificar de oficio los horarios ya establecidos, una después de transcurrido el plazo señalado en el párrafo anterior".

Art. 7° — La inobservancia a lo dispuesto en la presente Resolución, hará posible de las sanciones previstas en la Ley N° 21.814 y en el Reglamento de Penalidades aprobado por Decreto N° 696/79.

Art. 8° — Comuníquese a las Entidades Representativas del Transporte por Automotor de Pasajeros, dese a la DIRECCION NACIONAL DEL REGISTRO OFICIAL para su publicación, y pase a la SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE TERRESTRE a sus efectos.

Art. 9° — Regístrese, comuníquese y archívese. — Edmundo del Valle Soria.

## TRANSITO

Decreto 773/92

Fijamos los plazos en que los organismos competentes deberán presentar las normas reglamentarias y de procedimientos para la ejecución del Decreto N° 692/92.

Ds. As., 7/5/92

VISTO el decreto N° 692 del 27 de Abril de 1992 y.

## CONSIDERANDO:

Que mediante el texto legal mencionado en el visto, se puso en vigencia un conjunto de normas de naturaleza legislativa, destinadas a conjurar el elevado número de accidentes de tránsito ocurridos en el territorio nacional.

Que a modo de ejemplo, se destacan que entre ellas se dispuso, mediante el artículo 9 del cuerpo del Decreto mencionado y el punto 12 —Tiempo de Tránsito— última parte del anexo II del mismo, la incompatibilidad entre las tareas de expendio y cobro de boletos para los conductores de corria y media distancia.

Que en ese orden de ideas, debe mencionarse que de los diversos métodos de expendio y percepción de boletos, los de más bajo costo, tales como los de papel, tarjeta de memoria o tarjeta electrónica requieren de una tecnología desconocida en el territorio nacional, por no haberse aplicado nunca en la historia del transporte automotor.

Que concurrentemente resulta que —en razón de las circunstancias de tiempo, modo y lugar, el texto mencionado de la norma aludida no es de por sí operativo, por lo que no es posible su aplicación directa, sino en virtud de la reglamentación que lo torne viable.

Que en igual o semejante situación se encuentran las disposiciones emergentes de los artículos números 3º inciso d); 5º y 10 del Decreto mencionado en el visto y de los artículos 13 a 19; 24 al 31; 33; 36; 38; 40 inciso w); 81 al 83 y 86 al 88 del Anexo I y el Anexo II, con inclusión de la norma precedentemente mencionada; en el sentido que sus disposiciones carecen de una operatividad directa en las actuales circunstancias de tiempo, modo y lugar, por lo que deben ser objeto de un proyecto de reglamentación para su eficaz implementación por los organismos con responsabilidad primaria directa en la materia a la que están destinados a reglar.

Que, en otro orden de ideas, es concepto aceptado por nuestra doctrina y jurisprudencia que el Poder Ejecutivo puede impulsar funciones en favor de sus ministros, siempre que no transiera las que son de carácter personalísimo o estrictamente político. (Conf. Germán Ubaldy Campos "Tratado Elemental de Derecho Constitucional Argentino" Edita 1991 Tº II, pág. 259 y ss.).

Que el poder o facultad de reglamentar las leyes se encuentra expresamente excluido de la naturaleza dúplice de esas funciones. (Miguel S. Maderuoli "Tratado de Derecho Administrativo" Ed. Abeledo Perrot, 1975, Tº II, pág. 703 y ss.).

Que en punto a la posibilidad jurídica del acto en cuestión, no excede aquellas que atribuye el segundo inciso del artículo 96 de la Constitución Nacional y, en tal sentido la CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA NACION ha decidido que el Poder Ejecutivo no excede su facultad reglamentaria por la circunstancia de no ajustarse en su ejercicio a los términos de la ley, siempre y cuando las normas del decreto reglamentario no sean incompatibles con las de la ley, propendan al mejor cumplimiento de los fines de ésta, o constituyan medios razonables para evitar su violación, y en definitiva, se ajusten de este modo a su espíritu. (Fallos C.S. 200: 194; 220: 136; 232: 207).

Que tal efecto no es —en modo alguno— consecuencia del espíritu que anima a la norma cuya reglamentación se efectúa por el presente.

Que resulta necesario que el proyecto de la reglamentación de las referidas disposiciones sean efectuados por los ministerios DE

ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS; DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL Y DE JUSTICIA con la participación de la SECRETARIA DE RECURSOS NATURALES Y AMBIENTE HUMANO, en razón de sus responsabilidades primarias.

Que al efecto, resulta conveniente fijar el plazo en el cual deberán los mencionados organismos dar cumplimiento a la aludida obligación de medios a su cargo, como así también aquel en que deberá encontrarse en ejecución el procedimiento establecido.

Que el presente encuentra su fundamento en el segundo inciso del artículo 96 de la Constitución Nacional.

Por ello,

EL PRESIDENTE PROVISORIO DEL SENADO DE LA NACION EN EJERCICIO DEL PODER EJECUTIVO DECRETA:

Artículo 1º — El MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, elevará para su aprobación al PODER EJECUTIVO NACIONAL, en un plazo que no podrá exceder de los TREINTA (30) días hábiles de la publicación del presente, las normas reglamentarias y de procedimiento necesarias para poner en ejecución las disposiciones de los artículos 3º inciso d) y 5º del Decreto N° 692 del 27 de abril de 1992; y 51 a 56 del Anexo I y el punto 12 —Tiempo de Tránsito— parte final de su Anexo II.

Art. 2º — El MINISTERIO DE JUSTICIA elevará para su aprobación al PODER EJECUTIVO NACIONAL, en un plazo que no excederá de los TREINTA (30) días hábiles de la publicación del presente, las normas reglamentarias y de procedimiento necesarias para poner en ejecución las disposiciones del artículo 5º del Decreto N° 692 del 27 de Abril de 1992 y de los artículos 13 a 19 —con participación de la SECRETARIA DE RECURSOS NATURALES Y AMBIENTE HUMANO de la PRESIDENCIA DE LA NACION en lo atinente al transporte de sustancias peligrosas mencionada en el tercer párrafo del artículo 19; 24; 25; 31 —con exclusión de su párrafo inicial—; 35; 38 y 66 al 88, del Anexo I.

Art. 3º — El MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL en forma conjunta con el MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, elevarán para su aprobación por el PODER EJECUTIVO NACIONAL, en un plazo que no excederá de los TREINTA (30) días hábiles a partir de la publicación del presente, las normas reglamentarias y de procedimiento necesarias para poner en ejecución las disposiciones del Anexo II con exclusión del párrafo mencionado en el artículo 1º del presente la elaboración de cuyo proyecto de reglamentación y procedimiento le corresponderá en forma exclusiva al segundo de los ministerios nombrados.

Art. 4º — El MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS y el MINISTERIO DE JUSTICIA en forma conjunta deberán elevar para su aprobación por el PODER EJECUTIVO NACIONAL, en un plazo que no podrá exceder de los TREINTA (30) días hábiles a partir de la fecha de publicación del presente las normas reglamentarias y de procedimiento necesarias para poner en ejecución las disposiciones de los artículos 26 a 30 del Anexo I del Decreto N° 692 del 27 de abril de 1992, con la participación de la SECRETARIA DE RECURSOS NATURALES Y AMBIENTE HUMANO de la PRESIDENCIA DE LA NACION en lo atinente a la emisión de contingentes mencionada en el primer párrafo del nombrado artículo 26.

Art. 5º — La SECRETARIA DE RECURSOS NATURALES Y AMBIENTE HUMANO de la PRESIDENCIA DE LA NACION, elevará para su aprobación por el PODER EJECUTIVO NACIONAL, en un plazo que no podrá exceder de los TREINTA (30) días hábiles a partir de la publicación del presente, las normas reglamentarias y de procedimiento necesarias para poner en ejecución las disposiciones de los artículos 10 del Decreto mencionado en el artículo precedente y 31 primer párrafo; 33 y 46 inciso w) del Anexo I del mismo.

Art. 6º — La aplicación de las normas reglamentarias y los procedimientos que se mencionan en los artículos que preceden, deberán, en todos los casos, encontrarse en ejecución en el término improrrogable de SESENTA (60) días contados a partir de la expiración de los plazos mencionados en los artículos precedentes.

Art. 7º — Comuníquese, publíquese, dese a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese. — MENEM. — Rolando A. Díaz.

Que como consecuencia de ello, y en atención a representar una modalidad de servicios que cubriría un espectro de la demanda, como alternativa intermedia entre el transporte terrestre y el aéreo, la SECRETARÍA DE TRANSPORTE decidió aprobar a través de la Resolución S. T. N° 165/91, una nueva categoría de vehículos que denominó "servicio ejecutivo".

Que por otra parte la SECRETARÍA DE TURISMO de la NACIÓN, ha fijado su postura favorable al establecimiento de servicios de tal naturaleza, con lo cual la necesidad de esta modalidad de servicios queda convalidada suficientemente.

Que sin perjuicio de lo señalado, habida cuenta la circunstancia de tratarse de servicios que presentan características de singular particularidad, que, por otra parte estarían destinados a satisfacer un sector de la demanda por demás limitado, en atención a su marcada especificidad, se entiende de conveniente diferenciar a los mismos del conjunto de prestaciones destinadas a la atención del servicio público.

Que en consecuencia, se hace necesario fijar las normas de aplicación para la operación y funcionamiento de dicho tipo de prestaciones, a los fines de posibilitar su inmediata implementación.

Que por lo tanto resulta procedente aprobar las normas reglamentarias para el establecimiento del denominado servicio ejecutivo.

Que el presente pronunciamiento encuadra dentro de las previsiones contenidas en la Ley N° 23.930, y conforme a las atribuciones que se desprenden de lo dispuesto en el Decreto N° 455/84 y en la Resolución M. O. y S. P. N° 676/84.

Por ello,

EL SECRETARIO  
DE TRANSPORTE  
RESUELVE:

Artículo 1° — Apruébanse las "Normas reglamentarias para el establecimiento del Servicio Ejecutivo" que integran el Anexo que forma parte de la presente Resolución.

Art. 2° — Las normas que por la presente se aprueban, entrarán en vigencia a los TREINTA (30) días de su publicación en el BOLETIN OFICIAL.

Art. 3° — Comuníquese a la SECRETARÍA DE TURISMO de la NACIÓN, a las Autoridades representativas del transporte por automotor de pasajeros y dese a la DIRECCION NACIONAL DEL REGISTRO OFICIAL para su publicación.

Art. 4° — Regístrese, comuníquese y archívese. — Edmundo Del Valle Soria.

ANEXO A LA RESOLUCION S.T. N° 102

NORMAS REGLAMENTARIAS PARA EL  
ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO  
EJECUTIVO

ARTICULO 1° — Se entiende por Servicio Ejecutivo aquel que presenta características de un alto nivel de confortabilidad y comodidad utilizándose a tal efecto exclusivamente la categoría de vehículo cuyo diseño fuera aprobado por la Resolución S. T. N° 165/91.

ARTICULO 2° — El Servicio Ejecutivo consistirá en una prestación directa entre dos cabeceras determinadas. No incluirá tráfico intermedio de ningún tipo en el transcurso de la totalidad del recorrido que atienda. Sin embargo podrá admitirse la posibilidad de contemplar un punto intermedio en el cual se permita el ascenso o descenso de pasajeros para su transporte desde o hacia el punto de destino.

ARTICULO 3° — La prestación del Servicio Ejecutivo podrá ser efectuado por toda persona física o jurídica. Solamente se requerirá la solicitud de autorización de la empresa interesada en la realización del servicio ejecutivo, la cual se otorgará previo cumplimiento de los requisitos que se detallan en el capítulo siguiente.

Las empresas autorizadas pasarán a integrar un Registro que al efecto será habilitado en la DIRECCION NACIONAL DE TRANSPORTE AUTOMOTOR.

ARTICULO 4° — Las empresas prestadoras del SERVICIO EJECUTIVO deberán comunicar por mes calendario a la SECRETARÍA DE TRANSPORTE, los respectivos valores tarifarios referidos a la prestación del servicio y sus suces-

ivas modificaciones, así como también la información estadística pertinente que deberá sujetarse a las normas vigentes en la materia.

ARTICULO 5° — La prestación del Servicio Ejecutivo será a exclusivo riesgo de la empresa que obtiene la autorización para su realización.

ARTICULO 6° — En ningún caso se permitirá mantener la prestación autorizada como Servicio Ejecutivo para una traza determinada, bajo la forma de otra categoría de servicio.

ARTICULO 7° — Los viajes que reúnan las características del Servicio Ejecutivo deberán tener como orígenes y destinos, las estaciones terminales afectadas al transporte automotor de pasajeros.

ARTICULO 8° — La iniciación de la prestación de los servicios deberá efectuarse dentro de los CIENTO OCIENTA (180) días del otorgamiento de la respectiva autorización. Caso contrario la misma quedará sin efecto.

II REQUISITOS Y CONDICIONES PARA OTORGAR LAS AUTORIZACIONES PARA EFECTUAR SERVICIOS EJECUTIVOS.

ARTICULO 9° — Toda persona física o jurídica que pretenda hacer efectiva la realización del denominado Servicio Ejecutivo deberá presentarse ante la SECRETARÍA DE TRANSPORTE, SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTE TERRESTRE, DIRECCION NACIONAL DE TRANSPORTE AUTOMOTOR, haciendo expresa su petición en tal sentido.

La presentación incluirá:

a) En el caso de personas físicas, la mención de su nombre y apellido completo; su domicilio real que deberá ubicarse en territorio nacional; el número de Documento Nacional de Identidad, o en su defecto Libreta de Enrolamiento o Libreta Civil; o Cédula de Identidad en el caso de ciudadanos extranjeros. En todos los casos deberá presentarse la acreditación de encontrarse inscripto en la matrícula de comerciante.

b) Si se tratase de personas jurídicas se deberá indicar la denominación o razón social; el domicilio legal, que deberá estar ubicado dentro del territorio nacional; y "copias" certificadas y legalizadas, en su caso, del instrumento constitutivo debidamente inscripto ante el Organismo competente, el que deberá incluir dentro del objeto social la posibilidad de realizar transporte de pasajeros.

c) Constitución de domicilio especial en la ciudad de Buenos Aires.

d) Orígenes y destinos que se pretende vincular a través del Servicio Ejecutivo.

e) Memoria descriptiva del material rodante que se afectará al Servicio, el cual deberá satisfacer las normas de diseño aprobadas por la resolución S. T. N° 165/91, expresándose la cantidad de vehículos a ser afectados a dicho servicio. Se deberá mencionar la identificación de cada automotor, debiéndose adjuntar las fotocopias certificadas y legalizadas de los títulos de propiedad de cada una de las unidades que se señalen. Si se tratase de vehículos arrendados o sujetos a la figura de la compraventa con pacto de reserva de dominio, se deberá acompañar la pertinente documentación que acredite tales extremos.

f) Memoria descriptiva de las instalaciones fijas que la peticionante tuviese a título de propietario o tenedor.

g) Balance de los tres (3) últimos ejercicios contables certificados por contador público y debidamente autenticados por el Consejo Profesional respectivo. Si la empresa tuviese una antigüedad menor en tiempo, deberá presentar los balances por los ejercicios que hubieren transcurrido desde el momento de la iniciación. En el caso de personas físicas, presentarían una manifestación de bienes y deudas certificadas por contador público.

h) Constancia de inscripción ante los organismos impositivos y previsionales.

i) Pago de la Tasa Nacional de Fiscalización del Transporte o aquella que en el futuro pudiera reemplazarla.

j) Póliza de seguro por la cual se amparen sus propios riesgos, los de las personas y equipajes transportados y los de terceros y cosas de terceros no transportados, en igual forma a lo que es exigible a los prestadores de servicios de transporte interurbanos regulares de jurisdicción nacional.

k) Declaración jurada en la cual se expone en forma clara y precisa: 1) el nombre de la persona física o jurídica que solicite permisos para la realización de los servicios; 2) la nomina de los integrantes de la sociedad, si correspondiere, con indicación del aporte de cada uno de los mismos; 3) composición del órgano de administración, señalando en su caso, la duración en sus cargos de cada uno de los miembros que la componen. En el caso de que una persona jurídica integre la sociedad de que se trata, deberán señalarse los datos exigidos en el punto 2); 4) manifestación sobre la existencia de restricciones a la libre disponibilidad de los bienes destinados al servicio y naturaleza de éstos, si las hubiere.

l) Habilitación del parque móvil, de acuerdo a los requisitos exigidos para cada una de las categorías.

ARTICULO 10. — Si la solicitante fuese titular de un permiso para la explotación de un servicio regular de transporte por automotor de pasajeros de jurisdicción nacional, quedará eximida del cumplimiento de los requisitos exigidos en los incisos a), b), c), d), e), f), g), h), i) y k); con respecto a este último inciso, la exención tendrá lugar siempre y cuando se haya dado cumplimiento a lo dispuesto por Resolución S.T. N° 748/87 modificada por Resolución S.T. N° 634/88.

ARTICULO 11. — Una vez verificado el cumplimiento de los requisitos enumerados en el Artículo 9°, se correrá vista de la presentación a la Secretaría de Turismo de la Nación por DIEZ (10) días.

ARTICULO 12. — Vencido el lapso fijado en el artículo 11, se procederá a otorgar la autorización a que se hace alusión en el artículo 3°.

### III — DE LOS VEHICULOS

ARTICULO 13. — La habilitación del parque móvil será otorgada una vez verificados: la titularidad del dominio de las unidades o la tenencia de aquellas de conformidad a las otras hipótesis contempladas en el ARTICULO 9° Inc. g); los certificados de fabricación del chasis y carrocería y de modificación de aquellos si correspondiere; y cumplida que fuese satisfactoriamente la inspección técnica respectiva.

ARTICULO 14. — Para el primer establecimiento de servicios o incremento de material rodante las empresas regulares podrán ofrecer unidades adaptadas de hasta 2 años de antigüedad, y los interesados sin antecedentes como prestadores de servicios regulares de orden nacional deberán ofrecer unidades CEPRO, 100 Kilómetros, debiendo observar en todos los casos las características de diseño aprobadas por la Resolución S. T. N° 165/91.

ARTICULO 15. — La antigüedad de los vehículos será computada por año calendario, teniendo en cuenta, como referencia, el correspondiente al año de fabricación del chasis, el cual definirá el modelo de la unidad con prescindencia del motor y la carrocería.

### V — DE LOS CERTIFICADOS

ARTICULO 16. — La DIRECCION NACIONAL DE TRANSPORTE AUTOMOTOR extenderá un certificado por el cual se acredite la autorización a la empresa de que se trate para efectuar el Servicio Ejecutivo, el origen y destino en que el mismo será realizado, y además, la pertinente inscripción en el Registro habilitado al efecto. Copia autenticada del certificado deberá exhibirse permanentemente en el interior del vehículo.

ARTICULO 17. — El Certificado deberá incluir:

a) El número de certificado.

b) El nombre, denominación o razón social de la persona física o jurídica que realice el servicio.

c) Vehículo o vehículos a utilizar.

d) Origen y destino a vincular.

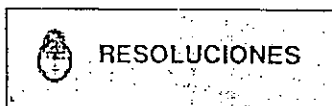
e) Recorrido a utilizar.

f) Fecha del otorgamiento.

ARTICULO 18. — La extensión del certificado será renovada anualmente y estará amparada por:

### VI — DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

ARTICULO 19. — La interrupción definitiva de una prestación del Servicio Ejecutivo, solamente



Secretaría de Transporte

## AUTOTRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS

Resolución 102/92

Apruébanse las "Normas Reglamentarias para el establecimiento del Servicio Ejecutivo".

Ha. As. 27/3/92

VISTO el Expediente N° 246/92 del Registro del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS —SECRETARÍA DE TRANSPORTE—, y

### CONSIDERANDO:

Que se han recibido en el ámbito de esta SECRETARÍA DE TRANSPORTE diferentes solicitudes por las cuales distintos operadores de transporte por automotor han puesto de manifiesto la inquietud de incorporarse en la prestación de servicios de características especiales que prevén la utilización de vehículos dotados de un gran nivel de comodidad para los usuarios, que presentan la particularidad de contar con aspectos de diseño que incluyen la incorporación de los denominados "asientos cama".

Que este tipo de prestaciones cubriría "un espectro de la demanda, especialmente las referidas a zonas turísticas, en donde los usuarios pretenden mayor comodidad y confort en los viajes".

Que, dado que en la actualidad no se prestan servicios similares, resulta adecuado posibilitar los mismos, con el objeto de incrementar la calidad de las prestaciones, promoviendo un servicio intermedio entre el transporte terrestre y el aéreo a precio relativo inferior a este último.

**ANEXO    I I**

**PROCESAMIENTO DE INFORMACION  
SOBRE DEMANDA**

**EMPRESA :** Cerro San Lorenzo

**LINEA :** San Julian - Bajo Caracoles

**PERIODO :** Enero 1989

**FRECUENCIA MENSUAL :** 4.5

**CAPACIDAD MEDIA :** 15

**KM. TOTAL DE LA LINEA :** 437

LOCALIDAD	TRAFICO DE IDA			TRAMO	
	SUBEN	BAJAN	PASAN	OCUP.	DIST.
San Julian	45		45	0.67	56
Bella Vista		1	44	0.65	116
Hotel Avenida		3	41	0.61	38
Gdor. Gregores	9	35	15	0.22	74
Hotel Riera		1	14	0.21	33
Tamel Aike		4	10	0.15	16
Hotel Horquetas		2	8	0.12	73
Hotel Olinie			8	0.12	31
Bajo Caracoles		8			
TOTAL PASAJEROS TRANSPORTADOS			54		
FACTOR OCUPACION			0.40		

LOCALIDAD	TRAFICO DE VUELTA			TRAMO	
	SUBEN	BAJAN	PASAN	OCUP.	DIST.
Bajo Caracoles	5		5	0.07	31
Hotel Olinie			5	0.07	73
Hotel Horquetas	3		8	0.12	16
Tamel Aike	1		9	0.13	33
Hotel Riera	2		11	0.16	74
Gdor. Gregores	34	8	37	0.55	38
Hotel Avenida		1	36	0.53	116
Bella Vista			36	0.53	56
San Julian		36			
TOTAL PASAJEROS TRANSPORTADOS			45		
FACTOR OCUPACION			0.32		

**EMPRESA :** Cerro San Lorenzo  
**LINEA :** San Julian - Bajo Caracoles

**PERIODO :** Febrero 1989

**FRECUENCIA MENSUAL :** 4.5

**CAPACIDAD MEDIA :** 15

**KM. TOTAL DE LA LINEA :** 437

LOCALIDAD	TRAFICO DE IDA			TRAMO	
	SUBEN	BAJAN	PASAN	OCUP.	DIST.
San Julian	30		30	0.44	56
Bella Vista			30	0.44	116
Hotel Avenida		1	29	0.43	38
Gdor. Gregores	11	24	16	0.24	74
Hotel Riera		3	13	0.19	33
Tamel Aike		1	12	0.18	16
Hotel Horquetas		7	5	0.07	73
Hotel Olmie	2		7	0.10	31
Bajo Caracoles		7			
TOTAL PASAJEROS TRANSPORTADOS			43		
FACTOR OCUPACION			0.29		

LOCALIDAD	TRAFICO DE VUELTA			TRAMO	
	SUBEN	BAJAN	PASAN	OCUP.	DIST.
Bajo Caracoles	4		4	0.06	31
Hotel Olmie		2	2	0.03	73
Hotel Horquetas	5		7	0.10	16
Tamel Aike	2		9	0.13	33
Hotel Riera	2		11	0.16	74
Gdor. Gregores	22	7	26	0.39	38
Hotel Avenida	1		27	0.40	116
Bella Vista			27	0.40	56
San Julian		27			
TOTAL PASAJEROS TRANSPORTADOS			36		
FACTOR OCUPACION			0.24		



**EMPRESA :** Cerro San Lorenzo

**LINEA :** San Julian - Bajo Caracoles

**PERIODO :** Abril 1989

**FRECUENCIA MENSUAL :** 4.5

**CAPACIDAD MEDIA :** 15

**KM. TOTAL DE LA LINEA :** 437

LOCALIDAD	TRAFICO DE IDA			TRAMO	
	SUBEN	BAJAN	PASAN	OCUP.	DIST.
San Julian	23		23	0.34	56
Bella Vista			23	0.34	116
Hotel Avenida			23	0.34	38
Gdor. Gregores	8	21	10	0.15	74
Hotel Riera		1	9	0.13	33
Tamel Aike			9	0.13	16
Hotel Horquetas		3	6	0.09	73
Hotel Olnie	1		7	0.10	31
Bajo Caracoles		7			
TOTAL PASAJEROS TRANSPORTADOS			32		
FACTOR OCUPACION			0.23		

LOCALIDAD	TRAFICO DE VUELTA			TRAMO	
	SUBEN	BAJAN	PASAN	OCUP.	DIST.
Bajo Caracoles	4		4	0.06	31
Hotel Olnie			4	0.06	73
Hotel Horquetas	5		9	0.13	16
Tamel Aike	4		13	0.19	33
Hotel Riera	1		14	0.21	74
Gdor. Gregores	19	10	23	0.34	38
Hotel Avenida			23	0.34	116
Bella Vista	1		24	0.36	56
San Julian		24			
TOTAL PASAJEROS TRANSPORTADOS			34		
FACTOR OCUPACION			0.23		

**EMPRESA : Cerro San Lorenzo**

**LINEA : San Julian - Bajo Caracoles**

**PERIODO : Mayo 1989**

**FRECUENCIA MENSUAL : 4.5**

**CAPACIDAD MEDIA : 15**

**KM. TOTAL DE LA LINEA : 437**

LOCALIDAD	TRAFICO DE IDA			TRAMO	
	SUBEN	BAJAN	PASAN	OCUP.	DIST.
San Julian	23		23	0.34	56
Bella Vista			23	0.34	116
Hotel Avenida		2	21	0.31	38
Gdor. Gregores	10	17	14	0.21	74
Hotel Riera		1	13	0.19	33
Tamel Aike		3	10	0.15	16
Hotel Horquetas		3	7	0.10	73
Hotel Olmie			7	0.10	31
Bajo Caracoles		7			
TOTAL PASAJEROS TRANSPORTADOS			33		
FACTOR OCUPACION			0.24		

LOCALIDAD	TRAFICO DE VUELTA			TRAMO	
	SUBEN	BAJAN	PASAN	OCUP.	DIST.
Bajo Caracoles	2		2	0.03	31
Hotel Olmie	1		3	0.04	73
Hotel Horquetas	5		8	0.12	16
Tamel Aike	2		10	0.15	33
Hotel Riera			10	0.15	74
Gdor. Gregores	16	7	19	0.28	38
Hotel Avenida			19	0.28	116
Bella Vista			19	0.28	56
San Julian		19			
TOTAL PASAJEROS TRANSPORTADOS			26		
FACTOR OCUPACION			0.19		

**EMPRESA : Cero San Lorenzo**

**LINEA : San Julian - Bajo Caracoles**

**PERIODO : Junio 1989**

**FRECUENCIA MENSUAL : 4.5**

**CAPACIDAD MEDIA : 15**

**KM. TOTAL DE LA LINEA : 437**

LOCALIDAD	TRAFICO DE IDA			TRAMO	
	SUBEN	BAJAN	PASAN	OCUP.	DIST.
San Julian	25		25	0.37	56
Bella Vista			25	0.37	116
Hotel Avenida		2	23	0.34	38
Gdor. Gregores	11	22	12	0.18	74
Hotel Riera		2	10	0.15	33
Tamel Aike		3	7	0.10	16
Hotel Horquetas		2	5	0.07	73
Hotel Olnie			5	0.07	31
Bajo Caracoles		4			
TOTAL PASAJEROS TRANSPORTADOS			36		
FACTOR OCUPACION			0.24		

LOCALIDAD	TRAFICO DE VUELTA			TRAMO	
	SUBEN	BAJAN	PASAN	OCUP.	DIST.
Bajo Caracoles	3		3	0.04	31
Hotel Olnie			3	0.04	73
Hotel Horquetas	4		7	0.10	16
Tamel Aike	1		8	0.12	33
Hotel Riera	2		10	0.15	74
Gdor. Gregores	27	10	27	0.40	38
Hotel Avenida	2	1	28	0.41	116
Bella Vista			28	0.41	56
San Julian		28			
TOTAL PASAJEROS TRANSPORTADOS			39		
FACTOR OCUPACION			0.25		

**EMPRESA :** Cerro San Lorenzo

**LINEA :** San Julian - Bajo Caracoles

**PERIODO :** Julio 1989

**FRECUENCIA MENSUAL :** 4.5

**CAPACIDAD MEDIA :** 15

**KM. TOTAL DE LA LINEA :** 437

LOCALIDAD	TRAFICO DE IDA			TRAMO	
	SUBEN	BAJAN	PASAN	OCUP.	DIST.
San Julian	36		36	0.53	56
Bella Vista			36	0.53	116
Hotel Avenida		3	33	0.49	38
Gdor. Gregores	8	28	13	0.19	74
Hotel Riera		1	12	0.18	33
Tamel Aike		2	10	0.15	16
Hotel Horquetas		5	5	0.07	73
Hotel Olnie			5	0.07	31
Bajo Caracoles		5			
TOTAL PASAJEROS TRANSPORTADOS			44		
FACTOR OCUPACION			0.32		

LOCALIDAD	TRAFICO DE VUELTA			TRAMO	
	SUBEN	BAJAN	PASAN	OCUP.	DIST.
Bajo Caracoles	3		3	0.04	31
Hotel Olnie			3	0.04	73
Hotel Horquetas	4		7	0.10	16
Tamel Aike	2		9	0.13	33
Hotel Riera	1		10	0.15	74
Gdor. Gregores	25	8	27	0.40	38
Hotel Avenida		1	26	0.39	116
Bella Vista			26	0.39	56
San Julian		26			
TOTAL PASAJEROS TRANSPORTADOS			35		
FACTOR OCUPACION			0.24		

**EMPRESA :** Cerro San Lorenzo  
**LINEA :** San Julian - Bajo Caracoles  
**PERIODO :** Setiembre 1989  
**FRECUENCIA MENSUAL :** 4.5  
**CAPACIDAD MEDIA :** 15  
**KM. TOTAL DE LA LINEA :** 437

LOCALIDAD	TRAFICO DE IDA			TRAMO	
	SUBEN	BAJAN	PASAN	OCUP.	DIST.
San Julian	37		37	0.55	56
Bella Vista		1	36	0.53	116
Hotel Avenida		2	34	0.50	38
Gdor. Gregores	11	31	14	0.21	74
Hotel Riera		2	12	0.18	33
Tamel Aike		2	10	0.15	16
Hotel Horquetas		4	6	0.09	73
Hotel Olnie		1	5	0.07	31
Bajo Caracoles		5			
TOTAL PASAJEROS TRANSPORTADOS			48		
FACTOR OCUPACION			0.33		

LOCALIDAD	TRAFICO DE VUELTA			TRAMO	
	SUBEN	BAJAN	PASAN	OCUP.	DIST.
Bajo Caracoles	3		3	0.04	31
Hotel Olnie			3	0.04	73
Hotel Horquetas	2		5	0.07	16
Tamel Aike	5		10	0.15	33
Hotel Riera	2		12	0.18	74
Gdor. Gregores	26	9	29	0.43	38
Hotel Avenida	3		32	0.47	116
Bella Vista			32	0.47	56
San Julian		32			
TOTAL PASAJEROS TRANSPORTADOS			41		
FACTOR OCUPACION			0.28		

**EMPRESA :** Cerro San Lorenzo  
**LINEA :** San Julian - Bajo Caracoles  
**PERIODO :** Octubre 1989  
**FRECUENCIA MENSUAL :** 4.5  
**CAPACIDAD MEDIA :** 15  
**KM. TOTAL DE LA LINEA :** 437

LOCALIDAD	TRAFICO DE IDA			TRAMO	
	SUBEN	BAJAN	PASAN	OCUP.	DIST.
San Julian	31		31	0.46	56
Bella Vista			31	0.46	116
Hotel Avenida			31	0.46	38
Gdor. Gregores	10	28	13	0.19	74
Hotel Riera		1	12	0.18	33
Tamel Aike		3	9	0.13	16
Hotel Horquetas		4	5	0.07	73
Hotel Olmie			5	0.07	31
Bajo Caracoles		5			
TOTAL PASAJEROS TRANSPORTADOS			41		
FACTOR OCUPACION			0.29		

LOCALIDAD	TRAFICO DE VUELTA			TRAMO	
	SUBEN	BAJAN	PASAN	OCUP.	DIST.
Bajo Caracoles	5		5	0.07	31
Hotel Olmie			5	0.07	73
Hotel Horquetas			5	0.07	16
Tamel Aike	4		9	0.13	33
Hotel Riera	4		13	0.19	74
Gdor. Gregores	26	8	31	0.46	38
Hotel Avenida			31	0.46	116
Bella Vista			31	0.46	56
San Julian		31			
TOTAL PASAJEROS TRANSPORTADOS			39		
FACTOR OCUPACION			0.28		

EMPRESA : Cerro San Lorenzo  
 LINEA : San Julian - Bajo Caracoles

PERIODO : Diciembre 1989

FRECUENCIA MENSUAL : 4.5

CAPACIDAD MEDIA : 15

KM. TOTAL DE LA LINEA : 437

LOCALIDAD	TRAFICO DE IDA			TRAMO	
	SUBEN	BAJAN	PASAN	OCUP.	DIST.
San Julian	45		45	0.67	56
Bella Vista			45	0.67	116
Hotel Avenida	1	2	44	0.65	38
Gdor. Gregores	13	37	20	0.30	74
Hotel Riera		2	18	0.27	33
Tamel Aike		1	17	0.25	16
Hotel Horquetas		8	9	0.13	73
Hotel Olnie	2	1	10	0.15	31
Bajo Caracoles		10			
TOTAL PASAJEROS TRANSPORTADOS			61		
FACTOR OCUPACION			0.43		

LOCALIDAD	TRAFICO DE VUELTA			TRAMO	
	SUBEN	BAJAN	PASAN	OCUP.	DIST.
Bajo Caracoles	8		8	0.12	31
Hotel Olnie		1	7	0.10	73
Hotel Horquetas	3		10	0.15	16
Tamel Aike	1		11	0.16	33
Hotel Riera	4		15	0.22	74
Gdor. Gregores	34	10	39	0.58	38
Hotel Avenida			39	0.58	116
Bella Vista			39	0.58	56
San Julian		39			
TOTAL PASAJEROS TRANSPORTADOS			50		
FACTOR OCUPACION			0.36		

**EMPRESA :** Transportes Comi

**LINEA :** Caleta Olivia - Los Antiguos

**PERIODO :** Enero 1989

**FRECUENCIA MENSUAL :**

Caleta Olivia - P.Truncado : 100

Caleta Olivia - Las Heras : 40

Caleta Olivia - Los Antiguos : 13

**CAPACIDAD MEDIA :** 31

**KM. TOTAL DE LA LINEA :** 370

LOCALIDAD	TRAFFICO DE IDA			TRAMO		
	SUBEN	BAJAN	PASAN	OCUP.	DIST.	SERV.
Caleta Olivia	1339		1339	0.28	54	153
Pico Truncado	369	766	942	0.57	23	53
Koluel Kaike		20	922	0.56	27	53
Piedra Clavada			922	0.56	33	53
Las Heras	26	508	440	1.09	92	13
El Pluma		3	437	1.08	77	13
Perito Moreno	101	213	325	0.81	64	13
Los Antiguos		325				
TOTAL PASAJEROS TRANSPORTADOS			1835			

LOCALIDAD	TRAFFICO DE VUELTA			TRAMO		
	SUBEN	BAJAN	PASAN	OCUP.	DIST.	SERV.
Los Antiguos	269		269	0.67	64	13
Perito Moreno	218	72	415	1.03	77	13
El Pluma		4	411	1.02	92	13
Las Heras	556	61	906	0.55	33	53
Piedra Clavada			906	0.55	27	53
Koluel Kaike		11	895	0.54	23	53
Pico Truncado	812	326	1381	0.29	54	153
Caleta Olivia		1381				
TOTAL PASAJEROS TRANSPORTADOS			1855			



**EMPRESA :** Transportes Comi  
**LINEA :** Caleta Olivia - Los Antiguos  
**PERIODO :** Febrero 1989  
**FRECUENCIA MENSUAL :**  
     Caleta Olivia - P.Truncado : 100  
     Caleta Olivia - Las Heras : 40  
     Caleta Olivia - Los Antiguos : 13  
**CAPACIDAD MEDIA :** 31  
**KM. TOTAL DE LA LINEA :** 370

LOCALIDAD	TRAFICO DE IDA			TRAMO		
	SUBEN	BAJAN	PASAN	OCUP.	DIST.	SERV.
Caleta Olivia	1353		1353	0.29	54	153
Pico Truncado	310	890	773	0.47	23	53
Koluel Kaike		28	745	0.45	27	53
Piedra Clavada			745	0.45	33	53
Las Heras	76	456	365	0.91	92	13
El Pluma		4	361	0.90	77	13
Perito Moreno	82	171	272	0.67	64	13
Los Antiguos		272				
TOTAL PASAJEROS TRANSPORTADOS			1821			

LOCALIDAD	TRAFICO DE VUELTA			TRAMO		
	SUBEN	BAJAN	PASAN	OCUP.	DIST.	SERV.
Los Antiguos			0	0.00	64	13
Perito Moreno			0	0.00	77	13
El Pluma			0	0.00	92	13
Las Heras			0	0.00	33	53
Piedra Clavada			0	0.00	27	53
Koluel Kaike			0	0.00	23	53
Pico Truncado			0	0.00	54	153
Caleta Olivia						
TOTAL PASAJEROS TRANSPORTADOS			0			

EMPRESA : Transportes Comi  
 LINEA : Caleta Olivia - Los Antiguos  
 PERIODO : Marzo 1989

**FRECUENCIA MENSUAL :**

Caleta Olivia - P.Truncado : 100  
 Caleta Olivia - Las Heras : 40  
 Caleta Olivia - Los Antiguos : 13  
 CAPACIDAD MEDIA : 31  
 KM. TOTAL DE LA LINEA : 370

LOCALIDAD	TRAFFICO DE IDA			TRAMO		
	SUBEN	BAJAN	PASAN	OCUP.	DIST.	SERV.
Caleta Olivia	1499		1499	0.32	54	153
Pico Truncado	295	1079	715	0.44	23	53
Koluel Kaike		30	685	0.42	27	53
Piedra Clavada			685	0.42	33	53
Las Heras	64	479	270	0.67	92	13
El Pluma		1	269	0.67	77	13
Perito Moreno	78	143	204	0.51	64	13
Los Antiguos		204				
TOTAL PASAJEROS TRANSPORTADOS			1936			

LOCALIDAD	TRAFFICO DE VUELTA			TRAMO		
	SUBEN	BAJAN	PASAN	OCUP.	DIST.	SERV.
Los Antiguos	195		195	0.48	64	13
Perito Moreno	121	70	246	0.61	77	13
El Pluma			246	0.61	92	13
Las Heras	559	52	753	0.46	33	53
Piedra Clavada			753	0.46	27	53
Koluel Kaike		13	740	0.45	23	53
Pico Truncado	869	266	1343	0.28	54	153
Caleta Olivia		1343				
TOTAL PASAJEROS TRANSPORTADOS			1744			

**EMPRESA :** Transportes Comi

**LINEA :** Caleta Olivia - Los Antiguos

**PERIODO :** Abril 1989

**FRECUENCIA MENSUAL :**

Caleta Olivia - P.Truncado : 100

Caleta Olivia - Las Heras : 40

Caleta Olivia - Los Antiguos : 13

**CAPACIDAD MEDIA :** 31

**KM. TOTAL DE LA LINEA :** 370

LOCALIDAD	TRAFICO DE IDA			TRAMO		
	SUBEN	BAJAN	PASAN	OCUP.	DIST.	SERV.
Caleta Olivia	1258		1258	0.27	54	153
Pico Truncado	327	879	706	0.43	23	53
Koluel Kaike		65	641	0.39	27	53
Piedra Clavada			641	0.39	33	53
Las Heras	52	444	249	0.62	92	13
El Pluma			249	0.62	77	13
Perito Moreno	122	135	236	0.59	64	13
Los Antiguos		236				
TOTAL PASAJEROS TRANSPORTADOS			1759			

LOCALIDAD	TRAFICO DE VUELTA			TRAMO		
	SUBEN	BAJAN	PASAN	OCUP.	DIST.	SERV.
Los Antiguos	205		205	0.51	64	13
Perito Moreno	126	89	242	0.60	77	13
El Pluma			242	0.60	92	13
Las Heras	496	48	690	0.42	33	53
Piedra Clavada			690	0.42	27	53
Koluel Kaike			690	0.42	23	53
Pico Truncado	755	271	1174	0.25	54	153
Caleta Olivia		1174				
TOTAL PASAJEROS TRANSPORTADOS			1582			

EMPRESA : Transportes Comi  
 LINEA : Caleta Olivia - Los Antiguos  
 PERIODO : Mayo 1989

**FRECUENCIA MENSUAL :**

Caleta Olivia - P.Truncado : 100  
 Caleta Olivia - Las Heras : 40  
 Caleta Olivia - Los Antiguos : 13  
 CAPACIDAD MEDIA : 31  
 KM. TOTAL DE LA LINEA : 370

LOCALIDAD	TRAFICO DE IDA			TRAMO		
	SUBEN	BAJAN	PASAN	OCUP.	DIST.	SERV.
Caleta Olivia	1257		1257	0.27	54	153
Pico Truncado	265	879	643	0.39	23	53
Koluel Kaike		36	607	0.37	27	53
Piedra Clavada			607	0.37	33	53
Las Heras	38	420	225	0.56	92	13
El Pluma			225	0.56	77	13
Perito Moreno	52	127	150	0.37	64	13
Los Antiguos		150				
TOTAL PASAJEROS TRANSPORTADOS			1612			

LOCALIDAD	TRAFICO DE VUELTA			TRAMO		
	SUBEN	BAJAN	PASAN	OCUP.	DIST.	SERV.
Los Antiguos	142		142	0.35	64	13
Perito Moreno	83	56	169	0.42	77	13
El Pluma			169	0.42	92	13
Las Heras	475	29	615	0.37	33	53
Piedra Clavada			615	0.37	27	53
Koluel Kaike			615	0.37	23	53
Pico Truncado	754	231	1138	0.24	54	153
Caleta Olivia		1138				
TOTAL PASAJEROS TRANSPORTADOS			1454			

**EMPRESA :** Transportes Comi

**LINEA :** Caleta Olivia - Los Antiguos

**PERIODO :** Junio 1989

**FRECUENCIA MENSUAL :**

Caleta Olivia - P.Truncado : 100

Caleta Olivia - Las Heras : 40

Caleta Olivia - Los Antiguos : 13

**CAPACIDAD MEDIA :** 31

**KM. TOTAL DE LA LINEA :** 370

LOCALIDAD	TRAFFICO DE IDA			TRAMO		
	SUBEN	BAJAN	PASAN	OCUP.	DIST.	SERV.
Caleta Olivia	1240		1240	0.26	54	153
Pico Truncado	239	959	520	0.32	23	53
Koluel Kaike		21	499	0.30	27	53
Piedra Clavada			499	0.30	33	53
Las Heras	28	374	153	0.38	92	13
El Pluma			153	0.38	77	13
Perito Moreno	47	82	118	0.29	64	13
Los Antiguos		118				
TOTAL PASAJEROS TRANSPORTADOS			1554			

LOCALIDAD	TRAFFICO DE VUELTA			TRAMO		
	SUBEN	BAJAN	PASAN	OCUP.	DIST.	SERV.
Los Antiguos	111		111	0.28	64	13
Perito Moreno	56	49	118	0.29	77	13
El Pluma			118	0.29	92	13
Las Heras	346	26	438	0.27	33	53
Piedra Clavada			438	0.27	27	53
Koluel Kaike		4	434	0.26	23	53
Pico Truncado	864	145	1153	0.24	54	153
Caleta Olivia		1153				
TOTAL PASAJEROS TRANSPORTADOS			1377			

**EMPRESA :** Transportes Comi

**LINEA :** Caleta Olivia - Los Antiguos

**PERIODO :** Julio 1989

**FRECUENCIA MENSUAL :**

Caleta Olivia - P.Truncado : 100

Caleta Olivia - Las Heras : 40

Caleta Olivia - Los Antiguos : 13

**CAPACIDAD MEDIA :** 31

**KM. TOTAL DE LA LINEA :** 370

LOCALIDAD	TRAFICO DE IDA			TRAMO		
	SUBEN	BAJAN	PASAN	OCUP.	DIST.	SERV.
Caleta Olivia	1006		1006	0.21	54	153
Pico Truncado	201	744	463	0.28	23	53
Koluel Kaike		30	433	0.26	27	53
Piedra Clavada			433	0.26	33	53
Las Heras	34	312	155	0.38	92	13
El Pluma		2	153	0.38	77	13
Perito Moreno	45	73	125	0.31	64	13
Los Antiguos		125				
TOTAL PASAJEROS TRANSPORTADOS			1286			

LOCALIDAD	TRAFICO DE VUELTA			TRAMO		
	SUBEN	BAJAN	PASAN	OCUP.	DIST.	SERV.
Los Antiguos	126		126	0.31	64	13
Perito Moreno	52	52	126	0.31	77	13
El Pluma			126	0.31	92	13
Las Heras	319	30	415	0.25	33	53
Piedra Clavada			415	0.25	27	53
Koluel Kaike			415	0.25	23	53
Pico Truncado	683	170	928	0.20	54	153
Caleta Olivia		928				
TOTAL PASAJEROS TRANSPORTADOS			1180			

**EMPRESA :** Transportes Comi

**LINEA :** Caleta Olivia - Los Antiguos

**PERIODO :** Agosto 1989

**FRECUENCIA MENSUAL :**

Caleta Olivia - P.Truncado : 100

Caleta Olivia - Las Heras : 40

Caleta Olivia - Los Antiguos : 13

**CAPACIDAD MEDIA :** 31

**KM. TOTAL DE LA LINEA :** 370

LOCALIDAD	TRAFFICO DE IDA			TRAMO		
	SUBEN	BAJAN	PASAN	OCUP.	DIST.	SERV.
Caleta Olivia	1019		1019	0.21	54	153
Pico Truncado	245	732	532	0.32	23	53
Koluel Kaike		41	491	0.30	27	53
Piedra Clavada			491	0.30	33	53
Las Heras	34	348	177	0.44	92	13
El Pluma		2	175	0.43	77	13
Perito Moreno	25	89	111	0.28	64	13
Los Antiguos		111				
TOTAL PASAJEROS TRANSPORTADOS			1323			

LOCALIDAD	TRAFFICO DE VUELTA			TRAMO		
	SUBEN	BAJAN	PASAN	OCUP.	DIST.	SERV.
Los Antiguos	118		118	0.29	64	13
Perito Moreno	78	28	168	0.42	77	13
El Pluma		3	165	0.41	92	13
Las Heras	408	27	546	0.33	33	53
Piedra Clavada		2	544	0.33	27	53
Koluel Kaike		15	529	0.32	23	53
Pico Truncado	592	213	908	0.19	54	153
Caleta Olivia		908				
TOTAL PASAJEROS TRANSPORTADOS			1196			

**EMPRESA :** Transportes Comi

**LINEA :** Caleta Olivia - Los Antiguos

**PERIODO :** Setiembre 1989

**FRECUENCIA MENSUAL :**

Caleta Olivia - P.Truncado : 100

Caleta Olivia - Las Heras : 40

Caleta Olivia - Los Antiguos : 13

**CAPACIDAD MEDIA :** 31

**KM. TOTAL DE LA LINEA :** 370

LOCALIDAD	TRAFICO DE IDA			TRAMO		
	SUBEN	BAJAN	PASAN	OCUP.	DIST.	SERV.
Caleta Olivia	1317		1317	0.28	54	153
Pico Truncado	232	1018	531	0.32	23	53
Koluel Kaike		41	490	0.30	27	53
Piedra Clavada			490	0.30	33	53
Las Heras	35	324	261	0.50	92	13
El Pluma		3	198	0.49	77	13
Perito Moreno	15	111	102	0.25	64	13
Los Antiguos		102				
TOTAL PASAJEROS TRANSPORTADOS			1599			

LOCALIDAD	TRAFICO DE VUELTA			TRAMO		
	SUBEN	BAJAN	PASAN	OCUP.	DIST.	SERV.
Los Antiguos	102		102	0.25	64	13
Perito Moreno	95	20	177	0.44	77	13
El Pluma		4	173	0.43	92	13
Las Heras	350	34	489	0.30	33	53
Piedra Clavada			489	0.30	27	53
Koluel Kaike		9	480	0.29	23	53
Pico Truncado	754	175	1059	0.22	54	153
Caleta Olivia		1059				
TOTAL PASAJEROS TRANSPORTADOS			1301			



**EMPRESA :** Transportes Comi

**LINEA :** Caleta Olivia - Los Antiguos

**PERIODO :** Octubre 1989

**FRECUENCIA MENSUAL :**

Caleta Olivia - P.Truncado : 100

Caleta Olivia - Las Heras : 40

Caleta Olivia - Los Antiguos : 13

**CAPACIDAD MEDIA :** 31

**KM. TOTAL DE LA LINEA :** 370

LOCALIDAD	TRAFFICO DE IDA			TRAMO		
	SUBEN	BAJAN	PASAN	OCUP.	DIST.	SERV.
Caleta Olivia	1295		1295	0.27	54	153
Pico Truncado	258	973	580	0.35	23	53
Koluel Kaike		48	532	0.32	27	53
Piedra Clavada			532	0.32	33	53
Las Heras	38	373	197	0.49	92	13
El Pluma			197	0.49	77	13
Perito Moreno	41	103	135	0.33	64	13
Los Antiguos		135				
TOTAL PASAJEROS TRANSPORTADOS			1632			

LOCALIDAD	TRAFFICO DE VUELTA			TRAMO		
	SUBEN	BAJAN	PASAN	OCUP.	DIST.	SERV.
Los Antiguos	135		135	0.33	64	13
Perito Moreno	125	38	222	0.55	77	13
El Pluma			222	0.55	92	13
Las Heras		49	173	0.11	33	53
Piedra Clavada	537		710	0.43	27	53
Koluel Kaike		9	701	0.43	23	53
Pico Truncado	973	335	1339	0.28	54	153
Caleta Olivia		1339				
TOTAL PASAJEROS TRANSPORTADOS			1770			

**EMPRESA :** Transportes Comi  
**LINEA :** Caleta Olivia - Los Antiguos  
**PERIODO :** Noviembre 1989  
**FRECUENCIA MENSUAL :**  
     Caleta Olivia - P.Truncado : 100  
     Caleta Olivia - Las Heras : 40  
     Caleta Olivia - Los Antiguos : 13  
**CAPACIDAD MEDIA :** 31  
**KM. TOTAL DE LA LINEA :** 370

LOCALIDAD	TRAFFICO DE IDA			TRAMO		
	SUBEN	BAJAN	PASAN	OCUP.	DIST.	SERV.
Caleta Olivia	1405		1405	0.30	54	153
Pico Truncado	268	1093	580	0.35	23	53
Koluel Kaike		45	535	0.33	27	53
Piedra Clavada			535	0.33	33	53
Las Heras	54	371	218	0.54	92	13
El Pluma			218	0.54	77	13
Perito Moreno	30	113	135	0.33	64	13
Los Antiguos		135				
TOTAL PASAJEROS TRANSPORTADOS			1757			

LOCALIDAD	TRAFFICO DE VUELTA			TRAMO		
	SUBEN	BAJAN	PASAN	OCUP.	DIST.	SERV.
Los Antiguos	142		142	0.35	64	13
Perito Moreno	100	36	206	0.51	77	13
El Pluma			206	0.51	92	13
Las Heras	404	53	557	0.34	33	53
Piedra Clavada			557	0.34	27	53
Koluel Kaike		5	552	0.34	23	53
Pico Truncado	899	199	1252	0.26	54	153
Caleta Olivia		1252				
TOTAL PASAJEROS TRANSPORTADOS			1545			

**EMPRESA :** Transportes Comí

**LINEA :** Caleta Olivia - Los Antiguos

**PERIODO :** Diciembre 1989

**FRECUENCIA MENSUAL :**

Caleta Olivia - P.Truncado : 100

Caleta Olivia - Las Heras : 40

Caleta Olivia - Los Antiguos : 13

**CAPACIDAD MEDIA :** 31

**KM. TOTAL DE LA LINEA :** 370

LOCALIDAD	TRAFICO DE IDA			TRAMO		
	SUBEN	BAJAN	PASAN	OCUP.	DIST.	SERV.
Caleta Olivia	1741		1741	0.37	54	153
Pico Truncado	431	1258	914	0.56	23	53
Koluel Kaike		31	883	0.54	27	53
Piedra Clavada			883	0.54	33	53
Las Heras	73	550	406	1.01	92	13
El Pluma			406	1.01	77	13
Perito Moreno	62	214	254	0.63	64	13
Los Antiguos		254				
TOTAL PASAJEROS TRANSPORTADOS			2307			

LOCALIDAD	TRAFICO DE VUELTA			TRAMO		
	SUBEN	BAJAN	PASAN	OCUP.	DIST.	SERV.
Los Antiguos	251		251	0.62	64	13
Perito Moreno	176	59	368	0.91	77	13
El Pluma			368	0.91	92	13
Las Heras	375	85	658	0.40	33	53
Piedra Clavada			658	0.40	27	53
Koluel Kaike		9	649	0.40	23	53
Pico Truncado	1044	243	1450	0.31	54	153
Caleta Olivia		1450				
TOTAL PASAJEROS TRANSPORTADOS			1846			

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Rio Gallegos - Rio Turbio (por Bella Vista)**

**PERIODO : Enero 1991**

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Rio Gallegos	995		995
Guer-Aike		7	988
Palermo Aike		1	987
Bultreias		4	983
Bella Vista		37	946
Mulato		20	926
Pte.Blanco		15	911
Pta Alta		2	909
Turbio Viejo		3	906
Rospentek		56	850
28 de Noviembre		86	764
Dorotea		5	759
Rio Turbio		759	

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Rio Gallegos - Rio Turbio (por Bella Vista)**

**PERIODO : Febrero 1991**

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Rio Gallegos	1183		1183
Guer-Aike		7	1176
Palermo Aike		6	1170
Bultreias		4	1166
Bella Vista		41	1125
Mulato		22	1103
El Zurdo		8	1095
Pte.Blanco		26	1069
Pta Alta		2	1067
Turbio Viejo		4	1063
Rospentek		93	970
28 de Noviembre		142	828
Dorotea		8	820
Rio Turbio		820	

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Río Gallegos – Río Turbio (por Bella Vista)**

**PERIODO : Marzo 1991**

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Río Gallegos	1145		1145
Guer-Aike		2	1143
Palermo Aike		5	1138
Bultreras		16	1122
Bella Vista		17	1105
Mulato		4	1101
Pte. Blanco		30	1071
Pta. Alta		1	1070
Turbio Viejo		6	1064
Rospentek		122	942
28 de Noviembre		170	772
Dorotea		3	769
Río Turbio		769	

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Río Gallegos – Río Turbio (por Bella Vista)**

**PERIODO : Abril 1991**

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Río Gallegos	583		583
Guer-Aike		2	581
Palermo Aike		3	578
Bultreras		9	569
Bella Vista		21	548
Mulato		3	545
Pte. Blanco		13	532
Pta. Alta		3	529
Turbio Viejo		5	524
Rospentek		50	474
28 de Noviembre		75	399
Dorotea		3	396
Río Turbio		396	

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Río Gallegos - Río Turbio (por Bella Vista)**

**PERIODO : Mayo 1991**

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Río Gallegos	497		497
Guer-Aike		3	494
Palermo Aike		0	494
Bultreras		9	485
Bella Vista		13	472
Mulato		5	467
Pte. Blanco		9	458
Fta. Alta		1	457
Turbio Viejo		10	447
Rospentek		14	433
28 de Noviembre		75	358
Dorotea		3	355
Río Turbio		355	

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Río Gallegos - Río Turbio (por Bella Vista)**

**PERIODO : Junio 1991**

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Río Gallegos	379		379
Guer-Aike		0	379
Palermo Aike		2	377
Bultreras		6	371
Bella Vista		6	365
Mulato		4	361
Pte. Blanco		3	358
Fta. Alta		0	358
Turbio Viejo		0	358
Rospentek		6	352
28 de Noviembre		53	299
Dorotea		0	299
Río Turbio		299	

EMPRESA : El Pinguino

LINEA : Río Gallegos - Río Turbio

PERIODO : Julio 1991	642
PERIODO : Agosto 1991	558
PERIODO : Setiembre 1991	520
PERIODO : Octubre 1991	312
PERIODO : Noviembre 1991	554
PERIODO : Diciembre 1991	S/D

TOTAL ANUAL :	7368
---------------	------

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Rio Gallegos - Rio Turbio (por Bella Vista)**

**PERIODO : Enero 1989**

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Rio Gallegos	823		823
Guer-Aike		3	820
Palermo Aike		2	818
Bultreras		9	809
Bella Vista		18	791
Mulato		5	786
Pte. Blanco		10	776
Pta. Alta		0	776
Turbio Viejo		8	768
Rospentek		93	675
28 de Noviembre		5	670
Dorotea		670	0
Rio Turbio		976	

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Rio Gallegos - Rio Turbio (por Bella Vista)**

**PERIODO : Febrero 1989**

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Rio Gallegos	866		866
Guer-Aike		0	866
Palermo Aike		5	861
Bultreras		4	857
Bella Vista		37	820
Mulato		9	811
Pte. Blanco		14	797
Pta. Alta		2	795
Turbio Viejo		12	783
Rospentek		64	719
28 de Noviembre		36	683
Dorotea		6	677
Rio Turbio		677	



**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Río Gallegos - Río Turbio (por Bella Vista)**

**PERIODO : Marzo 1989**

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Río Gallegos	1043		1043
Guer-Aike		2	1041
Palermo Aike		5	1036
Bultreras		10	1026
Bella Vista		37	989
Mulato		13	976
Pte. Blanco		14	962
Pta. Alta		0	962
Turbio Viejo		5	957
Rospentek		40	917
28 de Noviembre		115	802
Dorotea		10	792
Río Turbio		792	

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Río Gallegos - Río Turbio (por Bella Vista)**

**PERIODO : Abril 1989**

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Río Gallegos	674		674
Guer-Aike		0	674
Palermo Aike		1	673
Bultreras		3	670
Bella Vista		23	647
Mulato		9	638
Pte. Blanco		15	623
Pta. Alta		0	623
Turbio Viejo		7	616
Rospentek		15	601
28 de Noviembre		114	487
Dorotea		3	484
Río Turbio		484	

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Río Gallegos - Río Turbio (por Bella Vista)**

**PERIODO : Mayo 1989**

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Río Gallegos	622		622
Guer-Aike		7	615
Palermo Aike		1	614
Bultreras		8	606
Bella Vista		20	586
Mulato		14	572
Pte. Blanco		18	554
Fta. Alta		0	554
Turbio Viejo		13	541
Rospentek		35	506
28 de Noviembre		62	444
Dorotea		1	443
Río Turbio		443	

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Río Gallegos - Río Turbio (por Bella Vista)**

**PERIODO : Junio 1991**

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Río Gallegos	795		795
Guer-Aike		3	792
Palermo Aike		2	790
Bultreras		7	783
Bella Vista		21	762
Mulato		2	760
Pte. Blanco		20	740
Fta. Alta		0	740
Turbio Viejo		7	733
Rospentek		63	670
28 de Noviembre		106	564
Dorotea		4	560
Río Turbio		560	

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Río Gallegos - Río Turbio (por Bella Vista)**

**PERIODO : Agosto 1989**

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Río Gallegos	832		832
Guer-Aike		1	831
Palermo Aike		5	826
Bultreras		11	815
Bella Vista		17	798
Mutato		10	788
Pte. Blanco		12	776
Pta. Alta		0	776
Turbio Viejo		11	765
Rospentek		167	598
28 de Noviembre		77	521
Dorotea		2	519
Río Turbio		519	

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Río Gallegos - Río Turbio (por Bella Vista)**

**PERIODO : Setiembre 1989**

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Río Gallegos	1001		1001
Guer-Aike		2	999
Palermo Aike		0	999
Bultreras		0	999
Bella Vista		21	978
Mutato		13	965
Pte. Blanco		13	952
Pta. Alta		0	952
Turbio Viejo		0	952
Rospentek		39	913
28 de Noviembre		167	746
Dorotea		8	738
Río Turbio		738	

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Rio Gallegos - Rio Turbio (por Bella Vista)**

**PERIODO : Octubre 1989**

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Rio Gallegos	886		886
Guer-Aike		1	885
Palermo Aike		3	882
Eultreras		8	874
Bella Vista		36	838
Mulato		7	831
Pte. Blanco		13	818
Pta. Alta		1	817
Turbio Viejo		5	812
Rospentek		26	786
28 de Noviembre		143	643
Dorotea		1	642
Rio Turbio		642	

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Rio Gallegos - Rio Turbio (por Bella Vista)**

**PERIODO : Noviembre 1989**

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Rio Gallegos	806		806
Guer-Aike		1	805
Palermo Aike		2	803
Eultreras		7	796
Bella Vista		23	773
Mulato		16	757
Pte. Blanco		17	740
Pta. Alta		2	738
Turbio Viejo		5	733
Rospentek		28	705
28 de Noviembre		115	590
Dorotea		12	578
Rio Turbio		578	

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Rio Gallegos - Rio Turbio (por Bella Vista)**

**PERIODO : Diciembre 1989**

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Rio Gallegos	1021		1021
Guer-Aike		3	1018
Palermo Aike		2	1016
Bultreras		8	1008
Bella Vista		38	970
Mulato		3	967
Pte. Blanco		12	955
Pta. Alta		0	955
Turbio Viejo		16	939
Rospentek		14	925
28 de Noviembre		115	810
Dorotea		8	802
Rio Turbio		802	

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Rio Gallegos - Rio Turbio (por Bella Vista)**

**PERIODO : Anual 1989**

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Rio Gallegos	9369		9369
Guer-Aike		23	9346
Palermo Aike		28	9318
Bultreras		75	9243
Bella Vista		291	8952
Mulato		101	8851
Pte. Blanco		158	8693
Pta. Alta		5	8688
Turbio Viejo		89	8599
Rospentek		584	8015
28 de Noviembre		1055	6960
Dorotea		725	6235
Rio Turbio		7211	

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Rio Gallegos - Rio Turbio**

**PERIODO : Enero 1989**

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Rio Gallegos	198		198
Guer-Aike		0	198
Las Horquetas		2	196
La Esperanza		4	192
La Vanguardia		7	185
Tapi-ayke		24	161
Fte.del Coyle		14	147
Cancha Carrera		0	147
28 de Noviembre		23	124
Dorotea		0	124
Rio Turbio		124	

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Rio Gallegos - Rio Turbio**

**PERIODO : Febrero 1989**

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Rio Gallegos	275		275
Guer-Aike		0	275
Las Horquetas		1	274
La Esperanza		6	268
La Vanguardia		10	258
Tapi-ayke		10	248
Fte.del Coyle		15	233
Cancha Carrera		0	233
28 de Noviembre		19	214
Dorotea		0	214
Rio Turbio		214	

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Río Gallegos - Río Turbio**

**PERIODO : Marzo 1989**

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Río Gallegos	189		189
Guer-Aike		0	189
Las Horquetas		2	187
La Esperanza		5	182
La Vanguardia		10	172
Tapi-ayke		9	163
Fte. del Coyle		17	146
Cancha Carrera		5	141
28 de Noviembre		31	110
Dorotea		3	107
Río Turbio		107	

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Río Gallegos - Río Turbio**

**PERIODO : Abril 1989**

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Río Gallegos	106		106
Guer-Aike		0	106
Las Horquetas		0	106
La Esperanza		7	99
La Vanguardia		5	94
Tapi-ayke		7	87
Fte. del Coyle		15	72
Cancha Carrera		4	68
28 de Noviembre		21	47
Dorotea		0	47
Río Turbio		47	

**EMPRESA : El Pinguino**  
**LINEA : Rio Gallegos - Rio Turbio**  
**PERIODO : Mayo 1989**

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Rio Gallegos	86		86
Guer-Aike		0	86
Las Horquetas		1	85
La Esperanza		12	73
La Vanguardia		9	64
Tapi-ayke		11	53
Fte.del Coyle		13	40
Cancha Carrera		0	40
28 de Noviembre		4	36
Dorotea		0	36
Rio Turbio		36	



EMPRESA : El Pinguino  
 LINEA : Rio Gallegos - Calafate  
 PERIODO : Febrero 1989

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Rio Gallegos	419		419
Guer-Aike		0	419
Las Horquetas		1	418
Gdor.Mayer		0	418
Esperanza		23	395
Cenito		16	379
Rio Bote		8	371
Calafate		371	

EMPRESA : El Pinguino  
 LINEA : Rio Gallegos - Calafate  
 PERIODO : Marzo 1989

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Rio Gallegos	424		424
Guer-Aike		0	424
Las Horquetas		7	417
Gdor.Mayer		7	410
Esperanza		16	394
Cenito		22	372
Rio Bote		18	354
Calafate		354	

EMPRESA : El Pinguino  
 LINEA : Rio Gallegos - Calafate  
 PERIODO : Abril 1989

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Rio Gallegos	305		305
Guer-Aike		0	305
Las Horquetas		9	296
Gdor.Mayer		2	294
Esperanza		15	279
Cenito		46	233
Rio Bote		11	222
Calafate		222	

EMPRESA : El Pinguino  
 LINEA : Rio Gallegos - Calafate  
 PERIODO : Mayo 1989

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Rio Gallegos	255		255
Guer-Aike		0	255
Las Horquetas		4	251
Gdor.Mayer		3	248
Esperanza		24	224
Cenito		26	198
Rio Bote		6	192
Calafate		192	

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Rio Gallegos - Calafate**

**PERIODO : Junio 1989**

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Rio Gallegos	146		146
Guer-Aike		1	145
Las Horquetas		3	142
Gdor.Mayer		1	141
Esperanza		15	126
Cerrito		1	125
Rio Bote		4	121
Calafate		121	

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Rio Gallegos - Calafate**

**PERIODO : Julio 1989**

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Rio Gallegos	151		151
Guer-Aike		0	151
Las Horquetas		7	144
Gdor.Mayer		3	141
Esperanza		10	131
Cerrito		2	129
Rio Bote		2	127
Calafate		127	

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Río Gallegos - Calafate**

**PERIODO : Agosto 1989**

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Río Gallegos	205		205
Guer-Aike		2	203
Las Horquetas		7	196
Gdor.Mayer		3	193
Esperanza		5	188
Cerrito		2	186
Río Bote		13	173
Calafate		173	

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Río Gallegos - Calafate**

**PERIODO : Octubre 1989**

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Río Gallegos	238		238
Guer-Aike		3	235
Las Horquetas		6	229
Gdor.Mayer		2	227
Esperanza		16	211
Cerrito		34	177
Río Bote		1	176
Calafate		176	

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Rio Gallegos - Calafate**

**PERIODO : Setiembre 1989**

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Rio Gallegos	225		225
Guer-Aike		0	225
Las Horquetas		18	207
Gdor.Mayer		7	200
Esperanza		9	191
Cerrito		2	189
Rio Bote		16	173
Calafate		173	

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Rio Gallegos - Calafate**

**PERIODO : Noviembre 1989**

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Rio Gallegos	371		371
Guer-Aike		0	371
Las Horquetas		9	362
Gdor.Mayer		7	355
Esperanza		23	332
Cerrito		24	308
Rio Bote		6	302
Calafate		302	

**EMPRESA : El Pinguino**  
**LINEA : Rio Gallegos - Calafate**  
**PERIODO : Diciembre 1989**

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Rio Gallegos	453		453
Guer-Aike		2	451
Las Horquetas		6	445
Gdor.Mayer		3	442
Esperanza		12	430
Cerito		26	404
Rio Bote		3	401
Calafate		401	

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Rio Gallegos - Caleta Olivia**

**PERIODO : Enero 1989**

<b>LOCALIDAD</b>	<b>SUBEN</b>	<b>BAJAN</b>	<b>PASAN</b>
Rio Gallegos	788		788
Lemarchand		0	788
Santa Cruz		187	601
Piedra Buena		183	418
San Julian		76	342
Tres Cerro		0	342
Fitz Roy		15	327
Caleta Olivia		327	

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Rio Gallegos - Caleta Olivia**

**PERIODO : Febrero 1989**

<b>LOCALIDAD</b>	<b>SUBEN</b>	<b>BAJAN</b>	<b>PASAN</b>
Rio Gallegos	721		721
Lemarchand		8	713
Santa Cruz		175	538
Piedra Buena		192	346
San Julian		71	275
Tres Cerro		1	274
Fitz Roy		11	263
Caleta Olivia		263	

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Rio Gallegos - Caleta Olivia**

**PERIODO : Marzo 1989**

<b>LOCALIDAD</b>	<b>SUBEN</b>	<b>BAJAN</b>	<b>PASAN</b>
<i>Rio Gallegos</i>	<i>754</i>		<i>754</i>
<i>Lemarchand</i>		<i>5</i>	<i>749</i>
<i>Santa Cruz</i>		<i>138</i>	<i>611</i>
<i>Piedra Buena</i>		<i>177</i>	<i>434</i>
<i>San Julian</i>		<i>94</i>	<i>340</i>
<i>Tres Cerro</i>		<i>3</i>	<i>337</i>
<i>Fitz Roy</i>		<i>20</i>	<i>317</i>
<i>Caleta Olivia</i>		<i>317</i>	

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Rio Gallegos - Caleta Olivia**

**PERIODO : Abril 1989**

<b>LOCALIDAD</b>	<b>SUBEN</b>	<b>BAJAN</b>	<b>PASAN</b>
<i>Rio Gallegos</i>	<i>538</i>		<i>538</i>
<i>Lemarchand</i>		<i>3</i>	<i>535</i>
<i>Santa Cruz</i>		<i>118</i>	<i>417</i>
<i>Piedra Buena</i>		<i>86</i>	<i>331</i>
<i>San Julian</i>		<i>72</i>	<i>259</i>
<i>Tres Cerro</i>		<i>1</i>	<i>258</i>
<i>Fitz Roy</i>		<i>5</i>	<i>253</i>
<i>Caleta Olivia</i>		<i>253</i>	



**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Rio Gallegos - Caleta Olivia**

**PERIODO : Mayo 1989**

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Rio Gallegos	514		514
Lemarchand		5	509
Santa Cruz		119	390
Piedra Buena		86	304
San Julian		74	230
Tres Cerro		0	230
Fitz Roy		14	216
Caleta Olivia		216	

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Rio Gallegos - Caleta Olivia**

**PERIODO : Junio 1989**

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Rio Gallegos	497		497
Lemarchand		7	490
Santa Cruz		92	398
Piedra Buena		115	283
San Julian		51	232
Tres Cerro		0	232
Fitz Roy		8	224
Caleta Olivia		224	

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Rio Gallegos - Caleta Olivia**

**PERIODO : Julio 1989**

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Rio Gallegos	662		662
Lemarchand		4	658
Santa Cruz		151	507
Piedra Buena		210	297
San Julian		57	240
Tres Cerro		0	240
Fitz Roy		9	231
Caleta Olivia		231	

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Rio Gallegos - Caleta Olivia**

**PERIODO : Agosto 1989**

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Rio Gallegos	713		713
Lemarchand		10	703
Santa Cruz		211	492
Piedra Buena		159	333
San Julian		73	260
Tres Cerro		1	259
Fitz Roy		7	252
Caleta Olivia		252	

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Río Gallegos – Caleta Olivia**

**PERIODO : Setiembre 1989**

<b>LOCALIDAD</b>	<b>SUBEN</b>	<b>BAJAN</b>	<b>PASAN</b>
<i>Río Gallegos</i>	1026		1026
<i>Lemarchand</i>		8	1018
<i>Santa Cruz</i>		210	808
<i>Piedra Buena</i>		223	585
<i>San Julian</i>		110	475
<i>Tres Cerro</i>		1	474
<i>Fitz Roy</i>		22	452
<i>Caleta Olivia</i>		452	

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Río Gallegos – Caleta Olivia**

**PERIODO : Octubre 1989**

<b>LOCALIDAD</b>	<b>SUBEN</b>	<b>BAJAN</b>	<b>PASAN</b>
<i>Río Gallegos</i>	1006		1006
<i>Lemarchand</i>		11	995
<i>Santa Cruz</i>		180	815
<i>Piedra Buena</i>		179	636
<i>San Julian</i>		128	508
<i>Tres Cerro</i>		0	508
<i>Fitz Roy</i>		26	482
<i>Caleta Olivia</i>		482	

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Río Gallegos - Caleta Olivia**

**PERIODO : Noviembre 1989**

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Río Gallegos	670		670
Lemarchand		11	659
Santa Cruz		103	556
Piedra Buena		118	438
San Julian		81	357
Tres Cerro		0	357
Fitz Roy		20	337
Caleta Olivia		337	

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Río Gallegos - Calafate**

**PERIODO : Diciembre 1989**

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Río Gallegos	1146		1146
Lemarchand		29	1117
Santa Cruz		129	988
Piedra Buena		136	852
San Julian		113	739
Tres Cerro		0	739
Fitz Roy		25	714
Caleta Olivia		714	

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Río Gallegos - Caleta Olivia**

**PERIODO : TOTAL ANUAL 1989**

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Río Gallegos	9035		9035
Lemarchand		101	8934
Santa Cruz		1813	7121
Piedra Buena		1864	5257
San Julian		1000	4257
Tres Cerro		7	4250
Fitz Roy		182	4068
Caleta Olivia		4068	

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Río Gallegos - Punta Arenas**

**PERIODO : Febrero 1989**

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Río Gallegos	914		914
E.A.3 de Febrero		0	914
M.A.Argent.		0	914
M.A.Chileno		18	896
El Tehuelche		1	895
O'Higgins		6	889
San Gregorio		3	886
Punta Arenas		886	

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Río Gallegos - Punta Arenas**

**PERIODO : Marzo 1989**

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Río Gallegos	696		696
E.A.3 de Febrero		1	695
M.A.Argent.		3	692
M.A.Chileno		8	684
El Tehuelche		0	684
O'Higgins		1	683
San Gregorio		0	683
Punta Arenas		683	

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Río Gallegos - Punta Arenas**

**PERIODO : Abril 1989**

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Río Gallegos	470		470
E.A.3 de Febrero		0	470
M.A.Argent.		2	468
M.A.Chileno		0	468
El Tehuelche		4	464
O'Higgins		2	462
San Gregorio		0	462
Punta Arenas		462	

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Rio Gallegos - Punta Arenas**

**PERIODO : Mayo 1989**

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Rio Gallegos	472		472
E.A.3 de Febrero		1	471
M.A.Argent.		4	467
M.A.Chileno		1	466
El Tehuelche		0	466
O'Higgins		1	465
San Gregorio		0	465
Punta Arenas		465	

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Rio Gallegos - Punta Arenas**

**PERIODO : Junio 1989**

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Rio Gallegos	441		441
E.A.3 de Febrero		2	439
M.A.Argent.		3	436
M.A.Chileno		5	431
El Tehuelche		1	430
O'Higgins		0	430
San Gregorio		0	430
Punta Arenas		430	

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Rio Gallegos - Punta Arenas**

**PERIODO : Julio 1989**

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Rio Gallegos	530		530
E.A.3 de Febrero		1	529
M.A.Argent.		8	521
M.A.Chileno		2	519
El Tehuelche		6	513
O'Higgins		0	513
San Gregorio		0	513
Punta Arenas		513	

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Rio Gallegos - Punta Arenas**

**PERIODO : Agosto 1989**

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Rio Gallegos	451		451
E.A.3 de Febrero		2	449
M.A.Argent.		8	441
M.A.Chileno		9	432
El Tehuelche		8	424
O'Higgins		0	424
San Gregorio		0	424
Punta Arenas		424	

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Rio Gallegos - Punta Arenas**

**PERIODO : Setiembre 1989**

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Rio Gallegos	596		596
E.A.3 de Febrero		1	595
M.A.Argent.		7	588
M.A.Chileno		2	586
El Tehuelche		2	584
O'Higgins		0	584
San Gregorio		0	584
Punta Arenas		584	

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Rio Gallegos - Punta Arenas**

**PERIODO : Octubre 1989**

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Rio Gallegos	567		567
E.A.3 de Febrero		4	563
M.A.Argent.		3	560
M.A.Chileno		5	555
El Tehuelche		3	552
O'Higgins		3	549
San Gregorio		0	549
Punta Arenas		549	

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Rio Gallegos - Punta Arenas**

**PERIODO : Noviembre 1989**

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Rio Gallegos	497		497
E.A.3 de Febrero		4	493
M.A.Argent.		2	491
M.A.Chileno		10	481
El Tehuelche		4	477
O'Higgins		3	474
San Gregorio		0	474
Punta Arenas		474	

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Rio Gallegos - Punta Arenas**

**PERIODO : Diciembre 1989**

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Rio Gallegos	901		901
E.A.3 de Febrero		6	895
M.A.Argent.		1	894
M.A.Chileno		11	883
El Tehuelche		3	880
O'Higgins		1	879
San Gregorio		0	879
Punta Arenas		879	

**EMPRESA : El Pinguino**

**LINEA : Rio Gallegos - Caleta Olivia**

**PERIODO : TOTAL ANUAL 1989**

LOCALIDAD	SUBEN	BAJAN	PASAN
Rio Gallegos	6535		6535
Lemarchand		22	6513
Santa Cruz		41	6472
Piedra Buena		71	6401
San Julian		32	6369
Tres Cerro		17	6352
Fitz Roy		3	6349
Caleta Olivia		6349	



**ANEXO    III**

**METODOLAGIA DE COSTOS  
DE EXPLOTACION**

## ELABORACION DE LOS DATOS DE ENTRADA AL MODELO DE COSTOS DE TRANSPORTE

### 1 CARACTERIZACION DE LA LINEA

Se estudia por separado cada línea del total de líneas explotadas por cada empresa. Es así que los costos de transporte son asignable a una línea de una empresa.

#### 1.1 VEHICULOS

1.1.1 CANTIDAD: para definirla se utilizaron dos criterios:

- a) Información suministrada por empresarios.
- b) En base a las frecuencias semanales se estimó la cantidad mínima de vehículos que permitan su cumplimiento operativo.

1.1.2 VEHICULO PROMEDIO: se definió

- a) En base a información relevada en la Dirección de transporte de la Provincia (DPT)
- b) En base a observaciones in situ de los servicios de transporte.

1.1.3 VIDA UTIL (KM), VIDA UTIL (AÑOS), VALOR RESIDUAL

Se tomaron los valores sugeridos para servicios interurbanos a nivel nacional, modificados en algunos casos por lo observado in situ, y por las características propias de la flota de la empresas provinciales y por las características de la infraestructura vial de la región.

1.1.4 ANTIGUEDAD PROMEDIO

Se calculó en base a la información obtenida de las empresas y de la DPT.

### 2. FRECUENCIAS DE SERVICIO

- a) En base a información relevada en la Dirección de transporte de la Provincia

(DPT)

- b) En base a relevamientos in situ de los servicios de transporte.

### 3. RECORRIDO ANUAL DE LA EMPRESA (KM) (en la línea en estudio)

Se calculó multiplicando las frecuencias anuales por la longitud de los tramos correspondientes.

### 4. DOTACION DE PERSONAL

La cantidad de personas destinada a cada tarea (Conducción, tráfico, administración, y talleres) se basó en datos facilitados por algunas empresas y por relevamientos visuales llevados a cabo en el lugar.

Recordando que el estudio de costos se hace por línea de cada empresa, para el caso de las empresas que sirven a más de una línea, se prorrateó el personal relevado entre cada una de las líneas atendidas.

### 5. INSTALACIONES FIJAS

No contando con datos completos en este sentido, se adoptó una superficie específica por vehículo de la flota asignada a la línea en estudio. Esta superficie se basó en relevamientos visuales de las instalaciones de algunas de las empresas de la provincia (ej. el Pingüino, Cerro San Lorenzo, Ortiz, etc).

### 6. DATOS DE TRAFICO

En base a pasajeros transportados por empresa y por línea obtenidos en la DPT y en las empresas. (En ambos sentidos)

### 7. PARAMETROS UNITARIOS

En base al costo de los insumos en Marzo de 1992.

Los precios de los m<sup>2</sup> de construcción de instalaciones fijas se obtuvieron de la revista Vivienda para el mismo período.

## 8 CALCULO DE LA TARIFA

### 8.1 COSTOS VARIABLES Y COSTOS FIJOS

Se analizarán todos los rubros de costos que conforman la metodología de estimación, así como las fórmulas empleadas para la obtención del costo específico correspondiente.

#### 8.1.1. COSTOS VARIABLES

Son aquellos costos que varían directamente con la distancia recorrida.

##### 8.1.1.1 Combustible

En esta metodología se ha adoptado en principio, para el ejemplo de cálculo que se adjunta, un consumo por kilómetro de 0,36 litros de combustible, en camino pavimentado.

##### 8.1.1.2 Aceite del motor

El consumo específico que se ha adoptado, corresponde al admitido en la metodología nacional para transporte interurbano, es decir de 0,0094 litros/km.

Para el precio del aceite se considera el precio del litro en tambores de 200 litros.

##### 8.1.1.3 Grasa de caja y diferencial

El consumo específico adoptado en el presente ejemplo metodológico homologa el correspondiente al del orden nacional. Este es de 0,000480 kilos/km.

El precio del kg considerado es el que se obtiene del tambor de 180 kg.

##### 8.1.1.4 Neumáticos

El juego está compuesto por 6 neumáticos que son los que ruedan simultáneamente, 12 cámaras y 12 protectores de las cámaras.

En el cálculo se otorga una vida útil al juego de neumáticos y se consideran los recapados. Se estima que

cada cubierta trasera puede ser recapada al menos 1 vez. De esta manera el total de recapados sería 4.

#### 8.1.1.5 Conservación de neumáticos

Se refiere básicamente a la reparación de las pinchaduras, ya que la rotación de los neumáticos se supone que debe efectuarse dentro de la empresa transportista y por lo tanto su costo está incluido en personal de taller y en el rubro máquinas y herramientas.

El costo de la conservación se estima en un 4,5% del costo específico.

#### 8.1.1.6 Otros materiales

Este rubro comprende aquellos insumos necesarios para efectuar las tareas periódicas asociadas directamente con el kilometraje recorrido por cada unidad. Tales tareas son el engrase general, los cambios de filtros de aceite y gas-oil, lavados, etc.

Ello se verá reflejado en una mayor dotación de personal de mantenimiento por un lado, y una mayor inversión de capital en máquinas y herramientas, que lo considerado en la metodología vigente en el orden nacional. A los fines del presente cálculo se ha tomado como una aproximación al costo específico del presente rubro, una proporción del 0,5% del costo por kilómetro del combustible.

#### 8.1.1.7 Reparación del material rodante

En la metodología existente en el orden nacional se adopta una relación lineal entre el costo de mantenimiento y el costo de depreciación. Este método de costeo que se adopta para simplificar el cálculo del costo de mantenimiento de los vehículos, proviene de algunas comprobaciones empíricas y trata de reflejar los costos de mantenimiento de las unidades por tareas realizadas en talleres de terceros. La proporción adoptada es la que se aplica en el orden nacional, 100% del costo de depreciación.

#### 8.1.1.8 Amortización de vehículos

El criterio propuesto en la presente metodología, sigue los lineamientos vigentes en el orden nacional.

El valor amortizable se obtiene a partir del precio a nuevo del vehículo, deduciendo el precio del juego de neumáticos nuevos (6 cubiertas, 12 cámaras y 12 protectores) y un determinado valor residual o valor de reventa de la unidad, expresado éste como una proporción del valor a nuevo de la unidad. Para calcular el costo kilométrico de este rubro, se divide el valor amortizable por la vida útil del vehículo, expresada en kilómetros.

En la Metodología Nacional se asigna una vida útil a cada unidad de 1.000.000 km y un valor residual del 20 %. Estos 2 indicadores se mueven en sentido contrario: si la vida útil se incrementa, disminuye su valor residual.

La vida útil adoptada en algunos casos se llevó a los 700.000 km, dadas las características de la red vial de la región considerada.

Con respecto al precio, éste es el del vehículo representativo o la canasta de vehículos considerada.

La fórmula adoptada es la siguiente:

$$\text{Costo/km} = \frac{\text{Precio del veh} - \text{valor resid.} - \text{pr.neum.}}{\text{vida útil del vehículo (km)}}$$

#### 8.1.2 COSTOS FIJOS DIRECTOS

Son aquellos costos en que incurre la empresa, cuyo erogación es independiente del kilometraje recorrido, pero que están referidos directamente al material rodante. Para arribar al costo específico, el denominador utilizado es el kilometraje anual recorrido por cada vehículo.

##### 8.1.2.1 Patentes y tasas

El costo correspondiente en esta metodología se estima como

un 1,5% del precio del vehículo promedio.

Tal parámetro se ha obtenido en base a los montos que figuran para este rubro en las diferentes metodologías utilizadas como referentes, lo que fue transformado a una proporción del precio del vehículo promedio.

El precio del vehículo promedio (un vehículo con una antigüedad coincidente con la antigüedad media de la flota empresarial), se obtiene considerando una depreciación lineal de la unidad y un valor residual predeterminados.

Conociendo la antigüedad promedio, el precio del vehículo surge por interpolación de valores, como un porcentaje del precio del vehículo nuevo.

$$\text{Costo/km} = \frac{0.015 \times \text{precio del vehículo promedio}}{\text{kilometraje anual recorrido por vehículo}}$$

#### 8.1.2.2. Seguro del vehículo

Se adopta un coeficiente equivalente al 9 % del precio del vehículo promedio, que representa con un margen de error aceptable, el costo anual de un seguro completo sobre el valor medio asegurado. Este coeficiente se ha obtenido a partir de los costos que para este rubro se asignan en la metodologías consultadas. Esto es, un monto aproximado al 9 % del precio del vehículo promedio.

$$\text{Costo/km} = \frac{0.09 \times \text{precio del vehículo promedio}}{\text{kilometraje anual recorrido por vehículo}}$$

#### 8.1.2.3 Interés del capital invertido en vehículos

Este ítem de costo reconoce el rendimiento que los capitales invertidos alternativamente en otras colocaciones, hubieran obtenido en términos promedio. En otras palabras, este rubro considera que si el capital no se hubiera invertido en vehículos (o como se verá más adelante en instalaciones fijas y en máquinas y

herramientas), podría haber sido colocado por ejemplo en un plazo fijo y hubiera rendido un monto determinado en términos reales.

El capital invertido en material rodante se obtiene a partir del precio del vehículo promedio ( puesto que ese es el capital neto), y aplicándole una tasa anual de rendimiento determinada, adoptada en este caso en el 7% .

$$\text{Costo/km} = \frac{\text{precio vehiculo promedio} \times \text{tasa de interés}}{\text{kilometraje anual recorrido por vehiculo}}$$

### 8.1.3. COSTOS DEL PERSONAL DE CONDUCCION

Para estimar el costo kilométrico del personal de conducción, la presente metodología propone una simplificación del cálculo, que suplanta la compleja obtención de las metodologías tradicionales, con similares resultados.

El sueldo de convenio mensual del conductor se lo anualiza, se lo afecta por un coeficiente (1,95) y se extiende este resultado a la dotación de choferes por vehículo, que estimamos debiera rondar los 1 a 1,5.

El coeficiente de 1,95 condensa todos los adicionales que afectan al salario en las condiciones actuales: aportes patronales, antigüedad, aguinaldo, horas extras, etc; además, en este caso, incluye un porcentaje del 7,5 % sobre lo abonado que representa el seguro que abona la empresa en concepto de accidentes de trabajo para el personal de conducción.

Este resultado se lo prorratea por los kilómetros recorridos por cada unidad y se obtiene el costo específico correspondiente.

$$\text{Costo/km} = \frac{\text{salar.anual conductor} \times \text{dotac.por vehic.} \times 1,95}{\text{kilometraje anual recorrido por unidad}}$$



#### 8.1.4. COSTOS FIJOS INDIRECTOS

Son aquellos costos fijos que no están referidos o vinculados directamente con la unidad rodante, sino con el entorno que sustenta la producción que se expresa a través del vehículo. Es por ello que el denominador que se utiliza para transformar los respectivos costos anuales en costos/km, es el kilometraje anual recorrido por el total de la flota de vehículos con que cuenta la empresa para la línea en estudio.

##### 8.1.4.1 Personal de tráfico

Para la estimación del costo específico del personal de tráfico (inspectores, despachantes, etc.), se siguen similares lineamientos a los usados en el caso del personal de conducción, en lo referente a la estimación de un coeficiente que sintetice los adicionales que afectan al salario de referencia, que para este rubro es el del inspector general. Tal coeficiente es en este caso de 1,9. El salario considerado es el básico de convenio. Este salario anualizado se lo aplica a la dotación total del personal de tráfico con que cuenta la empresa y se lo prorratea por el kilometraje anual recorrido por la empresa.

$$\text{Costo/km} = \frac{\text{salario anual inspec.gral} \times \text{dotac. tráfico} \times 1,9}{\text{kilometraje anual recorrido por la empresa}}$$

##### 8.1.4.2 Personal de taller

Valen los mismos comentarios que los vertidos en el punto anterior.

##### 8.1.4.3. Personal de administración

Idem a los dos rubros anteriores. El sueldo de referencia es el del administrativo de primera y el coeficiente es 2 que se obtiene con iguales adicionales que en el caso de

taller, sólo que la relación entre el salario de referencia y el promedio es de un 20% superior para este último, habida cuenta del peso del salario del personal jerarquizado.

#### 8.1.4.4 Conservación de inmuebles

Para la determinación del costo de conservación de las instalaciones fijas, se aplica un porcentaje de 1,5 % anual sobre la inversión en edificios (garage y administración) y del 2,5 % anual sobre el monto invertido en la playa pavimentada, tal cual lo adoptado en la Metodología vigente en el orden nacional.

La superficie requerida por la empresa que se considera para el cálculo de costos, es función del número de unidades que conforman la flota total, del tipo de vehículos y las características de las mismas. Estos valores se establecieron de acuerdo a los relevamientos visuales realizados en algunas empresas provinciales.

Los valores standard adoptados por vehículo son:

playa -----	4,5 m2/vehículo
garage -----	1,5 m2/vehículo
administración -----	1,5 m2/vehículo

Con respecto al monto invertido en tales instalaciones, en la presente metodología se asigna el precio de construcción del metro cuadrado tanto de taller, como de administración y playa pavimentada.

$$\text{Costo/km} = \frac{(\text{sup.edif.} \times \text{pcio.m2}) \times 0,015 + (\text{sup.playa} \times \text{pcio.m2}) \times 0,025}{\text{kilometraje anual recorrido por la empresa}}$$

#### 8.1.4.5 Amortización de inmuebles

El reconocimiento a la propiedad del inmueble conlleva a la formación de un fondo de reposición del mismo. Para ello

se asigna una vida útil de 30 años para el garage y la administración, con un valor residual del 10 % y de 20 años para la playa pavimentada también con un valor residual del 10 % . Esto resulta en alícuotas de 3 % anual para los edificios y de 4,5 % para la playa.

$$\text{Costo/km} = \frac{\text{capit.invert.edif.} \times 0,03 + \text{capit.invert.playa} \times 0,045}{\text{kilometraje anual recorrido por la empresa}}$$

#### 8.1.4.6 Interés del capital invertido en inmuebles

La justificación de la contabilización de este rubro es idéntica a la efectuada en el caso de los vehículos.

Su costo se obtiene de aplicar una tasa de rendimiento determinada (en este caso del 7 %) al capital neto de amortizaciones invertido en inmuebles. Por simplicidad se supone que las instalaciones se encuentran en la mitad de su vida útil. Dado que se acepta un valor residual del 10 %, el valor de las instalaciones en la mitad de su vida útil, se obtiene de aplicar al precio inicial el coeficiente 0,55:  $(100 + 10)/2 = 55$ .

$$\text{Costo/km} = \frac{\text{capital invert.en inmuebles} \times 0,55 \times \text{tasa interés}}{\text{kilometraje anual recorrido por la empresa}}$$

#### 8.1.4.7 Conservación de máquinas y herramientas

El costo de conservación se encuentra aplicando una tasa de 2,5 % (como en la metodología nacional) al capital invertido en maquinaria, herramientas y muebles. Al capital invertido se lo define como una proporción del capital invertido en material rodante. Esta proporción está linealmente relacionada con los trabajos de mecánica que se efectúen en la empresa: cuantas más tareas se internalicen, mayor será el equipamiento necesario.

Se propone en el presente cálculo aplicar un 4 % sobre el

precio a nuevo de la flota como una aproximación a la cuantificación económica del capital invertido en máquinas y herramientas.

capital invert.en material rodante x 0,04 x 0,025  
Costo/km =-----  
kilometraje anual recorrido por la empresa

#### 8.1.4.8 Amortización de máquinas y herramientas

El costo de amortización de máquinas y herramientas se obtiene a partir de la asignación de una vida útil y un valor residual determinados, en este caso de 10 años y 10 %, respectivamente.

Por lo tanto resulta en una alícuota del 9 % sobre la inversión inicial.

capital invert. en máquinas y herram. x 0,09  
Costo/km = -----  
kilometraje anual recorrido por la empresa

#### 8.1.4.9 Interés del capital invertido en máquinas y herramientas

El costo específico del presente rubro surge de aplicarle la tasa de interés definida previamente ( 7 % ) al capital invertido en máquinas y herramientas, suponiendo que se encuentran en la mitad de la vida útil, esto es , el 55 % del precio a nuevo por el reconocimiento de un valor residual del 10 % .

capital invert. máq.y her. x 0,55 x tasa interés  
Costo/km =-----  
kilometraje anual recorrido por la empresa

#### 8.1.4.10 Seguros del personal

Este rubro cubre los accidentes de trabajo del personal empleado por la empresa transportista.

Su estimación simplificada consiste en la aplicación de un coeficiente del 7,5 % sobre el total de sueldos pagados al personal de tráfico, taller y administración, ya que el correspondiente a choferes se incluye en el rubro Personal de Conducción.

Sueldos totales de taller, adminis.y tráf. x 0,075  
Costo/km = -----  
kilometraje anual recorrido por la empresa

#### 8.1.4.12 Gastos generales

Se computan en este rubro todos los gastos en que incurre la empresa y no se encuentran previstos en los demás ítems de la estructura de costo.

Los gastos generales se refieren a luz eléctrica, papelería, franqueo, útiles de oficina, comisiones bancarias, elementos de limpieza, etc.

La estimación de este rubro se efectúa de manera tradicional, es decir, imputando un dado porcentaje ( en el presente ejemplo del 2 % ) a la sumatoria de todos los costos específicos de la estructura de costos. En otras palabras, aplicarle un porcentaje a la suma de todos los costos por kilómetro que se han analizado hasta el presente costo.

#### 8.1.5 IMPUESTO A LOS INGRESOS BRUTOS

Al costo total de explotación se le adiciona el costo proveniente del impuesto a los ingresos brutos, calculado después de impuestos. Es decir, el costo determinado por la metodología dividido por el complemento a 1 de la tasa del impuesto a los ingresos brutos y de la tasa de riesgo empresario, que se computa a continuación. A este monto se le aplica la tasa del impuesto.

#### 8.1.6 RIESGO EMPRESARIO

El presente rubro reconoce una retribución al trabajo

empresario: la organización y el riesgo que se asume por llevar a cabo la actividad, ya sea por cambios no esperados en la demanda efectiva, un rebrote inflacionario en los costos de explotación, etc.

En la presente metodología se acepta en principio, una tasa de compensación por riesgo empresario que represente el 3 % del total de costo a ser considerado en la tarificación.

Para ello se sigue el lineamiento aplicado en el caso del impuesto a los ingresos brutos: al costo total de explotación se lo divide por el complemento a 1 de las tasas de impuesto y de riesgo, afectando al monto resultante por la tasa de riesgo.

$$\text{Costo/km} = \frac{\text{costo total de explotación} \times \text{tasa de riesgo}}{(1 - \text{tasa de imp. ingr. brutos} - \text{tasa riesgo empr.})}$$

## 8.2. TARIFA MEDIA

Se divide el valor del total de los costos de Explotación por Km por la Ocupación Media de cada vehículo por viaje.

$$\text{TARIFA MEDIA} = \frac{\text{COSTOS DE EXPL. (\$/KM)}}{\text{OCUPACION MEDIA (pas.)}}$$

### 8.2.1 CALCULO DE LA OCUPACION MEDIA

Dado que no todos los pasajeros que viajan en una línea ascienden al vehículo en la localidad cabecera y ni tampoco descienden en la localidad terminal sino que existen viaje de y hacia localidades intermedias, se realizó la ponderación que se explica a continuación.

Si todos los pasajeros transportados en el año en una línea hubieran realizado el viaje completo, es decir, si hubieran ascendido en la localidad inicial y descendido en la localidad terminal la ocupación media se habría podido calcular como :

$$OM = \frac{PA}{f}$$

siendo, PA: Pasajeros transportados anualmente en la línea en estudio.

f: Frecuencias anuales del servicio.

Para poner de manifiesto lo expresado en el primer párrafo de este punto, se pondera la cantidad de frecuencias anuales de la siguiente forma.

$$f_{MP} = \frac{\sum f_i \times d_i}{D_M}$$

Donde:

- $f_{MP}$ : frecuencia media ponderada.
- $f_i$ : frecuencias anuales de la línea o de las sublíneas si existieran (en ambos sentidos)
- $d_i$ : distancia de la línea o de la sublínea según corresponda.
- $D_M$ : distancia del viaje promedio para un mes representativo

Repárese en el hecho de que  $\sum f_i \times d_i$  no es más que el recorrido anual de la empresa en la línea en estudio. Consecuentemente se llega a la siguiente expresión de ocupación media:

$$OM = \frac{PA}{f_{MP}}$$

La distancia del viaje promedio en un mes representativo ( $D_M$ ) se calcula de la siguiente manera:

$$D_m = \frac{\sum p_i \times d_i}{P_m}$$

Donde:

- $D_m$ : distancia del viaje promedio para un mes representativo.
- $p_i$ : pasajeros presentes en un tramo entre localidades intermedias de una linea para el mes representativo
- $d_i$ : longitud del tramo entre localidades intermedias correspondiente.
- $P_m$ : Pasajeros transportados en la linea durante el mes representativo.

Para el cálculo de  $D_m$  se utilizan datos correspondientes a un mes ya que no fue posible conseguir datos de demanda para un año completo en gran parte de las empresas y por que a los efectos de este cálculo se consideró suficiente utilizar datos mensuales. Se calcula una  $D_m$  de "IDA" Y otra de "VUELTA", se calculan las frecuencias medias ( $f_m$ ) y se obtiene una ocupación media ( $O_m$ ) de "ida" y otra de "vuelta". Para el cálculo de la tarifa media se utiliza el promedio simple de ambas ocupaciones medias (ida y vuelta).



**ANEXO IV**  
**MATERIAL GRAFICO**



PICO TRUNCADO - PARADA DE TRANSPORTE SPORTMAN



TRANSPORTES COMI EN PICO TRUNCADO



ESTACION TERMINAL DE CALETA OLIVIA



ESTACION TERMINAL DE CALETA OLIVIA. LINEAS NACIONALES QUE OFRECEN SERVICIOS INTRAPROVINCIALES



TERMINAL DE CALETA OLIVIA. OMNIBUS DE TRANSPORTES LA UNION



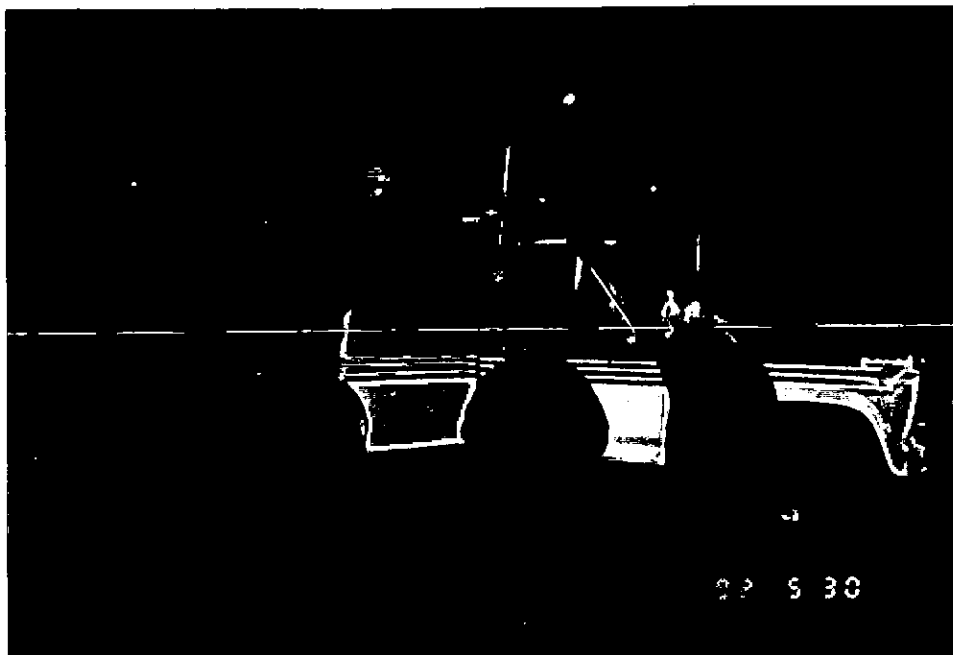
TERMINAL DE CALETA OLIVIA. INTERNO 12 DE TRANSPORTES COMI



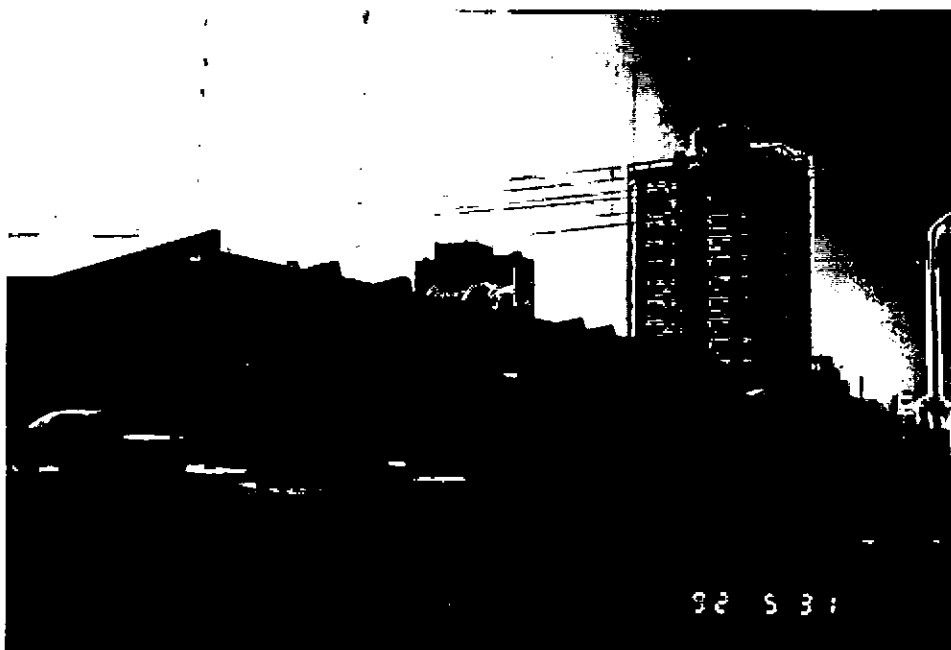
RUTA 520 ENTRE PERITO MORENO Y LOS ANTIGUOS.  
MICRO DE "EL PINGÜINO".



LOS ANTIGUOS



TRANSPORTES CERRO SAN LORENZO. SERVICIO A GDOR.GREGORES -  
BAJO CARACOLLES - LAGO POSADAS.



TERMINAL DE OMNIBUS DE COMODORO RIVADAVIA