

0
H32
P26
I

36962

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

H 311 3
I 2111
2404
280

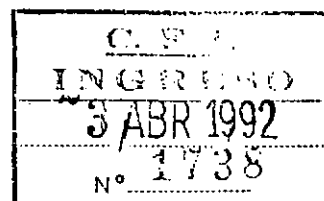
0.136
P26
I

H 311

PRIMER INFORME PARCIAL
ABRIL 1992

Buenos Aires. 3 de abril de 1992

Señor
Secretario General del
CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES
Ing. Juan José Ciáccera
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 Primer 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.

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'C. Polo' with a stylized flourish at the end.

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

Primer Informe Parcial

INDICE

0.	INTRODUCCION.....	1
1.	ENFOQUE DEL ESTUDIO.....	3
2.	OFERTA DE TRANSPORTE.....	9
3.	DEMANDA DE SERVICIOS.....	22
4.	EL MARCO INSTITUCIONAL.....	24
5.	ANALISIS DE LA LEY DE TRANSPORTE.....	39
	ANEXO A - 2.....	57
	ANEXO A - 5.....	69

0. INTRODUCCION

El presente es el Primer Informe Parcial del Estudio "Diagnóstico del Transporte Interurbano de Pasajeros y Análisis de la Ley de Transporte de la Provincia de Santa Cruz". Como tal, presenta el grado de avance de las tareas y desarrollos parciales de los temas en análisis.

El Informe se organiza en cinco puntos. En el primero se proponen un conjunto de reflexiones que orientan la realización de este trabajo, a los efectos de compatibilizar criterios con las necesidades de la provincia.

El segundo punto se refiere a la oferta, no sólo de transporte de jurisdicción provincial, sino también interjurisdiccional dado que, en este caso, ambos sistemas están muy relacionados, en algunos casos conflictivamente. En el punto tres se inicia el análisis de demanda. Para estos dos temas, la falta de información o la parcialidad de la misma ha constituido una limitación seria.

En el cuarto punto se presenta el grado de avance alcanzado en cuanto a caracterización del marco institucional en que se desenvuelve la actividad de jurisdicción provincial, centrando el análisis en las características de la actuación de la Dirección Provincial de Transporte.

Por último, en el punto cinco se analiza la Ley de Transporte vigente y, en especial el Proyecto de Ley presentado al Poder Legislativo Provincial. En rigor es éste último el que se considera de utilidad analizar ya que respecto a la ley existente hay consenso en la provincia en cuanto a su obsolescencia y precariedad.

Es de interés puntualizar que se espera que este informe constituya un elemento de trabajo que permita intercambiar opiniones y corroborar información.

Esta función se juzga de especial importancia en este caso dado que la precariedad del marco jurídico, los cambios de equipos de gobierno en la Provincia a fines del año pasado y el proceso de reestructuración de la Dirección Provincial de Transporte (que incluye hasta la relocalización de la dependencia) motivan que el Estudio deba analizar una situación en transición, con las restricciones que ello implica para contar con información precisa sobre distintos aspectos.

1. ENFOQUE DEL ESTUDIO

Uno de los primeros interrogantes que se plantea una Asistencia Técnica del tipo de la iniciada en este informe se refiere a la posibilidad de compatibilizar los requerimientos de la Provincia con los tiempos y metodologías de un estudio.

Las autoridades a cargo de los problemas de gestión de un sistema de transporte se enfrentan cotidianamente con problemas a resolver y restricciones de todo tipo, mientras que la Asistencia Técnica está preservada de los mismos.

Para que esto constituya una ventaja, en el sentido de permitir desarrollar temas o procedimientos que la actividad diaria no permite, y no un aislamiento de la realidad planificando para una situación ideal, es necesario un intercambio para que el producto final se corresponda con las expectativas y con las posibilidades de la Asistencia.

En este sentido, en los siguientes párrafos se tratará de resumir, más allá de los que se trata luego en cada tópico específico, una visión general del problema y el enfoque con que se encara el estudio.

Las limitaciones estructurales

El Sistema de Transporte de la Provincia de Santa Cruz se encuentra especialmente expuesto a factores que escapan al control de las autoridades locales. Aunque esto es cierto para toda región o provincia, en este caso hay algunos factores estructurales que agravan o complejizan este hecho.

En primer lugar, el intercambio internacional de personas, bienes y servicios que tiene lugar en algunas zonas de la Provincia. Esta actividad escapa al control de las autoridades locales en el sentido más amplio ya que depende de políticas de nivel nacional y también en el sentido más restringido ya que deberá tramitarse ante las autoridades nacionales toda acción que involucre relaciones internacionales, como es la circulación de una línea de transporte.

Hay una gran distancia entre lo que visto desde la provincia es una vinculación habitual, entre pueblos vecinos (aunque pertenezcan a distintos países) y el establecimiento de una línea internacional para las autoridades nacionales.

En segundo lugar, la fuerte vinculación de la provincia con otras zonas del país respecto al movimiento interno, es otra fuente de exposición ya que quedan fuera de su órbita los tráficos principales, viajes más largos, con mayor capacidad de pago, etc.

Otro de los factores de exposición, complementario del anterior, es la heterogénea distribución geográfica de actividades con el denominador común de la baja densidad y largas distancias lo que impide que con el movimiento interno exclusivamente se pueda llegar a umbrales mínimos que garanticen rentabilidad de la actividad junto a calidad de servicio aceptable para todos los usuarios de la Provincia.

Adicionalmente, la economía provincial fuertemente basada en actividades del Sector Público, de la administración o de empresas del Estado, supone otra fuente de exposición ya que la crisis del Sector Público tendrá efectos potenciados.

Las limitantes de gestión

Regular, gestionar y controlar un sistema de transporte sujeto a las limitantes mencionadas no es sencillo y requiere el monitoreo permanente y el desarrollo de soluciones atípicas.

Es condición ineludible la confluencia de un marco jurídico adecuado, una organización apta y los recursos necesarios para el cumplimiento de la función.

La Provincia ha carecido de estos elementos manifestando un atraso relativo notable respecto a otras Jurisdicciones. La precariedad del marco legal, la práctica inexistencia de la Dirección de Transporte hasta hace poco tiempo, la carencia de instalaciones, móviles, recursos mínimos, son indicativos de un déficit del Estado Provincial hacia el sistema de transporte y sus usuarios.

Más notable aún que las carencias materiales es la ausencia de métodos de trabajo con una mínima especialización que permitiera contar orgánicamente con los datos del sistema que se analiza, realizar controles elementales pero efectivos y fundamentar actos propios del poder concedente de un servicio público, como son la concesión de servicios o la determinación de niveles tarifarios.

Estas condicionantes de gestión agravan los efectos de las limitantes estructurales ya que no hay capacidad de reacción ni de optimizar el sistema, aún sujeto a restricciones fuertes.

La coyuntura actual

Diversos signos ha producido la administración provincial en el sentido de querer modificar esta situación preexistente. Tanto

comenzando por dotar de elementos de personal y espacio físico a la Dirección de Transporte, como impulsando la actualización del marco legal.

Este proceso se inicia en un momento particular donde se están produciendo cambios a nivel nacional que van a producir impactos de distinto signo sobre el sistema que se analiza. En este sentido, no se tratará solamente de alcanzar un nivel aceptable de gestión respecto a una situación estable sino de adecuarse a una situación cambiante.

Un intento de identificación de aspectos a tener en cuenta permite señalar:

- i. La política de desregulación de servicios: aunque no definida precisamente aún en el ámbito del transporte público de pasajeros, se estudian en la actualidad variantes y grados de desregulación a aplicar en el sector. Esto no sólo puede modificar el espectro de la competencia externa hacia las líneas de origen provincial sino que requerirá alguna adaptación de la normativa interna de la provincia.
- ii. La política de descentralización de actividades del Estado Nacional: la transferencia de puertos a las Provincias, la regionalización de la Dirección Nacional de Vialidad.

la transferencia de funciones fiscalizadoras a las provincias, etc, implican que tanto los organismos provinciales como nacionales tendrán que adecuarse a un nuevo esquema.

iii.El proceso de integración regional con otros países, con el esperado incremento en intercambio de bienes y servicios, la adecuación de normas, la facilitación de trámites, requiere de una adecuación para maximizar la captación de beneficios por este efecto y minimizar los impactos negativos.

Como varios de estos procesos están en sus inicios, la oportunidad, celeridad y consistencia con que la Provincia desarrolle iniciativas constituirán ventajas relativas para la negociación y viabilización de propuestas.

En el tema específico de este estudio, la preparación de una propuesta fundamentada en defensa de las empresas provinciales y de sus posibilidades de desarrollo hacia otras regiones no necesariamente constituirá garantía de éxito pero mejorará sus posibilidades.

Como condición, el fortalecimiento de la Dirección de Transporte en su aspecto técnico es imprescindible. De hecho, la precariedad de la información con cuenta el organismo y con que se ha debido elaborar este informe ha impedido contar con algunos resultados preliminares que hubieran permitido discutir sobre bases más firmes el tema plantado.

2. OFERTA DE TRANSPORTE

2.1. Líneas Provinciales de Transporte

En este capítulo se presenta lo elaborado respecto a la oferta del sistema de transporte provincial de pasajeros. Las características de la información disponible en la Dirección de Transporte, que fue suministrada en la Provincia, ha presentado problemas de interpretación y compatibilización.

En efecto, los distintos elementos proporcionados (listados de empresas, de líneas, mapas, cuadros tarifarios) no son coincidente respecto a la cantidad ni a la definición de líneas que componen el sistema.

Es probable que ello se deba a diferentes fechas de origen de la información, a la confusión de criterios para individualizar líneas, empresas, tramos, al hecho de que algunas empresas realizan distintos tipos de servicios (regulares provinciales, regulares nacionales, turísticos, etc.) y a los criterios de extensión de permisos. En efecto, el número de expediente proporcionado está asociado a la razón social de las empresas y no a la identificación de una línea, concesionada a una empresa. En el ANEXO A-2 se incluye copia de parte de la información recibida al respecto con el objeto de que pueda ser revisada por la Dirección de Transporte.

En el mismo sentido, el listado de permisos de servicios no regulares provisto, que suma más de 50, no indica periodo ni características de los mismos, lo que imposibilita cualquier análisis.

No obstante lo expuesto se ha intentado una sistematización de la información disponible. En los Cuadros 1.a y 1.b se ha cruzado la información de líneas, empresas y frecuencias y en los mapas que se acompañan se han señalado los recorridos de las líneas que fueron proporcionados. Se sugiere que a partir de dichos resúmenes la Dirección de Transporte señale en que casos se ha interpretado correctamente la información y en cuales no.

La certeza respecto a estos datos básicos es imprescindible para realizar algún análisis y extraer conclusiones. En el caso en que efectivamente haya incompatibilidades en la información manejada por la Dirección se incluye, en el Punto 4 de este informe un modelo de ficha muy sencillo para que cada línea pueda identificarse de modo inequívoco. Ese modelo podría ser utilizado como forma de sistematizar la información interna.

2.2. Líneas de Jurisdicción Nacional

Se ha solicitado, por intermedio del Consejo Federal de

Inversiones, información a la Secretaría de Transporte sobre oferta de servicios de líneas de su jurisdicción que ingresen al territorio provincial. en principio las identificadas por la información provincial son las que se indican en el Cuadro 2. aunque también en este caso se observaron discrepancias cuando se recabó información en la mencionada Secretaría.

El objeto de la solicitud de esta información es poder analizar el peso relativo y la distribución de áreas de mercado entre empresas locales y nacionales. Esto está encaminado a poder definir, previa contrastación con el análisis de demanda correspondiente, si el sistema provincial es autosuficiente o si, por el contrario, la complementación con la explotación de líneas extrarregionales es condición para su subsistencia. De ellos se derivarían cursos de acción distintos de las autoridades competentes respecto a las operadoras locales y a los organismos de jurisdicción nacional.

2.3. Empresas Prestatarias

Se proveyó de una ficha para resumir información por parte de las empresas prestatarias. Sólo tres fueron cumplimentadas (Ver copia en ANEXO A-2). En caso de que las empresas no accedieran a la requisitoria de la Dirección de Transporte, se optará por entrevistar a la mayor cantidad de ellas para poder realizar una evaluación del sector.

No obstante, con información presente en el material provisto por la Dirección se completó el Cuadro 4 que resume algunos indicadores básicos, que deberían ser confirmados.

CUADRO 1.a

LINEAS REGULARES PROVINCIALES Y CANTIDAD DE EMPRESAS DE TRANSPORTE QUE LAS OPERAN

LINEA	CANTIDAD DE EMPRESAS QUE OPERAN
RIO GALLEGOS - RIO TURBIO (R40)	3
RIO GALLEGOS - RIO TURBIO (POR ESPERANZA)	1
RIO GALLEGOS - CALAFATE - (PTA.BANDERA)	2
RIO GALLEGOS - CALETA OLIVA	2
PTO. S.JULIAN - BAJO CARACOL	1
PTO. S.JULIAN - GDOR. GREGORES	1
CALETA OLIVA - LOS ANTIGUOS	4
RIO GALLEGOS - GDOR. GREGORES	1
CALETA OLIVA - PTO.DESEADO	1
RIO TURBIO - 28 DE NOVIEMBRE - (MINA 1)	3
CALETA OLIVA - PICO TRUNCADO	1
LAS HERAS - PTO. DESEADO	1
CALAFATE - EL CHALTEN	1
LOS ANTIGUOS - PERITO MORENO	2
CALAFATE - RIO TURBIO	1
RIO GALLEGOS - EL CHALTEN	1

CUADRO 1.b

EMPRESAS QUE SIRVEN A LAS DISTINTAS LINEAS PROVINCIALES REGULARES

LINEA	EMPRESA	FRECUENCIA SEMANAL EN UN SENTIDO
RIO GALLEGOS - RIO TURBIO (R40)	RIO TURBIO S.R.L.	
	EL PINGUINO	7
	QUEBECK TOURS	7
RIO GALLEGOS - RIO TURBIO (POR ESPERANZA)	EL PINGUINO	3
RIO GALLEGOS - CALAFATE - (PTA.BANDERA)	EL PINGUINO	7
	INTERLAGOS TURISMO	7
RIO GALLEGOS - CALETA OLIVA	EL PINGUINO	7
	UTA 3 *	3
PTO. S.JULIAN - BAJO CARACOL	CERRO S.LORENZO	1
PTO. S.JULIAN - GDOR. GREGORES	CERRO S.LORENZO	2
CALETA OLIVA - LOS ANTIGUOS	COMI	7
	V.H. LEIVA VICTOR	7
	ORTIZ	7
RIO GALLEGOS - GDOR. GREGORES	GREKO	2
CALETA OLIVA - PTO.DESEADO	LA UNION	14
RIO TURBIO - 28 DE NOVIEMBRE - (MINA 1)	COTRAP	4
	COOTRA	4
	J. C. OJEDA	4
CALETA OLIVA - PICO TRUNCADO	ORTIZ	3
LAS HERAS - PTO. DESEADO	SPORTMAN	2
CALAFATE - EL CHALTEN	LOS GLACIARES	3
LOS ANTIGUOS - PERITO MORENO	V. H. LEIVA VICTOR	7
	EL PINGUINO	
CALAFATE - RIO TURBIO	LOS GLACIARES	
RIO GALLEGOS - EL CHALTEN	TREVISAN	

(*) Una frecuencia horaria desde cabeceras c/20 min. por permisionario.

CUADRO 2

LINEAS INTERPROVINCIALES Y EMPRESAS QUE LAS OPERAN

LINEA	EMPRESA	FRECUENCIAS SEMANALES EN UN SENTIDO
CDO. RIVADAVIA - RIO GALLEGOS	TRANSPORTADORA PATAGONICA	3
	EL PINGUINO	2
BA. BLANCA - PTO. DESEADO	DON OTTO	✓
CALETA OLIVA - TILOGASTA	ORTIZ	
BA. BLANCA - RIO GALLEGOS	DON OTTO	✓
CDO. RIVADAVIA - PICO TRUNCADO	DON OTTO	
CDO. RIVADAVIA - CNIA LAS HERAS	DON OTTO	
RIO GALLEGOS - MENDOZA	ANDESMAR	✓
RIO GALLEGOS - CORDOBA *	ruta 3	2 *
RIO GALLEGOS CAPITAL FEDERAL	EL PINGUINO	2
	TRANSPORTADORA PATAGONICA	

CUADRO 3

LINEAS INTERNACIONALES Y EMPRESAS QUE LAS OPERAN

LINEA	EMPRESA	FRECUENCIAS SEMANALES EN UN SENTIDO
RIO GALLEGOS-PTA. ARENAS (CHILE)	EL PINGUINO	7
	GHISONI	2
	VERA	2
	MANSILLA	1
RIO GALLEGOS - PTO. NATALES (CHILE)	BUS SUR	2
	EL PINGUINO	
CALAFATE - PTO. NATALES	INTERLAGOS TUR.	++

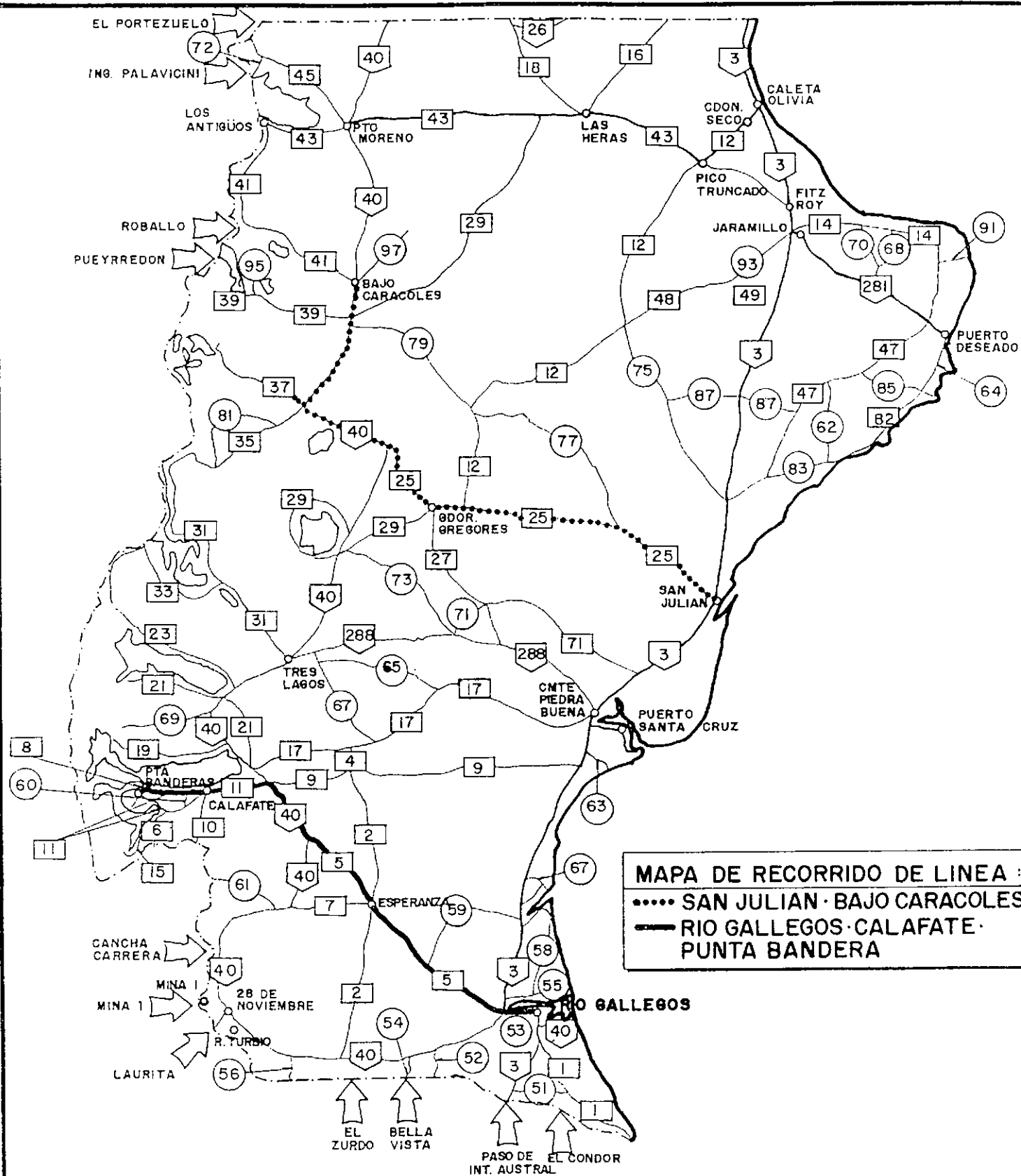
* Permiso de Temporada

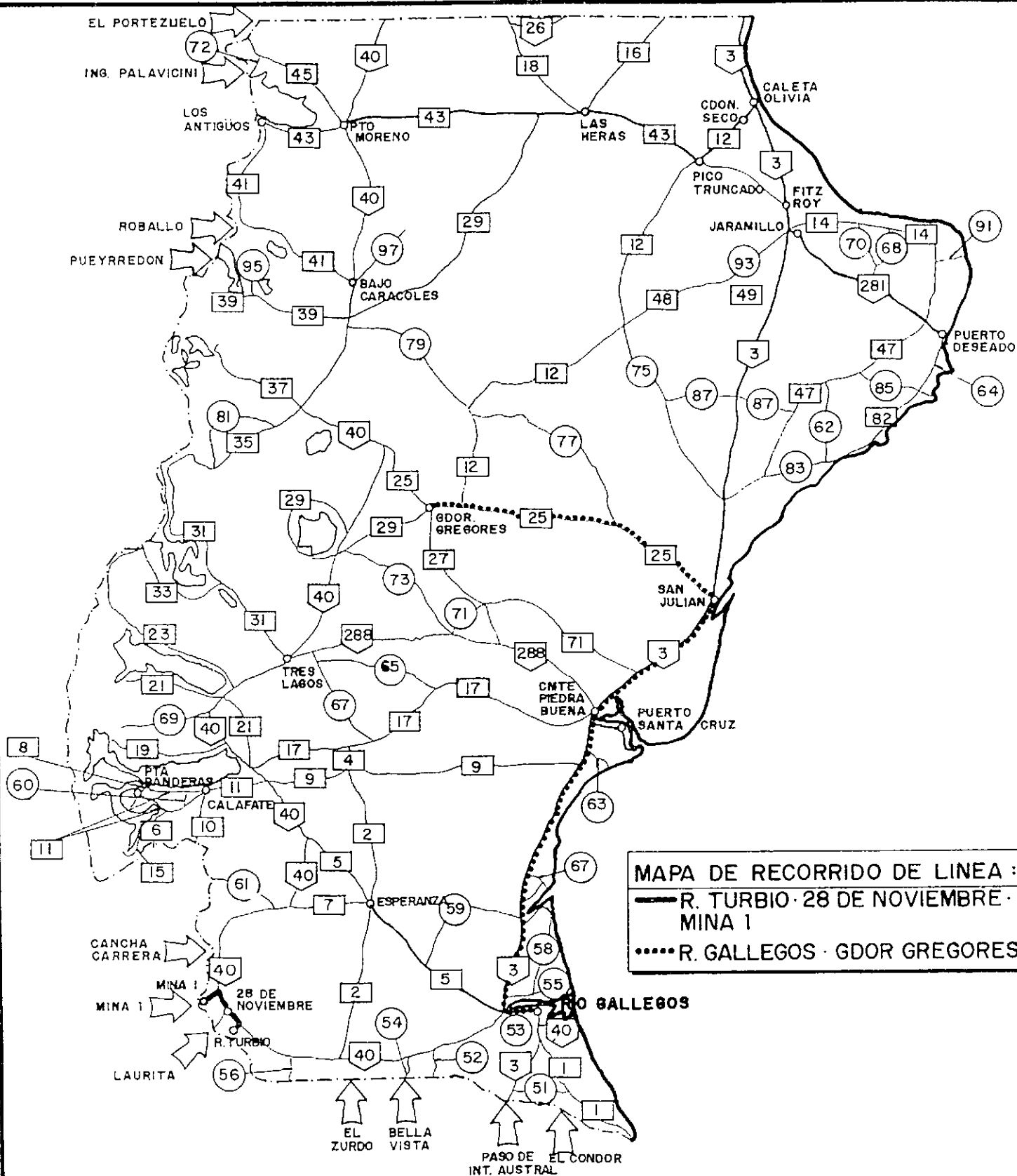
++ En trámite

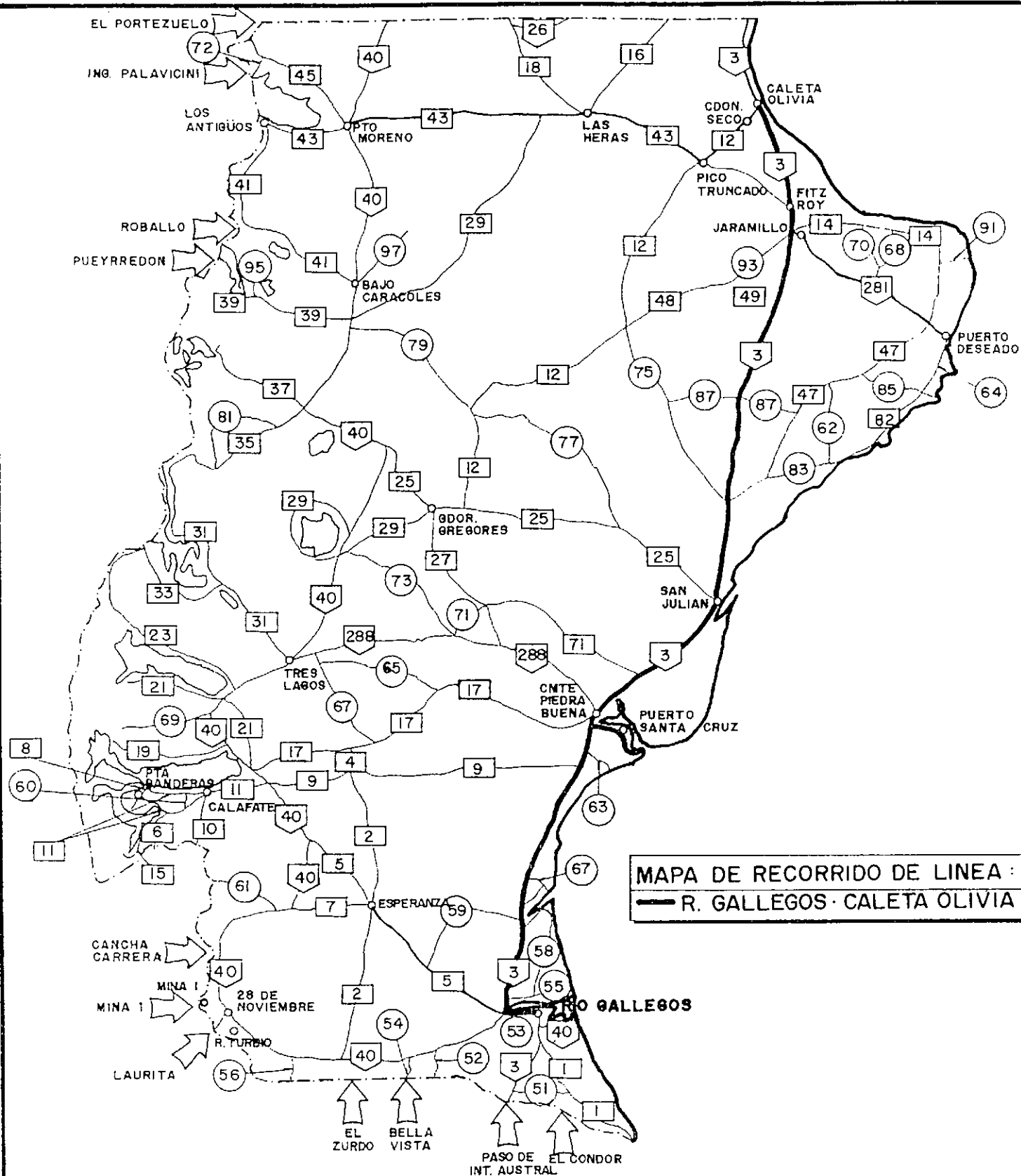
CUADRO 4

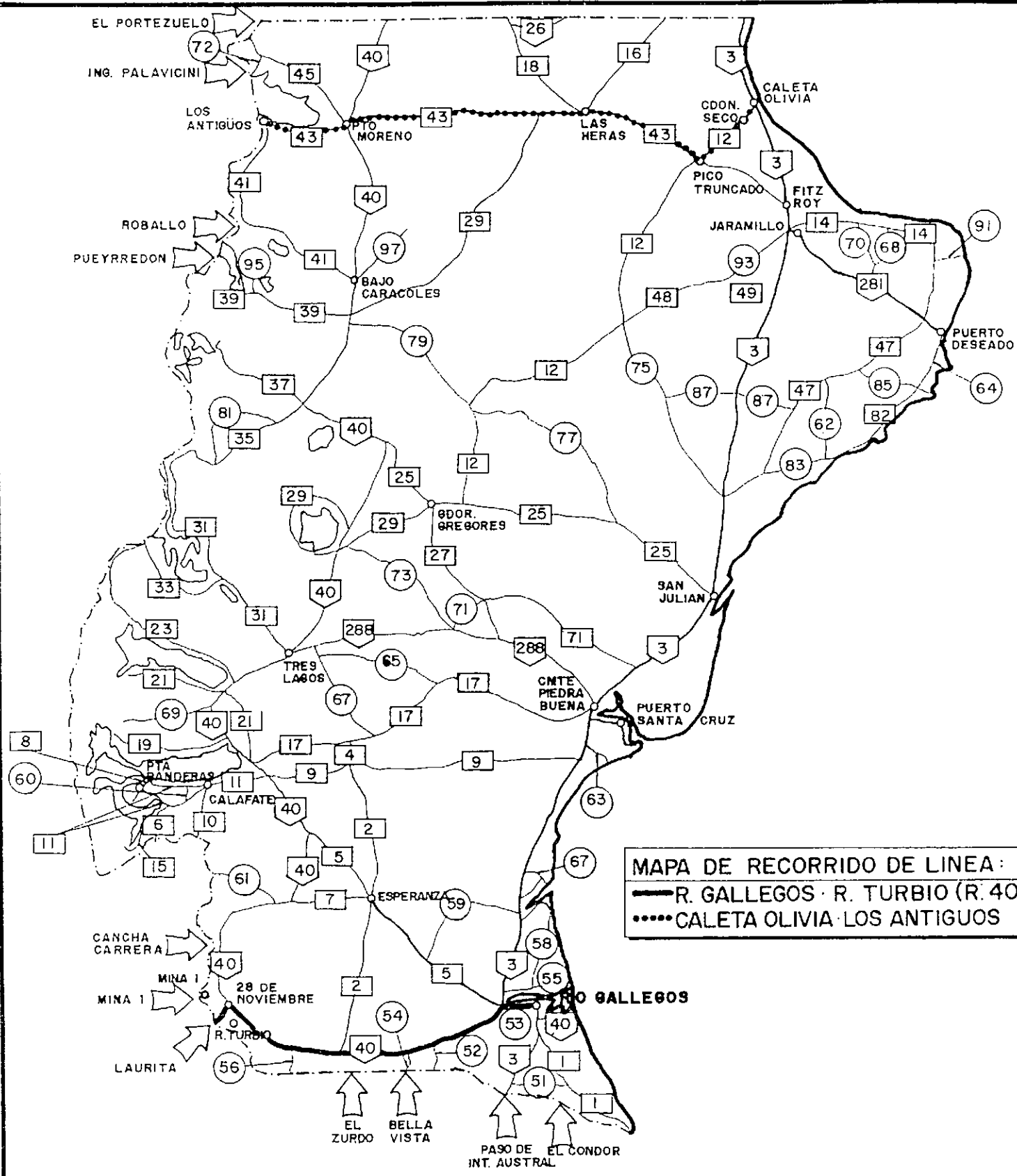
CARACTERIZACION DE LAS EMPRESAS PRESTATARIAS

EMPRESA	AÑO INICIO ACTIVIDAD	FLOTA EN SERVICIO	PERSONAL			AÑO DE ADQUISICION		
			CONDU	ADM	TALLER	MÁS ANTIGUO	MENOS ANTIGUO	PROM
EL PINGUINO	1951	22	21	25	13	1979	1992	1967
RUTA TRES	1981	3	7	2	2	1976	1990	1963
QUEBECK TOURS	1986	5	8	4	0	1978	1989	1964
COOTRA	1985	5				1978	1984	1983
J.C. OJEDA	1991	3				1977	1989	1982
COOTRAP	1991	2				1980	1981	
LA UNION	1984	2				1982	1982	1982
V.H. LEIVA	1987	2				1979	1981	1980
CERRO S. LORENZO	1978	2						
ORTIZ	1970	12				1980	1986	
LOS GLACIARES		4				1977	1978	
COMI	1975	5				1980	1989	
GREKO								
INTERLAGOS TUR.								

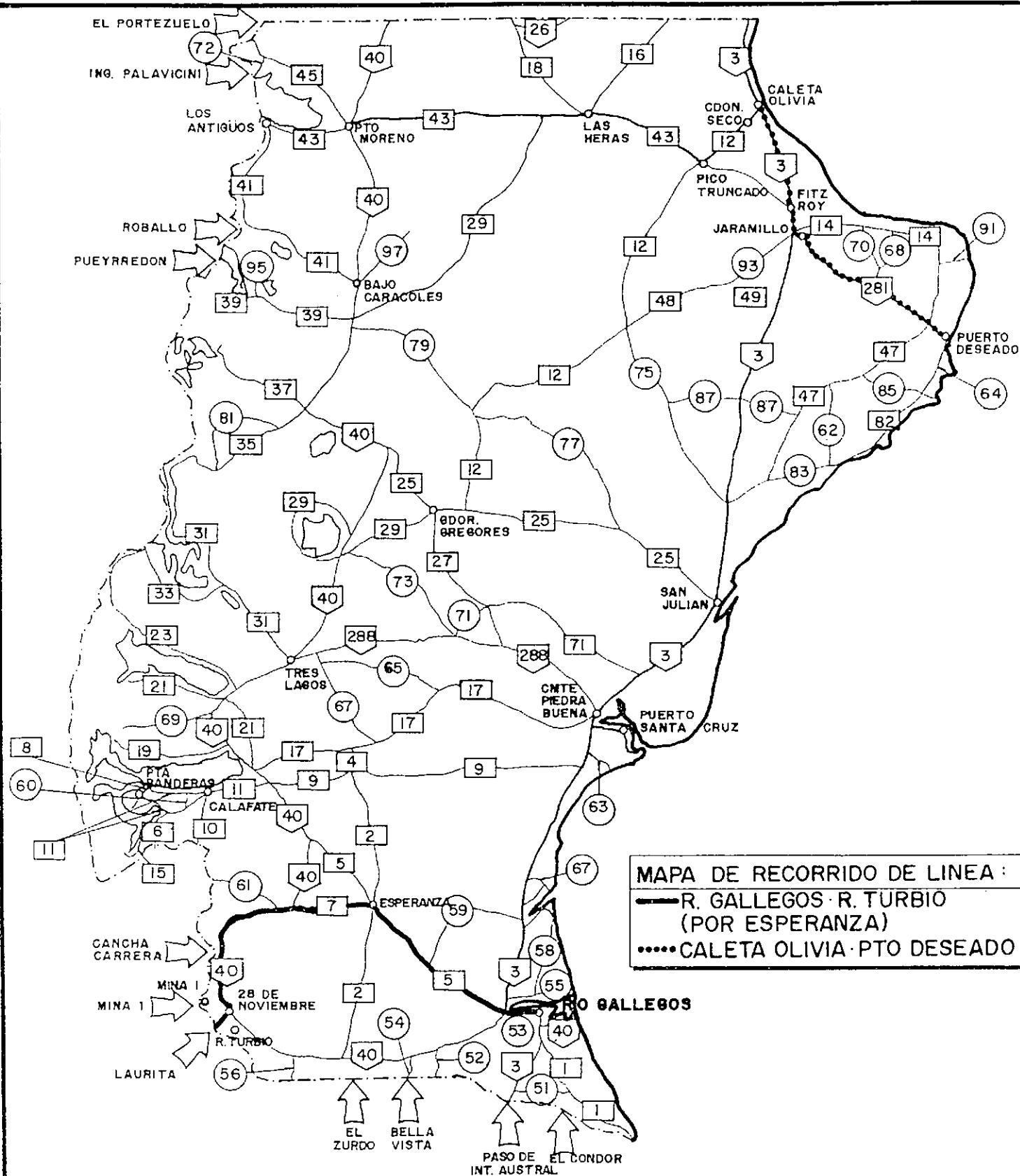








MAPA DE RECORRIDO DE LINEA:
— R. GALLEGOS - R. TURBIO (R. 40)
..... CALETA OLIVIA - LOS ANTIGUOS



3. DEMANDA DE SERVICIOS

Se inició el análisis de la información disponible respecto a los niveles de tráfico atendido por las líneas. Respecto a este tema es importante señalar que la información remitida por los concesionarios a la Dirección de Transporte no es homogénea ya que mientras que algunos remiten matrices de tráfico, otros envían resúmenes de pasajeros transportados.

De todas maneras se ha comenzado a procesar información con el objeto de obtener algunos indicadores que, aunque globales, permitan a la brevedad contar con una aproximación a los niveles de tráfico atendidos. Al efecto se ha computado la información para el año 1989 para el que se contaba con mayor información, obteniéndose un promedio de pasajeros mensuales y de pasajeros por viaje que se presenta en Cuadro 5.

En rigor, el mismo debe tomarse a sólo título ilustrativo del procesamiento que se ha iniciado ya que, al no contarse con una definición precisa de las líneas y sus respectivas frecuencias, los indicadores señalados pueden adolecer de inexactitudes.

En el próximo capítulo se propone la adopción de una sencilla ficha para el resumen de la información provista por las empresas que a la vez que permitir un mayor control permite una rápida visualización de la evolución anual y estacional.

CUADRO 5

**EMPRESAS QUE SIRVEN A LAS DISTINTAS LINEAS - LONGITUD DE LA LINEA
- TARIFAS (MARZO 1991) - TRAFICO AÑO 1989**

LINEA	KM	TARIFA AUSTRALES MAR'91	EMPRESA	TRAFICO AMBOS SENTIDOS - 1989		
				FREC. MENSUAL	PASAJEROS MENSUALES	PASAJEROS x VIAJE
RIO GALLEGOS - RIO TURBIO (R40)	265	197 570	RIO TURBIO S.R.L.			
			EL PINGUINO	56	1734	32
			QUEBECK TOURS	56		
RIO GALLEGOS - RIO TURBIO (FOR ESPERANZA)	322	214 034	EL PINGUINO	24	455	19
RIO GALLEGOS - CALAFATE - (PTA.BANDER)	316 363	179 251 205 912	EL PINGUINO	56	580	10
			INTERLAGOS TURISMO	56	502	9
RIO GALLEGOS - CALETA OLIVA	716	406 151	EL PINGUINO	56	1486	27
			UTA S.A.	24		
PTO. S JULIAN - BAJO CARACÓLES	437	371 805	CERRO S. LORENZO	8	81	10
PTO. S JULIAN - GDOR. GREGORES	210		CERRO S. LORENZO	16		
CALETA OLIVA - LOS ANTIGUOS	370	209 832	COMI	56	3245	58
			V. H. LEIVA VICTOR	56		
			ORTIZ			
			EL PINGUINO	56		
RIO GALLEGOS - GDOR. GREGORES	442		GRECO	16		
CALETA OLIVA - PTO. DESEADO	211	125 495	LA UNION	112		
RIO TURBIO - 28 DE NOVIEMBRE - (MINA 1)	17 36		COTRAP			
			COTRA		23470	
			J. C. OJEDA			
CALETA OLIVA - RICO TRUNCADO	54		ORTIZ	24		
LAS HERAS - PTO. DESEADO	312		SPORTMAN	24	1705	71
CALAFATE - EL CHALTEN			LOS GLACIARES	24		
LOS ANTIGUOS - PERITO MORENO	86		V. H. LEIVA VICTOR	56		
			EL PINGUINO			
CALAFATE - RIO TURBIO	346	227 648	LOS GLACIARES			
RIO GALLEGOS - EL CHALTEN	591	397 471	TREVISAN			

4. EL MARCO INSTITUCIONAL

4.1. Situación actual

En este capítulo se hace referencia a la actividad de la Dirección Provincial de Transporte, como organismo responsable directo de la fiscalización y seguimiento del sistema de transporte.

El organismo que se analiza cuenta, desde hace pocos meses con una dotación de personal y lugar de asentamiento que permiten su funcionamiento.

La estructura orgánica funcional de la Dirección aprobada recientemente (4/3/92) se indica gráficamente en la siguiente página.

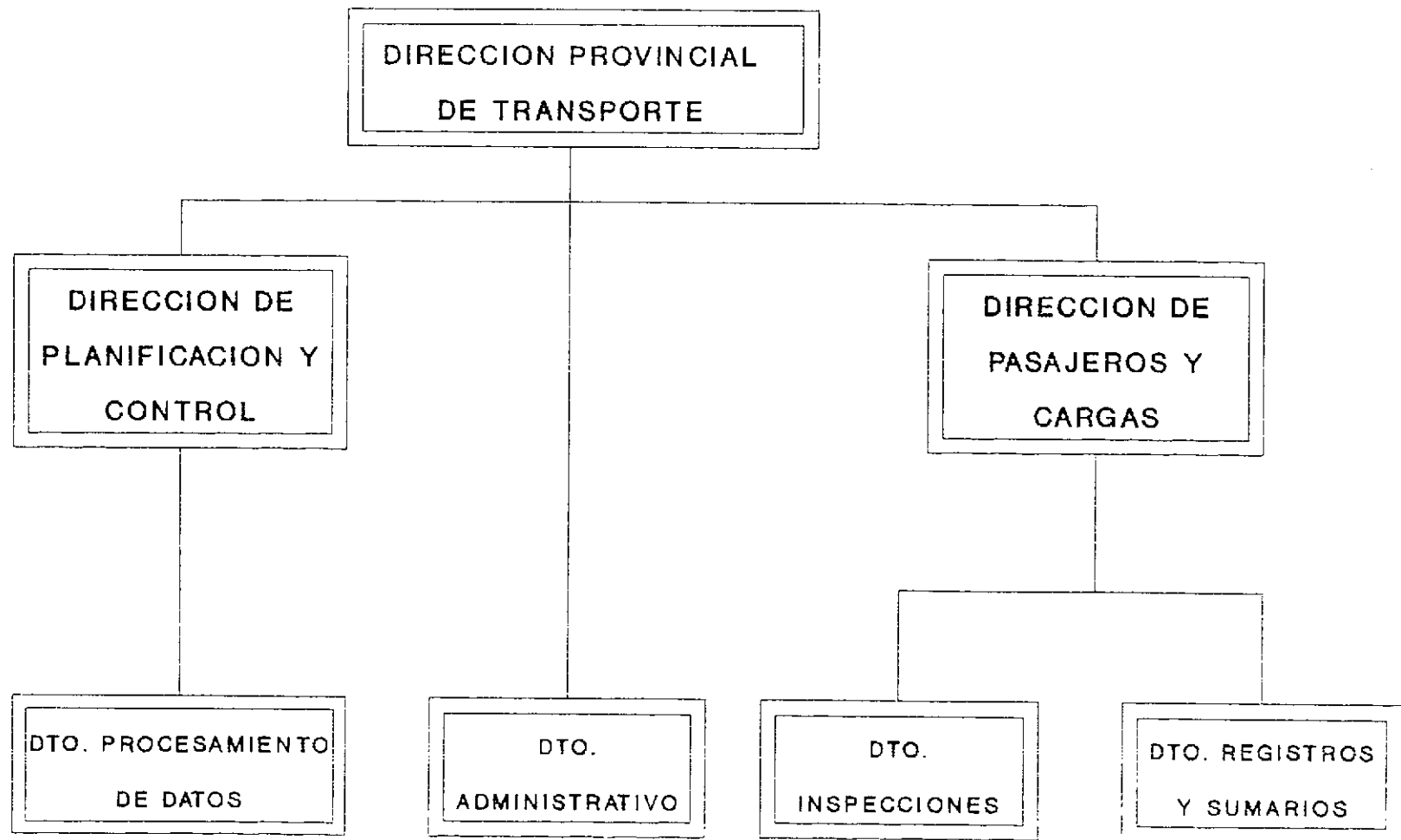
Se organiza en dos Direcciones:

- * Planificación y control, de la que depende el Departamento procesamiento de datos.

- * Pasajeros y cargas, de la que dependen los Departamentos Inspecciones y Registros y Sumarios.

Esta estructura no contempla, el área básica de acción de la Dirección que es la de ser responsable del Régimen de Concesiones de Servicios Públicos de Transporte. Por ejemplo, no se encuentra entre

ORGANIGRAMA



las funciones de ninguno de los departamentos el entender en la licitación de líneas de transporte.

No obstante, no se considera oportuno proponer ninguna modificación formal en el organigrama puesto que los problemas que se juzgan críticos en el funcionamiento de la Dirección son independientes de la estructura orgánica. A su vez, ésta es lo suficientemente elemental como para permitir que en ese marco se vaya reorganizando la asignación de tareas y metodologías de trabajo. Si se llega a mejorar la organización efectiva, en el futuro podría pensarse en una adecuación formal.

En cuanto a la dotación de personal, desde hace unos meses de 19 agentes, resulta en principio razonable y, debería permitir una cobertura adecuada de todas las áreas y tareas. No se cuenta con información respecto al nivel de capacitación y experiencia en materia de transporte y servicios públicos en general del personal. La mayoría de las personas serían nuevas en el área, sin experiencia en el tema.

En rigor esto no constituye una limitación que no pueda subsanarse con cierta facilidad. La mayoría de las tareas cotidianas inherentes a una Dirección de Transporte pueden traducirse en procedimientos sencillos accesibles a cualquier empleado administrativo.

Pero para que esto sea posible es necesario estandarizar las tareas y es prerequisite para hacerlo, claridad en la definición de

qué actividades se propone encarar la Dirección y cuáles son los resultados esperados. Este es el punto en el que el organismo puede actuar en lo inmediato si lo que se intenta es cambiar el rol que venía desempeñando.

4.2. Acciones inmediatas

Como se planteó en los puntos 2 y 3, la escasa información con que se cuenta es de poca utilidad porque está incompleta o es contradictoria o, al no someterse a un mínimo procesamiento no puede extraerse de ella ningún indicador o conclusión.

Se propone, entonces, destinar personal para organizar información según los siguientes pasos:

a) Información sobre oferta.

- * Identificación de las líneas en vigencia
- * Frecuencias diarias o semanales
- * Horarios de servicios (de ida y vuelta)
- * Itinerario (ruta/s) y paradas intermedias
- * Número de vehículos autorizados
- * Empresa prestataria
- * Kilometraje total o parcial

Para organizar la informaci3n se propone llenar una planilla por l3nea seg3n el modelo de formulario 4-1.

b) Informaci3n sobre demanda

* Pasajeros transportados por mes

* Pasajeros transportados por a3o

* Matriz de tráfico para un a3o.

Para organizar la informaci3n se propone llenar una planilla por l3nea seg3n el modelo de formulario 4-2.

En pr3ximos informes se avanzará en la propuesta de otros mecanismos sencillos de organizaci3n de la informaci3n.

Se han adelantado en este informe los arriba mencionados para que pueda ir siendo recopilada y completada la informaci3n existente.

FORMULARIO 4-1

FICHA DE CARACTERIZACION DE LINEA

Cabeceras: (indicar localidad de comienzo y fin del recorrido en un sentido)

Longitud :Km

Empresa(s) Presatataria(s):
.....
.....
.....

Número de Servicios Semanales: (por empresa)
(total)

Horarios : (por empresa)

Itinerario:

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Fraccionamientos: (Sólo se considerarán los casos en que algunos servicios no completan el recorrido. Si todos los servicios ofrecidos por una empresa sobre la línea recorren una longitud parcial, se la considerará como otra línea).

FORMULARIO 4-2

FICHA DE RESUMEN DE TRAFICO

Linea: (identificada por sus cabeceras)

Empresa: (se abrirán tantas fichas como empresas operen sobre una misma línea).

PASAJEROS TRANSPORTADOS

[illegible]

4.3. Tareas en curso

Una de las áreas que se considera necesario desarrollar en este estudio es la de una metodología de determinación de tarifas que permita:

- utilizar la política tarifaria como instrumento inductor del tipo y calidad de servicio deseado.
- fijar escalas tarifarias que reflejen adecuadamente las condiciones particulares del transporte provincial abandonado la vinculación actual con la política tarifaria establecida para el ámbito nacional.
- garantizar a los usuarios el acceso al servicio de transporte a un precio que refleje los costos incurridos en su prestación y un razonable beneficio empresario.

Los instrumentos básicos para la determinación de tarifas son: una estimación de costos de operación de vehículos adaptada a las condiciones locales y los factores de ocupación de las líneas. Este último elemento surge de los datos de tráfico, por lo que se insiste en la conveniencia de su completamiento y compatibilización. La estimación de costos, en cambio, es una tarea compleja por lo cual en este estudio se está realizando un desarrollo específico, cuyos lineamientos se presentan a continuación.

ESTIMACION DE COSTOS DE EXPLOTACION

Se está desarrollando un marco metodológico genérico que será luego adaptado en función de las características y grado de homogeneidad que presenten las distintas empresas.

La idea central es presentar una estimación de los costos de explotación de una empresa media representativa del sistema y la obtención de una tarifa media que cubra tales costos, de una manera simplificada, de tal forma de tener que trabajar con la menor cantidad posible de datos.

La contrastación con los datos particulares de cada empresa permitirá determinar si ello es deseable o si por la dispersión que presenten en materia de parque, frecuencias, kilometraje recorrido, pasajeros transportados etc. es conveniente definir más de un agrupamiento y por ende cálculos diferenciados de costos para cada uno de ellos.

El cálculo básico será realizado para servicios que operen en caminos llanos y pavimentados, desarrollándose por separado la estimación de los recargos que por tipo de camino o topografía correspondan.

La estimación será realizada en una planilla de cálculo electrónica - esta condición no es excluyente -, por lo que el ingreso de los datos necesarios y el cálculo en sí, insumen sólo algunos minutos. El resultado de cualquier modificación que se efectúe en los datos ingresados es prácticamente instantáneo.

Para el tratamiento de los diferentes items que componen la estructura de costos se toman como base metodologías de cálculo utilizadas tanto en el orden nacional como provincial (Córdoba, Mendoza, Buenos Aires) y elaboraciones propias.

El modelo de simulación efectúa el cálculo a través del cociente entre los costos por vehículo-kilometro y la producción por kilómetro expresada en pasajeros transportados, ambos imputados a la empresa representativa operadora del sistema.

La facilidad que presenta tanto para el cálculo como para la modificación de los parámetros que lo componen lo hacen apto para su utilización a nivel de cada empresa operadora o un subconjunto cualquiera de ellas.

El cálculo se encuentra subagrupado en items conforme a la naturaleza del gasto. Esto es, los costos de explotación se encuentran desagregados en: Variables, Fijos Directos, Fijos Indirectos y Costos del Personal de Conducción.

Para la utilización del método de cálculo, el organismo usuario deberá contar con una estructura mínima de equipo y personal, a saber:

- un computador de tipo PC, compatible.
- un programa LOTUS versión 2.0 o similar
- información necesaria:

i) cantidad de pasajeros transportados por mes y año por cada empresa y su distribución por tramos tarifarios.

ii) kilometraje mensual y anual recorrido por cada empresa.

iii) cantidad de vehículos de cada empresa, su marca y modelo.

iv) personal de cada empresa distribuido en las siguientes 4 categorías:

- personal de conducción.
- personal de tráfico
- personal de taller
- personal administrativo

v) sueldos básicos de convenio del personal mencionado en iv

vi) precios de los insumos que se enumeran a continuación:

- gas-oil
- aceite del motor
- grasa de caja
- juego de neumáticos y recapado
- chasis del vehículo tipo considerado
- carrocería del vehículo tipo considerado
- precio del m² de construcción
- Monto anual del seguro imputable a cobertura de Responsabilidad Civil

Con estos datos ingresados en el computador se obtendrá la estimación de los costos de explotación y la tarifa media correspondiente.

Los rubros de costo a desarrollar agrupados por categoría comprenden:

COSTOS VARIABLES

Son aquellos costos que varían directamente con la distancia recorrida.

- Combustible
- Lubricantes (Aceite del motor - Grasa de caja y diferencial)
- Neumáticos
- Conservación de neumáticos
- 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.

- Reparación del material rodante
- Amortización de vehículos

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.

- Patentes y tasas
- Seguro del vehículo
- Interés del capital invertido en vehículos

COSTOS DEL PERSONAL DE CONDUCCION

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 representativa.

- Personal de tráfico
- Personal de taller
- Personal de administración
- Conservación de inmuebles
- Amortización de inmuebles
- Interés del capital invertido en inmuebles
- Conservación de máquinas y herramientas
- Amortización de máquinas y herramientas

- Interés del capital invertido en máquinas y herramientas
- Seguros del personal
- Impuestos
- Gastos generales

TOTAL DE COSTOS DE EXPLOTACION

Es la suma de todos los costos específicos obtenidos y representa una aproximación aceptable al costo en que incurre un vehículo promedio de una empresa determinada en su tamaño y tipo de organización, al recorrer un kilómetro de su recorrido.

TARIFA MEDIA

La tarifa media se obtiene como resultante de relacionar el costo por vehículo-km de explotación con que actúa la empresa y el coeficiente de renovación (pasajero/km) considerado.

Esta tarifa media o tarifa por pasajero, teóricamente representa los costos medios unitarios de operación, incluyendo el beneficio empresario imputado como remuneración al capital invertido.

ESTIMACION DE RECARGOS TARIFARIOS POR TOPOGRAFIA Y TIPO DE CAMINO

La metodología de cálculo de costos será completada con una estimación de los diferenciales de costos atribuibles al tipo de camino y topografía utilizada por los distintos servicios.

La necesidad de la estimación deriva tanto de la desactualización que muestra la fijación de valores por estos conceptos por parte del Ente Nacional para los servicios de su jurisdicción como de las particularidades del transporte provincial, que principalmente en materia de parque utilizado, lo muestran sensiblemente diferenciado del de la larga distancia interjurisdiccional.

La Secretaría de Transporte de la Nación reconoce para las empresas que realicen tráficos interurbanos, incrementos en la tarifa-km originados en la distinta naturaleza de la calzada y de las características del terreno por donde se transita. Se parte de la base de estimar el costo en que incurre una empresa típica por recorrer un kilómetro de un camino pavimentado de llanura, al que se le adicionan incrementos derivados del cambio en las condiciones de los caminos.

Ello se ha reglamentado a partir de la Resolución 801 del año 1952, basada en los costos de explotación de las empresas de transporte automotor interjurisdiccional de la ley 12.346 del año 1937, la que ha sufrido hasta la fecha varias modificaciones.

En definitiva la resolución 801/52 y sus modificaciones reconoce dos tipos de calzadas por los cuales transitan los vehículos: los caminos pavimentados y los caminos no pavimentados. La resolución vigente no diferencia entre ripio y tierra, cosa que sí lo hacía la resolución 801/52 si se considera a los caminos de tierra con mejoras como caminos de ripio. En cuanto a las características del terreno se adicionan incrementos según éste sea medanoso, ondulado o montañoso.

El espíritu de la Resolución 801/52 es técnicamente correcto ya que es cierto que un vehículo tiene costos de operación diferentes en diferentes caminos. Mayor será el desgaste de los neumáticos en caminos con alta rugosidad, o menor será el kilometraje entre lavados si el camino es de ripio o de tierra, por ejemplo.

De esta forma, la determinación de los costos diferenciales de los vehículos interurbanos por transitar caminos con diferentes superficies de rodamiento y distintas topografías se torna central a la hora de definir las tarifas a cobrar por las empresas dedicadas al transporte de pasajeros.

Una estimación incorrecta de los costos transfiere a la tarifa (y por ende al pasajero) situaciones no deseadas: si la estimación subestima el costo real incurrido, las empresas se encontrarán operando en déficit operativo en la longitud del tramo: si la estimación sobreestima los costos, el usuario estará abonando un precio que incluye ganancias extraordinarias. En actividades reguladas como la presente es tarea del sector público regulador mantener una situación en donde la ecuación económica se equilibre con tasas de ganancias "normales" arbitrando los intereses en conflicto entre el productor y el consumidor.

Para el tratamiento de este tema se recurrirá a desarrollos existentes en la Secretaría de Transporte que permiten identificar y cuantificar las causas que hacen variar los costos de operación de los vehículos, en especial en los ómnibus interurbanos.

5. ANALISIS DE LA LEY DE TRANSPORTE

5.1. INTRODUCCION

En este capítulo se presenta lo elaborado respecto al tema de la Ley de Transporte, en esta primera etapa.

Se ha realizado una sucinta caracterización de la ley vigente que confirma la evaluada por las autoridades provinciales respecto a su insuficiencia y precariedad.

El objeto de análisis principal ha sido el Proyecto de Ley elaborado en la Provincia respecto al cual se incluyen apreciaciones o comentarios de aquellos aspectos sobre los que se estima conveniente alguna corrección o modificación.

A los efectos de que resulte comprensible , incluye en ANEXO A-5 una copia de los textos analizados.

5.2. LEY DE TRANSPORTE EN VIGENCIA

Como consecuencia de haberse realizado un análisis preliminar respecto del marco normativo que regula la prestación de transporte interurbano por automotor en la provincia de Santa Cruz, fue posible advertir que la materia ha sido abordada a través de la ley N° 799, que fuera sancionada y promulgada el 16 de marzo de 1973.

Se trata de un texto breve (dieciocho artículos incluido el de forma), que fija una serie de pautas generales con respecto a la autoridad de aplicación; al servicio de transporte de pasajeros (al que califica como servicio público) y su prestación a través de la figura de la concesión; a la licitación pública como procedimiento de selección previo a la adjudicación del servicio; y, además, se incluye una simple mención respecto del transporte de cargas, con relación al cual se establece que sea autorizado en forma directa. En cuanto a las penalidades, remite a futuras disposiciones reglamentarias.

El texto es insuficiente, por cuanto no incluye temas que pueden resultar esenciales. En efecto, el criterio de adoptar una técnica normativa que privilegie un contenido de lineamientos básicos por sobre una descripción de carácter reglamentarista, no es en sí mismo descalificable, sino que incluso puede llegar a ser aconsejable. Sin embargo, cuando se omite legislar sobre aspectos de fondo que pueden tener incidencia en cuanto a restringir o limitar derechos individuales, se genera un vacío que luego no puede ser subsanado por la vía reglamentaria. Por otra parte en el caso que nos ocupa, la reglamentación aún no ha sido dictada.

A título ilustrativo merecen señalarse algunos temas que no aparecen tratados en el texto legal, a saber:

- a) Atribuciones de la autoridad de aplicación;
- b) Condiciones para concesionario;

c) Derechos y obligaciones del concedente y del concesionario;

d) Régimen de penalidades, aunque sólo sea descripto de un modo global y genérico, fijando parámetros básicos que permitan identificar infracciones y sanciones. En cambio el texto legal remite totalmente a la reglamentación, lo cual no representa un criterio recomendable.

5.3. PROYECTO DE LEY

Para reemplazar la norma legal vigente, la Provincia ha redactado un proyecto de ley de transporte interurbano por automotor para la Provincia de Santa Cruz, el cual en la actualidad es objeto de tratamiento legislativo.

El citado proyecto consta de 121 artículos divididos en doce títulos.

En general el mismo fue elaborado con la idea de abarcar la mayor cantidad de temas que se refieren a la materia.

Así se pueden apreciar que se incluyen disposiciones con relación a lo siguiente:

- * Autoridad de aplicación

- * Transporte de pasajeros y de cargas

* Derechos y obligaciones del transportista de pasajeros y cargas

* Derechos y obligaciones de los usuarios del transporte de pasajeros y del dador de cargas

* Cargas máximas

* Régimen tarifario

* Fondo provincial del transporte.

Sin embargo, y sin perjuicio de lo señalado, se aprecia una significativa imprecisión terminológica, así como también se advierte que algunos temas no fueron tratados convenientemente, sin la suficiente sistematización, o bien, que se omitió considerar determinados aspectos que también pueden resultar relevantes. Por el contrario, se regulan otros que no poseen similar entidad para aparecer en un texto legislativo.

A continuación se realizará un detenido análisis del proyecto, señalándose los aciertos y las imprecisiones u omisiones que el mismo presenta.

Artículo 1°:

Se define al ámbito de aplicación material y espacial de la norma que se proyecta, incluyéndose en tal sentido, al servicio de transporte interurbano por automotor, cualquiera sea su naturaleza,

que se reluce dentro del territorio de la provincia. Posteriormente - como ya se verá -, en el artículo 3° se efectúa una descripción del referido ámbito de aplicación material, del cual se exceptúa al transporte por cuenta propia. Si bien esta exclusión a primera vista podría parecer contradictoria con la expresión "cualquiera fuera su naturaleza", utilizada en el artículo en análisis, se considera que la intención de los redactores fue circunscribir el ámbito de aplicación de la norma proyectada al transporte que se realiza "para terceros", tal como luego se deja establecido en forma expresa en el ya citado artículo 3°.

Artículo 2°:

Se establece que la Dirección de Transportes de la Provincia será la Autoridad de Aplicación y ejercerá el Poder de Policía. Esta es una expresión bastante corriente, no obstante lo cual se considera que no es la más adecuada. En efecto, el concepto "poder de policía", está referido a la facultad del Poder Legislativo de limitar los derechos individuales a través de las leyes que reglamentan el ejercicio de aquéllos.

En tal sentido, pareciera más conveniente expresar que la referida autoridad será competente en todo lo concerniente a la prestación del transporte en el ámbito provincial.

Artículo 3°:

Se describe el ámbito de aplicación material incluyéndose en el mismo a los servicios de transporte automotor efectuados por toda persona o sociedad que se proponga realizar, mediante retribución y por cuenta de terceros, el transporte de pasajeros y cargas, señalándose a continuación los aspectos relativos a la operación de tales modos que quedan sometidos al régimen legal.

Se exceptua al transporte por cuenta propia, al que no obstante se le aplicarían las tasas municipales. Sin perjuicio de ello, se considera que a dicho transporte también se le podrían aplicar reglas respecto de todo aquello vinculado con garantizar la seguridad.

Artículo 4°:

Se resalta la calificación de servicio público que se hace respecto del transporte de personas, señalándose que será concedido por el Poder Provincial, previa licitación pública, sobre la base del pliego de condiciones y especificaciones que determine la Autoridad de Aplicación.

Artículo 6°:

Se refiere a la necesaria autorización de la Autoridad de Aplicación en materia de cesión, transferencia o "fusión" de concesiones.

Si bien queda clara la idea que se pretende plasmar, la redacción no es apropiada. Va de suyo que la concesión debe ser otorgada por el poder concedente por ser éste, uno de los aspectos que caracteriza a dicho instituto de naturaleza contractual.

Artículo 7°:

Se dispone que las "Empresas de servicios públicos de transporte automotor deberán constituir domicilio legal dentro del territorio de la provincia".

Aparece como elemento significativo la circunstancia de exigirse la radicación en la provincia, respecto de todos aquellos que sean prestadores de los servicios. Se aprecia que se califica genéricamente como servicio público a los servicios de transporte automotor, sin distinguir entre el transporte de personas o de cosas, lo cual, en este último caso, constituiría un criterio equívoco.

Asimismo, no queda claro si la expresión "domicilio legal" está referida al concepto de tal tipo de domicilio propiamente dicho de acuerdo al Código Civil y a la Ley de Sociedades Comerciales, o

bien sólo se quiso significar que se trata del "domicilio especial" para uno o más trámites o procedimientos.

Artículos 8° y 9°:

Se refiere a las obligaciones de transportar y de contratar seguros de conformidad a las pertinentes normas de fondo.

Artículo 11°:

Señala los temas que se incluirán en la Reglamentación.

Se advierte que se remite al dictado de normas reglamentarias la consideración del tema de las penalidades. Tal criterio no sería correcto, por cuanto los lineamientos básicos del mismo deben estar en la ley. Por otra parte, ello no se condice con lo normado en los artículos 13, 14, 74, 98 y 99, que incluyen disposiciones referidas a dicho tema. Por lo demás, lo señalado no hace más que reflejar cierta incoherencia en la sistematización de la norma.

Artículos 13° a 17°:

Está referido a las multas, a la determinación de su valor, al instituto de la reincidencia, a la aplicación de las mismas, a las medidas recursivas posibles y la posibilidad del cobro ejecutivo en caso de multas impagas.

Se considera que hubiese sido más oportuno integrarlos en un título aparte junto con los artículos 74, 98, y 99.

Título II: Capítulo I

Cabe previamente hacer la advertencia sobre un error material en el proyecto, en cuanto a que no contiene un "Título I", no obstante lo cual podría inferirse que este último abarcaría los artículos 1° a 17°.

El Título II está referido al transporte de personas.

Artículo 19 inciso a:

Dentro del contexto de un artículo relativo a la planificación y ejecución de políticas para el sector, en el inciso señalado se fija el criterio de propender a una competencia regulada. Ello significa mantener la postura imperante hasta el momento en materia de transporte de pasajeros, tanto en el Estado Nacional como en el resto de las provincias.

Sin embargo, y sin que sea el caso analizar en este informe preliminar, las ventajas y desventajas de los denominados "sistemas regulados o desregulados", cabe poner énfasis en que debe prestarse atención a la evolución que el tema presenta especialmente a nivel nacional, por cuanto de registrarse un cambio sustancial en dicho ámbito, necesariamente se verá influido el desenvolvimiento del

transporte intraprovincial. Es por ello que se cree conveniente volver sobre el tema en el informe final.

Artículo 20:

Se refiere a las causas que pueden dar origen al establecimiento de una nueva línea de transporte de pasajeros.

Asimismo se prevé la posibilidad de subsidiar la prestación de servicios en una línea determinada. Tal extremo constituye una alternativa viable y en algunos casos muy recomendable. No obstante habría que analizar cómo se conjugaría ello con la actual política restrictiva del gasto público que se desarrolla tanto a nivel nacional como provincial.

Artículo 21:

En dicho artículo se alude al derecho que le cabe a cualquier particular de solicitar autorización para establecer una nueva línea, justificando la necesidad de la misma.

Se incluye la hipótesis de otorgar autorizaciones precarias y experimentales, con un plazo máximo de duración.

Dicha figura tal como está concebida no merece objeciones. En cambio podría merecer algún reparo la hipotética prioridad que consagra la parte final del artículo, respecto del prestador precario

en caso de igualdad de ofertas ante una eventual licitación. Sería más conveniente en tal circunstancia, incluir un puntaje específico para tal concepto en la metodología de evaluación del procedimiento licitatorio, para de ese modo no hablar de prioridades que podrían entenderse como contrarias al principio de igualdad que debe reinar en dicho procedimiento.

Artículos 24 y 25:

Cabe reiterar el comentario realizado con relación al artículo 21 última parte.

Artículo 29:

Contiene una disposición por la cual se trata de evitar la posibilidad de que se generen monopolios. Incluso se procura que no existan idénticos grupos controlantes en la mayoría de las sociedades operadoras. Ello representa la fijación de una postura que puede considerarse aceptable. No obstante para tal fin habría que incorporar una disposición que exigiese la obligatoriedad de la emisión de títulos nominativos no endosables por parte de las sociedades que exploten el transporte, (extremo necesario para posibilitar tal postura), lo cual no se desprende del texto en análisis, ni de la actual normativa de fondo. Sin perjuicio de lo señalado, el referido criterio no se condice con la letra y el espíritu de lo dispuesto en el artículo 39 de la ley N° 23.697.

Artículo 32:

Se cree que existe un simple error material en cuanto a la omisión de la palabra "no", entre las de "pasajeros" y "podrán", en el primer renglón del artículo.

Artículo 36 y 37:

Se prevé establecer un derecho de concesión como garantía de cumplimiento de obligaciones. Ello representa un criterio recomendable.

Artículo 38:

Se incluyen como derivados a la reglamentación, temas de necesaria regulación legislativa como las garantías y penalidades (incisos c y d). Por otra parte, dichos temas ya son tratados en el proyecto de texto legal por lo que resulta superfluo remitirlos a la reglamentación.

Capítulo II, Artículos 40 a 53:

Se incluyen obligaciones referidas a la explotación del servicio. Algunas son de mayor entidad, otras son meramente operativas.

Entre otras se pueden mencionar los relacionados con recorridos, velocidades máximas, horarios, billetes, guías de equipajes, transporte sin cargo, descuentos, abonos, desinfección de unidades, exhibición de letreros o afiches, o bien con prohibiciones de transportar personas con enfermedades infectocontagiosas o en estado de ebriedad, etc.

Artículo 54:

La posibilidad de celebrar el convenio entre el Organismo Nacional competente en la materia y la Autoridad de Aplicación, referente a permitir la eximición de gravámenes provinciales a los transportes nacionales y la distribución de las tasas percibidas y destinadas a la conservación de caminos, sólo parece viable, en tanto exista una norma de naturaleza legislativa en el orden nacional que autorice tal extremo.

Capítulo III: Artículos 58 a 65

Se refiere a los derechos y obligaciones de los usuarios del servicio de transporte de pasajeros.

Consagra la igualdad de trato para con los mismos, así como también la obligación de resultado de llevar al pasajero a destino. Asimismo contiene disposiciones sobre reintegro del importe de pasajes por servicios, libro de quejas y comportamiento de los usuarios.

Capítulo IV - Artículos 66 a 73:

Se vincula con los denominados servicios especiales y a los servicios turísticos.

En el caso de los servicios especiales, los circunscribe - en cuanto a quiénes pueden realizarlo - a los concesionarios del servicio público de transporte.

Con relación a los servicios para el turismo, se los califica como servicio público, criterio este que se considera erróneo por cuanto los mismos no participan de la naturaleza y caracteres de lo que se define como servicio público. Por eso resulta impropio hablar de frecuencias en tal tipo de servicios (como se resalta en el artículo 70 inciso a) ya que el transporte turístico se caracteriza por el amplio margen de flexibilidad y libertad en cuanto a precio y condiciones de prestación.

Capítulo V: Artículos 74

Está referido a las infracciones y las multas, fijando distintas cantidades de unidades fijas (que son definidas en el artículo 13) para diferentes tipos de infracciones. Se considera que la enumeración es insuficiente e inconexa. Además cotejando entre sí las diferentes sanciones, se advierte que algunas no guardan relación con otras en cuanto a su magnitud, comparando a su vez la importancia de las distintas infracciones.

El último párrafo del artículo 74 resulta por demás confuso, ya que no es posible entender el alcance del mismo.

Por otra parte la potestad sancionatoria de la Autoridad de Aplicación, no constituye una facultad que pueda ejercerse discrecionalmente por aquélla, y la no aplicación de sanciones sólo puede darse cuando se compruebe que el hecho "prima facie" considerado como infracción, finalmente no fue tal, o bien cuando del procedimiento previo no se desprendan elementos suficientes para determinar la existencia de una actitud infractora.

Título III. Transporte de cargas. Capítulos I a VI.
Artículos 75 a 99:

Este título está referido al transporte de cargas.

En el mismo se incluyen capítulos - al igual que en el caso del transporte de pasajeros - relativos a las obligaciones y derechos de los transportistas, al dador de la carga, a las cargas máximas, a los permisos precarios y especiales y a las infracciones y sanciones.

Con relación a la condición necesaria para realizar el transporte, se prevé la existencia de un registro, lo cual constituye una postura coincidente con el criterio imperante actualmente tanto a nivel nacional, como en otras provincias.

Sin embargo, el dato significativo lo representa el hecho de regularse la fijación de tarifas por parte del Estado Provincial, medida esta que no se condice con la moderna concepción que impera en el transporte de cargas, según la cual el mismo se desarrolla en un marco de libertad de mercado, donde el precio del flete es convenido por las partes contratantes.

Por otra parte, esa es la idea que se desprende de lo dispuesto por el Decreto N° 2284/91 del Poder Ejecutivo Nacional.

Es por ello que tampoco se considera procedente lo reglado en el Título IV, capítulo I, por el que se regula un Régimen Tarifario para el Transporte de Cargas.

Asimismo cabe referirse brevemente al contenido del artículo 80. El mismo de por sí es impreciso y creemos que se confunde a la empresa prestataria con el servicio prestado. Este último será interjurisdiccional o provincial de acuerdo al origen y destino que vincule y al ámbito espacial en donde los mismos se encuentren. Si en cambio, lo que se quiere es impedir registrarse a empresas que pretendan realizar tráficos locales, por el hecho de que también efectúan servicios interjurisdiccionales, la restricción no parece aconsejable, aunque tal decisión pueda ser adoptada en el marco de las propias facultades constitucionales de la legislatura provincial. No debe olvidarse que - de acuerdo al texto en análisis - resulta requisito excluyente tanto para el transporte de pasajeros, como para el de cargas, el poseer radicación en la provincia (artículos 7 y 83).

Títulos V y VI: Artículos 105 a 117

Los títulos V y VI se refieren al Fondo Provincial del Transporte y a la Tasa de Fiscalización del Transporte, incluyendo normas con contenidos análogos a las disposiciones de la ley N° 17.233, vigente en el orden nacional.

Surge una duda respecto de lo establecido en el artículo 113, en cuanto prevé el pago de una tasa por parte de transportistas no radicados en la provincia. Si se tiene en cuenta que la radicación es un requisito para actuar como transportista, no queda claro qué tasa tributaría el transportista no radicado, cuál sería el hecho que generaría el tributo, y por qué concepto aquél pasaría a convertirse en sujeto obligado.

Título VII: Artículos 118 a 121:

Por último el proyecto contiene un Título relativo a Disposiciones Complementarias que no merece mayores comentarios, salvedad hecha de la imprecisión que se desprende del artículo 120, en cuanto a las normas que quedarían derogadas, lo cual en lo posible debiera evitarse. Tampoco resulta procedente derogar disposiciones reglamentarias a través de una ley por cuanto ambas potestades (legal y reglamentaria), son ejercidas por Poderes diferentes, en uso de facultades propias que se desprenden de la Norma Constitucional específica, principio este que constituye una de las bases fundamentales sobre las que sustenta el sistema republicano.

CONCLUSION:

Como conclusión, no cabe sino reiterar que el texto proyectado, si bien pretende ser ambicioso en cuanto a contemplar una gran cantidad de temas relativos a la materia, aparece en cambio - como ya fue puntualizado - como incompleto y sin la debida sistematización, presentando además imprecisiones terminológicas que confunden su contenido.

Es por ello que se sugiere, que sin apartarse del propósito que inspiró su redacción, podría propiciarse su perfeccionamiento para reglar satisfactoriamente la materia en análisis.

A N E X O A-2



PROVINCIA DE SANTA CRUZ
MINISTERIO DE ECONOMIA
Y OBRAS PUBLICAS

Dirección Provincial de Transporte
y Aviación Civil

LINEAS REGULARES DE TRANSPORTES

Nºs.	NOMBRE DE LA EMPRESA	Nº EXPEDIENTE
1.-	QUEBECK TOURS.	400.635/88.-
2.-	RUTA TRES.-	404.953/81.-
3.-	INTERLAGOS TURISMO.-	404.952/81.-
4.-	EXPRESO EL PINGUINO.-	411.058/87.-
5.-	LOS GLACIARES.-	407.607/86.-
6.-	EMERESA "COMI".-	408.582/86.-
7.-	LA UNION.- LTDA.-	8283/65.-M.G.-
8.-	V.H. ALFONSO LEMVA.-	410.429/87.-
9.-	TRANSP. CERRO S. LORENZO.-	402.473/80.-
10.-	EMP. GREKO.(PEDRO KOVACIC PEDRO.)	412.665/91.-
11.-	OJEDA JUAN CARLOS.-	410.808/91.-
12.-	COOTRAP. S.R.L.-	412.952/91.-
13.-	COOTRA S.R.L.-	
14.-	EMPRESA ORTIZ.-	412.506/87.-

LINEAS DE TRANSPORTES

LINEA RIO GALLAGOS-RIO TURBIO

SAFERO RIO TURBIO S.R.L.

BASE 3- EL PERUINO

SAFERO SAN JOSE

LINEA RIO GALLAGOS SALAPARO

SAFERO EL PERUINO

SAFERO TURBIO

LINEA RIO GALLAGOS SALTA CHIVA

SAFERO EL PERUINO

LINEA RIO GALLAGOS-FUENTE SAN JULIAN

SAFERO RITA PASS.

LINEA FUENTE SAN JULIAN-BASE SARACOLIN.

SAFERO "FUENTE SAN LORENZO"

LINEA SALTA CHIVA-LOS ANTIQUOS

SAFERO "COMI"

SAFERO V.H. (LEIVA)

LINEA RIO GALLAGOS GOB. GARCERAN

SAFERO "LOS OLA TARCIS"

LINEA SALTA CHIVA-FUENTE DEBANA

SAFERO "LA PUER LIDA"

LINEA RIO TURBIO 28 DE NOVIEMBRE

SAFERO "COOTRA"

LINEA SALTA CHIVA I. TARCIS

SAFERO "MIA"

d.)

RIO GALLEGOS. CALAFATE. (TRAMO). -

CALAFATE RIO GALLEGOS

NOTA: ESTA EMPRESA SOLICITO A NIVEL NACIONAL. LINEA CALAFATE-PUERTO NATALES
(CHILE) ESTA EN TRAMITE.

IMPRESA: RUTA TRES PROPIETARIO: ERNESTO RISETTI.

ARTES JUEVES Y DOMINGOS. 12 HS.-

CLIVIA RIO GALLEGOS.

LUNES MIÉRCOLES Y SABADOS 04Hs.-

RIO GALLEGOS- PUERTO SAN JULIAN.

TODOS LOS DIAS. A LAS 15,30 HS.-

NOTA: A NIVEL NACION CON PERMISO DE TEMPORADA. RIO GALLEGOS/CORDOBA.

MIÉRCOLES Y VIERNES A LAS 20:00 HS.-

LA PRESA "GREKO"

GOBERNADOR GREGORES PIEDRA BUENA- RIO GALLEGOS.

DOMINGOS Y JUEVES A LAS 13:00 HS.-

LEGA A FIDRABUENA 15.45 Hs.-

Y A RIO GALLEGOS 19:00 Hs.-

REUNIONA LOS MARTES: Y SACADOS A LAS 13Hs.-

LLEGANDO A PIEDRABUENA A LAS 16:00Hs.-

A 50-000000-105 19:00s.-

EMPRESA "QUEBECK TOURS. "

RIO GA LLEGOS A RIO TURBIO. TODOS LOS DIAS.

8. LVS 14 : COHS.-

LOTA: HACE VIAJES ESPECIALES CIRCUITOS CERRADO. (A LA RIOJA/CORDOBA). -

[illegible]

TODOS LOS DIAS DESDE RIO GALLEGOS.

DE RIO GALLEGOS A LOS ANTIGUOS.

DE LOS ANTIGUOS MARTES JUEVES Y DOMINGOS A LAS 16Hs.-

LUNES MIÉRCOLES Y VIERNES. SALE A LAS 12:00 LLEGA A LAS 18:00hs.-

TODOS LOS DIAS A LAS 13:00Hs.-

RIO GALLEGOS A CAPITAL FEDERAL. MARTES Y VIERNES A LAS 22:00 Hs.-

EMPRESA: EL PINGUINO: RIO GALLEGOS/PUNTA ARENAS.

8XKK5N1

EMPRESA: GHISONI. RIO GALLEGOS PUNTA ARENAS. LUNES Y JUEVES. 09:00 Hs

EMPRESA: VERA., RIO GALLEGOS PUNTA ARENAS LUNES Y VIERNES 12:00HS

EMPRESA MANZILLA RIO GALLEGOS PUNTA ARENAS. LCS SABADO S 13:30 Hs.-

EMPRESA BUS SUR: RIO GALLEGOS PTO. NATALES. MARTES Y JUEVES 17:00 Hs.

[illegible]

LA FLESA: DON OTTO: RIO GALLEGOS BAHIA BLANCA. MARTES JULIO 25 DOMINGOS. 23:30HS

TRANSPORTADORA PATAGÓNICA: RIO GALLEGOS BS.AS. E INTERMEDIAS 23:30.

COCHINACION. BARILOCHE BAHIA BLANCA MAR DEL PLATA NEUQUEN.- Y 1000 LGS. 1144

EMPRESA: ANDESMAR. RIO GALLEGOS MENDOZA CON COMBINACION A SALTA E INTER,-

DIAGNOSTICO: COOTRA S.R.L. RIO TURBIO-28 de NOVIEMBRE./PASANDO POR ETN. 3 YUJUY
DIFUSOR.- (TRABAJAN HACE (6) AÑOS).-

[illegible]

TRAFICO 28 de NOVIEMBRE /RIO TURBIO.

FECHA DE INICIACION: ENERO 1991.-

2 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100 101 102 103 104 105 106 107 108 109 110 111 112 113 114 115 116 117 118 119 120 121 122 123 124 125 126 127 128 129 130 131 132 133 134 135 136 137 138 139 140 141 142 143 144 145 146 147 148 149 150 151 152 153 154 155 156 157 158 159 160 161 162 163 164 165 166 167 168 169 170 171 172 173 174 175 176 177 178 179 180 181 182 183 184 185 186 187 188 189 190 191 192 193 194 195 196 197 198 199 200 201 202 203 204 205 206 207 208 209 210 211 212 213 214 215 216 217 218 219 220 221 222 223 224 225 226 227 228 229 230 231 232 233 234 235 236 237 238 239 240 241 242 243 244 245 246 247 248 249 250 251 252 253 254 255 256 257 258 259 260 261 262 263 264 265 266 267 268 269 270 271 272 273 274 275 276 277 278 279 280 281 282 283 284 285 286 287 288 289 290 291 292 293 294 295 296 297 298 299 300 301 302 303 304 305 306 307 308 309 310 311 312 313 314 315 316 317 318 319 320 321 322 323 324 325 326 327 328 329 330 331 332 333 334 335 336 337 338 339 340 341 342 343 344 345 346 347 348 349 350 351 352 353 354 355 356 357 358 359 360 361 362 363 364 365 366 367 368 369 370 371 372 373 374 375 376 377 378 379 380 381 382 383 384 385 386 387 388 389 390 391 392 393 394 395 396 397 398 399 400 401 402 403 404 405 406 407 408 409 410 411 412 413 414 415 416 417 418 419 420 421 422 423 424 425 426 427 428 429 430 431 432 433 434 435 436 437 438 439 440 441 442 443 444 445 446 447 448 449 450 451 452 453 454 455 456 457 458 459 460 461 462 463 464 465 466 467 468 469 470 471 472 473 474 475 476 477 478 479 480 481 482 483 484 485 486 487 488 489 490 491 492 493 494 495 496 497 498 499 500 501 502 503 504 505 506 507 508 509 510 511 512 513 514 515 516 517 518 519 520 521 522 523 524 525 526 527 528 529 530 531 532 533 534 535 536 537 538 539 540 541 542 543 544 545 546 547 548 549 550 551 552 553 554 555 556 557 558 559 560 561 562 563 564 565 566 567 568 569 570 571 572 573 574 575 576 577 578 579 580 581 582 583 584 585 586 587 588 589 590 591 592 593 594 595 596 597 598 599 600 601 602 603 604 605 606 607 608 609 610 611 612 613 614 615 616 617 618 619 620 621 622 623 624 625 626 627 628 629 630 631 632 633 634 635 636 637 638 639 640 641 642 643 644 645 646 647 648 649 650 651 652 653 654 655 656 657 658 659 660 661 662 663 664 665 666 667 668 669 670 671 672 673 674 675 676 677 678 679 680 681 682 683 684 685 686 687 688 689 690 691 692 693 694 695 696 697 698 699 700 701 702 703 704 705 706 707 708 709 710 711 712 713 714 715 716 717 718 719 720 721 722 723 724 725 726 727 728 729 730 731 732 733 734 735 736 737 738 739 740 741 742 743 744 745 746 747 748 749 750 751 752 753 754 755 756 757 758 759 760 761 762 763 764 765 766 767 768 769 770 771 772 773 774 775 776 777 778 779 780 781 782 783 784 785 786 787 788 789 790 791 792 793 794 795 796 797 798 799 800 801 802 803 804 805 806 807 808 809 810 811 812 813 814 815 816 817 818 819 820 821 822 823 824 825 826 827 828 829 830 831 832 833 834 835 836 837 838 839 840 841 842 843 844 845 846 847 848 849 850 851 852 853 854 855 856 857 858 859 860 861 862 863 864 865 866 867 868 869 870 871 872 873 874 875 876 877 878 879 880 881 882 883 884 885 886 887 888 889 890 891 892 893 894 895 896 897 898 899 900 901 902 903 904 905 906 907 908 909 910 911 912 913 914 915 916 917 918 919 920 921 922 923 924 925 926 927 928 929 930 931 932 933 934 935 936 937 938 939 940 941 942 943 944 945 946 947 948 949 950 951 952 953 954 955 956 957 958 959 960 961 962 963 964 965 966 967 968 969 970 971 972 973 974 975 976 977 978 979 980 981 982 983 984 985 986 987 988 989 990 991 992 993 994 995 996 997 998 999 1000 1001 1002 1003 1004 1005 1006 1007 1008 1009 1010 1011 1012 1013 1014 1015 1016 1017 1018 1019 1020 1021 1022 1023 1024 1025 1026 1027 1028 1029 1030 1031 1032 1033 1034 1035 1036 1037 1038 1039 1

TRAMO RIO TURBIO /28 de NOVIEMBRE.

UNIDOLS:M. BENZ MODELOS 80/81.-

[illegible]

20' MINUTOS POR PERMISIONARIAS.

[illegible]

EMPRESA : LA UNION.

TRAMO: CALETA OLIVIA/PTG-DESEADO E INTERMEDIAS.

UNIDADES (2) MODELOS. 82 M. BENZ 608.

FRECUENCIAS DIARIAS (2) DOS.

INDICACION: AÑO 1984.-

$x_1 x_2 x_3 \cdots x_{n-1} x_n = x_1^2 x_2^2 x_3^2 \cdots x_{n-1}^2 x_n^2$

IMPRESA. V.H. LEIVA.

TRAILO: LOS ANTIGUOS PERITO MORENO

FRECUENCIAS DIARIAS UNA

INICIO: AÑO 1987.

UNIDADES. 1 MERCEDES BENZ 608- MOD.81 1 FORD. 350. MOD.79.

[illegible]

[illegible]

MARCA	MODELO	PATENTE	TIPO DE SEGURO	VTO. POLICIA
1	2	3	4	5
6	7	8	9	10
11	12	13	14	15
16	17	18	19	20
21	22	23	24	25
26	27	28	29	30
31	32	33	34	35
36	37	38	39	40
41	42	43	44	45
46	47	48	49	50
51	52	53	54	55
56	57	58	59	60
61	62	63	64	65
66	67	68	69	70
71	72	73	74	75
76	77	78	79	80
81	82	83	84	85
86	87	88	89	90
91	92	93	94	95
96	97	98	99	100

Afectado a Conducción: 21
Afectado a Administración: 25
Afectado a Talleres: 13

Oficinas:	SI	m2	NO POSEE
Garage:	SI	m2	NO POSEE
Taller:	SI	m2	NO POSEE

[illegible]

VEHICULO MERCEDES BENZ

NRO INI.	MODELO	NRO.MOTOR	NRO.CHASIS	PATENTE	AÑO	Seguro	Inspección
01	OH 1418/60	341.947-10-120.703	351.223-11-083215	Z040763	1989	✓	✓
03	OH 1419/60	345.942-10-109.411	345.211-11-074565	Z038092	1987	✓	✓
04	OH 1419/60	345.942-10-100.342	345.211-11-068436	Z035024	1985	✓	✓
05	OH 1419/60	345.942-10-107.889	345.211-11-073638	Z038068	1988	✓	✓
07	OF 1114/45	341.950-10-079.265	341.066-10-000149	C1243290	1984	✓	✓
08	O 170/555	341.943-10-069.420	341.252-10-002935	Z031207	1981	✓	✓
09	L1114/48	341.912-10-070.364	341.036-15-054565	C1191383	1983	✓	✓
010	OH 1419/60	345.942-10-098.560	345.211-11-067127	Z034758	1985	✓	✓
011	L0 1114/48	341.932-10-008.114	341.042-10-032204	V008599	1979	✓	✓
012	OH 1419/60	345.942-10-112.569	345.211-11-076852	Z038643	1988	✓	✓
016	OH 1418/60	341.947-10-120.701	351.223-11-083210	Z040764	1989	✓	✓
017	OF 1214/45	341.949-10-107.050	341.066-11-073008	Z038028	1987	✓	✓

COCHES SCANIA

02	K112 4X2N63	2038243	02402159	Z038845	1988	✓	✓
014	K112 4X2S63	2038120	02402100	Z038707	1988	✓	✓
018	K112 6X2S31	2040245	02402548	Z040896	1990	✓	✓
019	K112 6X2S31	2040247	02402550	Z040897	1990	✓	✓
020	K112 6X2S31	2039527	02402426	Z040590	1989	✓	✓
021	RENAULT TRAFIC	5651560	8A1TA13ZZMS001550	Z042214	1992	✓	✓
022	RENAULT TRAFIC	5651632	8A1TA13ZZMS001555	Z042213	1992	✓	✓
023	RENAULT TRAFIC	5651927	8A1TA13ZZMS001741	Z042223	1992	✓	✓
024	RENAULT TRAFIC	5605004	8A1TA13ZZMS000430	Z041470	1991	✓	✓
025	E 1800 (SA71)	F9 221641 (MAZDA)	SRX081-507758	Z038070	1987	✓	✓

FICHA DE CARACTERIZACION DE EMPRESAS PRESTATARIAS

EMPRESA: QUEBEK TOURS RAZON SOCIAL: QUEBEK TOURS S.R.L

FECHA DE INICIO EN LA ACTIVIDAD: AÑO 1988.-

CANTIDAD DE VEHICULOS EN SERVICIO: CINCO (05)
FUERA DE SERVICIO UNO (01)

DETALLE DE LAS UNIDADES:

MARCA	MODELO	PATENTE	TIPO DE SEGURO	VTO. POLIZA
SCANIA	1981	C1128169	OMNIBUS SERV ESP	16/05/92
SCANIA	1978	C898676	OMNIBUS SERV ESP	16/05/92
MERCEDES B.	1989	VO36084	OMNIBUS SERV ESP	16/05/92
MERCEDES B.	1981	VO14773	OMNIBUS SERV ESP	16/05/92
SCANIA	1989	VO36576	OMNIBUS SERV ESP	20/02/92
FIAT 319	1978	VO07571	- - - - -	- - - - -

DOTACION DE PERSONAL:

Afectado a Conducción: OCHO (08)
Afectado a Administración: CUATRO (04)
Afectado a Talleres: - - - - -

INSTALACIONES FIJAS:

Oficinas:	SI	<u>X</u>	m2	NO POSEE
Garage:	SI		m2	NO POSEE <u>X</u>
Taller:	SI		m2	NO POSEE <u>X</u>

FICHA DE CARACTERIZACION DE EMPRESAS PRESTATARIAS

EMPRESA: TRANSPORTES RUTA 3 RAZON SOCIAL: RUTA 3

FECHA DE INICIO EN LA ACTIVIDAD: 23 de FEBRERO DE 1981

CANTIDAD DE VEHICULOS EN SERVICIO: TRES (3)
FUERA DE SERVICIO 1 unidad OKM Carrozando

DETALLE DE LAS UNIDADES:

MARCA	MODELO	PATENTE	TIPO DE SEGURO	VTO. POLIZA
DEUTZ	1976	X128365	PLAN (b)	
SCANIA	1984	E 1204 595	PLAN (b)	
MERCEDES BENZ	1990	C 149689	PLAN (b)	
CARROSERIA MODELO 1986 , MOTOR 1990				

DOTACION DE PERSONAL:

Afectado a Conducción: SIETE CHOFERS (7)

Afectado a Administración: DOS (2)

Afectado a Talleres: DOS (2)

INSTALACIONES FIJAS:

Oficinas:	SI SI	m2	50mts	XXXXXXXXXX
Garage:	SI SI	m2		XXXXXXXXXX
Taller:	SI SI	m2		XXXXXXXXXX

TRANSPORTE AUTOMOTRIZ DE PASAJEROS
"RUTA 3"
TERMINAL T.E. 22247, RIO GALLIGOS 10
Rio Gallegos - Pcia. Santa Cruz - Pcia. San Juan
C. Ordoñez - Pcia. Santa Cruz
Servicio de Pasajeros y Encomiendas

A N E X O A - 5

LEY N° 799

SANCIONADA: 16-3-73

PROMULGADA: 16-3-73

DECRETO NACIONAL: 916/73

VISTO:

La autorización conferida por el Gobierno Nacional mediante Decreto N° 916 de fecha 2 de febrero de 1973, la Política Nacional N° 77 y en ejercicio de las facultades legislativas que le otorga el Artículo 9° del Estatuto de la Revolución Argentina;

EL GOBERNADOR DE LA PROVINCIA SANCIONA Y PROMULGA
CON FUERZA DE LEY:

Artículo 1°) La explotación del servicio interurbano de transporte de pasajeros, encomiendas, cargas generales o hacienda, que toda persona se proponga realizar mediante retribución de terceros dentro del territorio de la Provincia, sea cual fuere el medio de transporte que utilice, estará sujeto a las prescripciones de la presente ley y a las disposiciones que al respecto se dicten en el futuro.

Artículo 2°) La aplicación, fiscalización y cumplimiento de la presente ley, estará a cargo de la Dirección de Transportes de la Provincia, quien podrá a tal efecto solicitar la colaboración de todas las reparticiones provinciales o municipales y el auxilio de la fuerza pública, si fuere necesario.

Las Municipalidades actuarán como delegadas de la Dirección de Transportes cuando la misma lo considere necesario.

Artículo 3°) Los servicios públicos de transportes en carácter internacional o interprovincial sujetos a la jurisdicción nacional que transiten total o parcialmente por el territorio de la Provincia quedan excluidos del régimen establecido en la presente ley, sin perjuicio de ello deberán acreditar la condición de permisionarios ante la Dirección de Transporte de la Provincia, quien podrá regularlos en todo de realizar servicios que se realicen dentro del óbito municipal estarán sujetos exclusivamente a la jurisdicción del respectivo municipio.

Artículo 4°) Exclúyense de las disposiciones de la presente ley a las personas o sociedades que realicen el transporte de pasajeros, encomiendas, cargas o animales para las necesidades propias o realicen exclusivamente servicios de recreación o transportes de escolares o turismo, en lugares definidos; no obstante, deberán notificar de tal situación a la Dirección de Transporte antes de iniciar el servicio.

Artículo 5°) El servicio público de transporte de pasajeros, podrá realizarse a través de concesiones o otorgar por la Dirección de Transporte para fomentar el desarrollo económico. Las concesiones serán adjudicadas por Licitación Pública en caso de existencia de varios presuntos proponentes lo justifiquen o en su defecto, en base al ofrecimiento que formule el propio interesado, previo estudio de las condiciones propuestas y cumplimiento de las exigencias de la presente ley. La Dirección de Transporte queda facultada para autorizar servicio público de pasajeros en forma experimental por un lapso no mayor de un (1) año, prorrogable por otro período igual siempre y cuando hubieran realizado el servicio en forma satisfactoria.

Artículo 6°) El término de las concesiones no podrá exceder de cinco (5) años, si el concesionario optare por la renovación, deberá solicitarlo con una antelación no menor de 120 días corridos a la fecha de su vencimiento. El Poder Ejecutivo podrá prorrogar la concesión por otro período igual, reservándose la facultad de exigir modificaciones que hagan al mejoramiento del servicio u otros de interés público.

Artículo 7°) Los llamados a licitación para la concesión de transporte público de pasajeros se harán en base a los pliegos y condiciones que fije la Dirección de Transportes con la autorización previa del Poder Ejecutivo.

Artículo 8º) Las concesiones no se otorgarán con carácter exclusivo, pero sí se podrán dar varias concesiones en una misma línea cuando se considere necesario la estabilidad económica, del permisionario existente en la misma.

Artículo 9º) Las concesiones no podrán ser negociadas, transferidas o fusionadas con otras, ni parcialmente cedidas o arrendadas sin la autorización del Poder Ejecutivo.

Artículo 10º) Los concesionarios deberán constituir domicilio legal dentro del territorio de la Provincia, donde radicarán su administración central.

Artículo 11º) Los concesionarios de transporte de pasajeros están obligados a garantizar el riesgo de los pasajeros, personal, terceros y cargas, mediante contratación de seguro que para tal caso corresponda.

Artículo 12º) Será obligatorio para el concesionario:

- a) Transportar sin cargo a menores de tres años que no ocupen butacas.
- b) Acatar órdenes oficiales de pasajes y cargas.
- c) Someter a la aprobación de la Dirección de Transportes las modificaciones de tarifas u horarios.
- d) Proveer cada unidad de transporte del libro de Quejas.
- e) Respetar las reglamentaciones de tránsito de las distintas jurisdicciones y acatar las disposiciones nacionales, provinciales y municipales, relativas a las unidades para el transporte de pasajeros y cargas.
- f) Comunicar la reducción o aumento de horarios a la Dirección de Transportes.

Artículo 13º) Queda expresamente prohibido toda modificación de recorridos sin causa justificada como las prolongaciones de servicios sin autorización previa de la Dirección de Transportes.

Artículo 14º) Los concesionarios no podrán interrumpir total o parcialmente un servicio sin causa justificada.

Artículo 15º) Las multas y sanciones por violación de la presente Ley serán aplicadas por la Dirección de Transportes conforme a las disposiciones reglamentarias que al respecto se dicten.

Artículo 16º) La Dirección de Transportes, por referendun del Poder Ejecutivo, podrá celebrar convenios con la autoridad nacional competente, con el objeto de regular las prestaciones de servicios de carácter nacional e interprovincial en coordinación con los que se autoricen por aplicación de la presente Ley. Asimismo con igual objeto podrá celebrar convenios con los municipios de la Provincia.

Artículo 17º) La explotación de transporte de encomiendas, cargas (excepto las peligrosas), será autorizada directamente por la Dirección de Transportes, por períodos no mayores de dos (2) años pudiendo renovarse por igual tiempo indefinidamente, cuando a juicio de la Dirección, el servicio se haya prestado satisfactoriamente.

Artículo 18º) Comuníquese, publíquese, dese al Boletín Oficial y, archívese.

FERNANDO DIEGO G RUI
MANUEL LOPEZ LESTER
ALFREDO VIALL/

Poder Legislativo de la Provincia de Santa Cruz
Honorable Cámara de Diputados
Bloque Justicialista

EL PODER LEGISLATIVO DE LA PROVINCIA DE SANTA CRUZ

SANCIONA CON FUERZA DE

LEY

HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS
MESA DE ENTRADA Y SALIDA
ENTRADA: 25-03-91
HORA: 17:30
Nº PROY.: 58

ARTICULO 1º: El Servicio de Transportes Interurbano por Automotor, cualquiera fuera su naturaleza que se realice dentro del territorio de la provincia, quedará sujeto a las prescripciones de la presente Ley y su Reglamentación.

ARTICULO 2º: La Dirección de Transportes de la Provincia será la Autoridad de Aplicación y ejercerá el Poder de Policía del transporte en el ámbito provincial; podrá a tal efecto solicitar la colaboración de todas las reparticiones oficiales, como así el auxilio de la fuerza pública si fuera necesario.

ARTICULO 3º: Las prescripciones de la presente Ley y su Reglamentación, regirán para los servicios de transportes automotor, efectuados por toda persona o sociedad que se proponga realizar, mediante retribución y por cuenta de terceros: el transporte de pasajeros, // cargas, en la parte pertinente a registros y habilitaciones, guías, cartas de porte, tarifas, tasas/multas, encomiendas o haciendas dentro de la jurisdicción provincial. Estarán exceptuadas de sus disposiciones, el transporte de cosas propias siempre que fueran conducidas en vehículos de propiedad del vendedor o comprador, a excepción de las tasas municipales.

ARTICULO 4º: El Servicio Público de Transporte de Pasajeros por Automotor, será concedido // por el Poder Ejecutivo Provincial, previa licitación pública y en las condiciones // que establece la Ley.

ARTICULO 5º: Los llamados a licitación para la concesión de servicios públicos de transportes // de pasajeros y estaciones terminales, se hará en base a los pliegos de condiciones y especificaciones que fijará la Autoridad de Aplicación.

ARTICULO 6º: Las concesiones no podrán ser concedidas, fucionadas ni parcialmente cedidas o // arrendadas; sin la aprobación previa de la Autoridad Concedente, so pena de // pérdida de beneficio.

ARTICULO 7º: Las Empresas de servicios públicos de transporte automotor, deberán constituir // domicilio legal dentro del territorio de la provincia, donde radicarán sus movili- // dades, libros, y demás antecedentes relativos a la explotación del servicio, los que deberán estar a disposición de la Autoridad de Aplicación.

ARTICULO 8º: Los concesionarios estarán obligados a transportar todas las personas, efectos y // cosas que estén autorizados a conducir conforme a las prescripciones del Código // de Comercio para los acarreadores públicos y no podrán suspender el servicio sin previa autorización de la Autoridad de Aplicación.

ARTICULO 9º: Las empresas concesionarias, o aquellas que cuenten con autorización precaria // para prestar servicios públicos de transportes por automotor, están obligadas a // garantizar el riesgo de pasajeros, personal, terceros y carga, mediante contratación del seguro // que para tal caso corresponden.

ARTICULO 10º: Los vehículos afectados al transporte de pasajeros, cargas y haciendas deberán

Poder Legislativo de la Provincia de Santa Cruz
Honorable Cámara de Diputados
Bloque Justicialista

112-
circular con las guías, cartas de porte o boletos, autorizados por la Autoridad de Aplicación, /
con ajuste a los requisitos que establezca la Reglamentación al respecto.

ARTICULO 11º: Sin perjuicio de lo que se dispone en la presente Ley, el Poder Ejecutivo deter-
minará especialmente en la Reglamentación:

- a) Clasificación de los servicios.
- b) Formas y requisitos de las solicitudes de concesión.
- c) Garantías.
- d) Penalidades aplicables en los casos de violación de esta Ley y su Reglamen-
tación.
- e) Tipo y condiciones del material rodante incluso lo referente a inspecciones,/
reparaciones y renovación.
- f) Horarios y tarifas.
- g) Pasajeros y equipajes.
- h) Condiciones sanitarias del vehículo.
- i) Funciones del contralor y sistema tipo de contabilidad que las empresas de-/
ben llevar obligatoriamente.
- j) Servicios sanitarios.
- k) Salas de espera.
- l) Estaciones terminales.
- m) Registro de concesionarios, vehículos, empleados y conductores.

ARTICULO 12º: Para el fiel cumplimiento de las disposiciones de la presente Ley y su Regla-//
mentación la Autoridad de Aplicación mantendrá el Cuerpo de Inspectores ne-//
cesarios tanto para el transporte de carga como de pasajeros, los que estarán investidos de la /
suficiente autoridad para el mejor desempeño de sus funciones, que acreditarán por medio de //
credenciales oficiales.

ARTICULO 13º: Para determinar el valor de las multas se utilizará una Unidad Fija, que se de-
nominará U.F., equivalente al precio de venta al público de diez (10) litros de/
gas oil debiéndose abonar por su equivalente en dinero al momento de hacerse efectivo el pago.

ARTICULO 14º: En los casos de ser más de una las faltas, se aplicará la sumatoria de las que/
correspondan para cada una de ellas.

En supuestos de reincidencias por la misma falta, se duplicará la multa a la primera y se tripli-
cará en las restantes. Los antecedentes que se registren por infractor a la legislación sobre pe-
so y dimensiones de los vehículos fundarán igualmente el cargo de reincidente.

ARTICULO 15º: Las multas serán resueltas por la Autoridad de Aplicación en base al acto de /
infracción que se haya confeccionado o denuncia constatada, con previa vista /
al infractor por el término de diez (10) días hábiles para que formule su descargo.

Se admitirá en todos los casos el recurso de reconsideración y el de apelación por ante el Mi-/
nisterio de Economía y Obras Públicas de la Provincia en los supuestos de sanciones aplicadas /
en el tráfico intermunicipal.

ARTICULO 16º: Las multas aplicadas y no satisfechas en el término del emplazamiento, serán /
consideradas títulos ejecutivos a los fines de su cobro judicial por vía de apre-

Poder Legislativo de la Provincia de Santa Cruz
Honorable Cámara de Diputados
Bloque Justicialista

ARTICULO 17º: Lo obtenido por aplicación de las sanciones pecuniarias que establece esta Ley/ ingresará al Fondo Provincial del Transporte.

TÍTULO II

TRANSPORTE DE PASAJEROS

CAPITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

ARTICULO 18º: Las normas de la presente Ley reglamenta la prestación del servicio intermunicipal de pasajeros por automotor, que se presta en la Provincia.

ARTICULO 19º: El Poder Ejecutivo, por medio de la Autoridad de Aplicación promoverá la planificación y ejecución de tales servicios para lo cual:

- a) Propenderá a una competencia regulada y económicamente sana entre los / prestatarios.
- b) Proyectará y asegurará servicios permanentes, eficientes y económicos.
- c) Promoverá el bienestar y mejoramiento de los trabajadores de transporte y / la estabilidad financiera de las empresas transportadoras.
- d) Desarrollará y coordinará los servicios en concurrencia con los intereses de / la Provincia, las necesidades de la población y el equilibrio de los sectores / intervinientes.
- e) Procurará igualmente obtener una efectiva coordinación y organización de los servicios provinciales de transporte con los nacionales y la uniformidad de / normas legales y reglamentarias aplicables.

ARTICULO 20º: El establecimiento de una nueva línea de transporte de pasajeros puede obtener su origen en una inquietud comunitaria por el Poder Ejecutivo o una decisión / político del mismo basada en estudios que determinen la necesidad del servicio.

En ambos casos se licitará la misma, estableciendo el Pliego de Condiciones, además de las disposiciones de rigor, si la línea será subsidiada y en su caso en qué proporción o monto y por / cuanto tiempo.

ARTICULO 21º: Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, toda persona individual o / jurídica tendrá derecho a solicitar autorización para establecer una nueva línea, justificando su necesidad y su aptitud para cumplir el servicio. De considerar viable el procedi- / miento se autorizará la misma en forma precaria y experimental por un lapso no mayor de tres / (3) años. Vencido el plazo acordado y si el servicio se justificara, se licitará el mismo; el per- / misionario, a igualdad de condiciones con los demás oferentes, tendrá prioridad a los efectos de / obtener la concesión.

ARTICULO 22º: A los efectos dispuestos en el artículo anterior se considerarán nuevas líneas a / aquellas que, aún servidas por otras empresas, éstas no cubran una proporción / mayor del treinta por ciento (30 %) de su recorrido y sea establecido su carácter de necesidad /

Poder Legislativo de la Provincia de Santa Cruz
Honorable Cámara de Diputados
Boletín Justicialista

pública.

ARTICULO 23º: El término de las concesiones del Servicio de Transporte de Pasajeros será de / siete (7) años. Sin perjuicio de ello, el concesionario actual que tuviere un ma- / yor plazo de aplicación de la legislación anterior, será respetado en el mismo.

ARTICULO 24º: En las futuras concesiones a otorgar el concesionario existente tendrá prioridad / sobre cualquier oferente y la reglamentación determinará las condiciones que / deberá haber cumplido para hacerla efectiva, teniendo en cuenta también las de su nuevo ofreci- / miento, en relación a los demás.

ARTICULO 25º: También en igualdad de condiciones tendrán preferencia en las concesiones a / otorgar, las cooperativas de empresarios del transporte y las que agrupen a tra- / bajadores de la actividad, entendiéndose por tales a las personas que contribuyan directamente con / su trabajo personal en el servicio. Esta prioridad cederá ante la igual del concesionario actual.

ARTICULO 26º: La Dirección Provincial de Transporte habilitará un registro especial en el que / se asentarán, por orden las concesiones como así también las autorizaciones pre- / carias acordadas en virtud de la presente Ley. Las empresas que a la fecha de vigencia de ésta / Ley se encuentren prestando regularmente servicios de transporte en base a la legislación vigen- / te, deberán acogerse a la misma dentro de los ciento ochenta (180) días de su sanción, a cuyo / efecto cumplirán con todas las prescripciones legales y reglamentarias de aplicación. En su de- / fecto caduca la concesión que poseyeran.

ARTICULO 27º: El plazo de explotación regirá desde la fecha de la concesión debiendo efectivizarse el mismo dentro de los noventa (90) días subsiguientes a la autorización / conferida, bajo pena de caducidad.

ARTICULO 28º: Son nulas todas las cláusulas establecidas en los reglamentos, carta de porte, / contratos y billetes, por las cuales querían exoneradas las empresas de las res- / ponsabilidades que les impone esta Ley. Los reglamentos que dicten las empresas y los formula- / rios que emitan deberán ser aprobados por la Autoridad de Aplicación.

ARTICULO 29º: Una misma empresa podrá obtener más de una adjudicación, pero no prácticas / monopólicas; cuando esto se constate, la Autoridad de Aplicación procurará e- / vitar que un mismo grupo de personas tenga participación preponderante en la mayoría de las / empresas, con el fin de establecer una sana competencia entre los distintos prestatarios, en pro- / cura de la mejor eficiencia y calidad del servicio.

Los adjudicatarios no podrán efectuar entre ellos y en relación con los servicios que prestan, es- / tipulaciones y acuerdos sin la conformidad previa de la Autoridad de Aplicación.

ARTICULO 30º: La Autoridad de Aplicación sólo autorizará la transferencia de una adjudicación / de transporte de pasajeros si se cumplen las siguientes condiciones:

- a) Que se haya explotado durante cincuenta por ciento (50 %) del plazo de la / concesión por lo menos.
- b) Que el nuevo concesionario acredite las aptitudes técnico profesionales y sol- / vencia comercial y moral exigidas para los adjudicatarios.
- c) Que el adquirente tome a su cargo las obligaciones del cedente ante la Au- / toridad de Aplicación.
- d) Que no se configuren los extremos previstos en el artículo 29º de ésta Ley.

Poder Legislativo de la Provincia de Santa Cruz
Honorable Cámara de Diputados
Bloque Justicialista

ARTICULO 31º: La Autoridad de Aplicación podrá autorizar la reducción de los servicios establecidos para un concesionario, siempre que previamente compruebe que ha habido en la línea una correlativa disminución de la demanda de transporte y mientras dicha disminución subsista.

ARTICULO 32º: Los vehículos de las empresas de transportes de pasajeros podrán ser librados al servicio sin previa habilitación de la Autoridad de Aplicación. El número de vehículos a habilitar a cada empresa se determinará teniendo en cuenta los horarios y servicios asignados, las reservas normales para atender incrementos ocasionales de la demanda para sustituir a los que sean retirados del servicio por desperfectos o para su revisión. A tales efectos se habilitará a cada empresa un número de vehículos igual al necesario para cumplir los horarios y servicios fijados para la misma, incrementado en un veinte por ciento (20 %).

ARTICULO 33º: Los prestatarios de servicios con sólo hasta dos (2) unidades deberán tener por lo menos un vehículo como reserva.

ARTICULO 34º: Los servicios públicos de transporte automotor de pasajero deberán ser prestados en forma regular y continua, con ajuste a las condiciones que a ese respecto fije la Reglamentación para sus distintas categorías y clases. Deberán reunir las condiciones de eficiencia y seguridad tenidas en vista al otorgar los permisos o concesiones respectivas y las que respondan en el futuro e imprescindibles necesidades creadas por los adelantos técnicos.

ARTICULO 35º: El material rodante será adecuado en calidad y cantidad a las necesidades normales de las líneas y tendrá la mayor conformidad técnica posible con el de las demás empresas de la zona para facilitar su intercambio y las combinaciones de servicios. Pertencerá en propiedad a las empresas, excepto los vehículos que la Autoridad de Aplicación autorice arrendar para refuerzos temporarios de servicios.

ARTICULO 36º: Los concesionarios del servicio de transporte de pasajeros abonarán como derecho de concesión por única vez la suma correspondiente a un mínimo de diez mil (10.000) y un máximo de treinta mil (30.000) litros de gasoil, que será integratoria del Fondo Provincial de Transporte.

ARTICULO 37º: La garantía que deberán entregar respaldando el cumplimiento de sus obligaciones, será de un monto igual a la determinada en el artículo anterior y podrá ser efectivizada en valores corrientes, títulos o seguros de caución u otra garantía, a satisfacción de la Autoridad de Aplicación.

ARTICULO 38º: El Poder Ejecutivo Provincial determinará especialmente en la Reglamentación de la presente Ley:

- a) Clasificación de los servicios.
- b) Formas y requisitos de las solicitudes de concesión.
- c) Garantías.
- d) Penalidades aplicables en los casos de violación de esta Ley y su Reglamentación que deberá contemplar garantías del proceso en su aplicación.
- e) Tipo y condiciones del material rodante incluso lo referente a inspecciones, reparación y renovación.
- f) Horarios y tarifas.
- g) pasajeros y equipajes.

Poder Legislativo de la Provincia de Santa Cruz
Honorable Cámara de Diputados
Bloque Justicialista

III

- h) El fiel cumplimiento de las Convenciones Colectivas de Trabajo en cuanto a/ horarios, sueldos, salarios mínimos, condiciones de trabajo y capacitación del personal.
- i) Funciones de contralor y sistema tipo de contabilidad que las empresas deben llevar obligatoriamente.
- j) Registro de concesionarios, vehículos empleados y conductores.
- k) Servicios sanitarios.
- l) Salas de espera.
- m) Estaciones terminales.

Los incisos k), l) y m) se refieren a requisitos mínimos, sin perjuicio de los adicionales que las ordenanzas municipales determinen.

ARTICULO 39º: Se considerarán excluidos del régimen de esta Ley:

- a) Los servicios que prestan los automóviles de alquiler destinados al transporte de no más de cinco (5) personas sin itinerario y horario predeterminados y/ siempre que sean alquilados por vehículo completo y que no tomen o dejen / pasajeros con billete o pago individual.
- b) Los servicios de correspondencia o encomiendas postales prestados bajo con-/ trato con la Secretaría de Comunicaciones de la Nación.
- c) Los servicios de funebres y ambulancias.
- d) Los servicios ocasionales de reducida importancia, a juicio de la Dirección / de Transporte.

CAPITULO II

DE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LOS TRANSPORTISTAS

ARTICULO 40º: Son obligaciones de los transportistas de pasajeros por automotor, las siguientes

I.- Transportar sin cargo:

- a) La correspondencia postal de primera línea (Certificadas y Expresos) y el / empleo de Correos encargado de su custodia.
- b) Los menores de cinco (5) años de edad, los que no tendrán derecho a buta- ca.
- c) Un Inspector y un Funcionario de la Dirección Provincial de Transporte.
- d) Un empleado de la Policía uniformado.

II.- Ceder a la Autoridad de Aplicación un cupo de seis (6) pasajes mensuales sin cargo, cu- yo destino será solamente para familias carenciadas.

III.- Aceptar órdenes oficiales de pasajes y cargas.

IV.- Efectuar descuentos a estudiantes, soldados bajo bandera y jubilados, de acuerdo a lo / que determine el Reglamento de la presente Ley. En las líneas de corto recorrido, ese/ descuento será menor.

V.- Expedir abonos mensuales con una rebaja mínima sobre el precio del pasaje de acuerdo / a la escala que establezca la Reglamentación.

Poder Legislativo de la Provincia de Santa Cruz
Honorable Cámara de Diputados
Bloque Justicialista

VI - Cada vehículo deberá contar con los elementos que la Reglamentación de ésta Ley establezca.

VII - Proceder periódicamente a la desinfección del vehículo conforme a las modalidades que la Reglamentación determine.

VIII - Proceder periódicamente a revisión técnica, conforme a la modalidad que la Reglamentación determine.

ARTICULO 41º: Las empresas deberán cumplir con sus vehículos el recorrido que se le haya fijado en la concesión del servicio. Queda expresamente prohibida toda modificación del recorrido aprobado sin causa justificada, como las prolongaciones sin autorización previa.

ARTICULO 42º: Toda variante del recorrido que los prestatarios proyecten introducir en sus servicios, deberá ser gestionada por escrito ante la Autoridad de Aplicación de la Provincia y no podrá implementarse hasta que esta se autorice.

ARTICULO 43º: Los servicios públicos de transporte automotor de pasajeros se prestarán con sujeción a los horarios que apruebe la Autoridad de Aplicación para cada empresa; los que preverán la realización de servicios de prestación obligatoria y además podrán contemplar la ejecución de una proporción razonable de servicios optativos, a prestarse en casos de aumentos ocasionales de la demanda pública y de acuerdo con las posibilidades de las empresas para realizarlos con el material rodante autorizado.

No se considerarán servicios optativos a aquellos que durante determinados períodos se presten con cierta regularidad.

ARTICULO 44º: Las empresas están obligadas a hacer conocer al público sus horarios, mediante avisos colocados en el interior de los vehículos, paradas intermedias y estaciones terminales, disponiendo la impresión de los mismos y más amplia difusión, además deberán remitir a la Autoridad de Aplicación los ejemplares que ésta les requiera.

ARTICULO 45º: El incumplimiento reiterado de los horarios, la supresión frecuente y no debidamente justificada de los servicios o la habitualidad de accidentes, serán suficientes para considerar a aquellos servicios como irregulares y/o riesgos. La Autoridad de Aplicación, sin perjuicio de las sanciones pecuniarias que correspondiesen imponer a la empresa, exigirá la adopción de las medidas necesarias para la prestación normal del servicio y si dicha finalidad no se alcanzase podrá disponer la caducidad de la concesión.

Los accidentes de tránsito en que incurriesen las empresas serán denunciados a la Autoridad de Aplicación con las formalidades que la misma establezca.

ARTICULO 46º: Queda terminantemente prohibida la fijación de letreros, afiches o pinturas en ventanillas, parabrisas, puertas o cualquier otro lugar que dificulte la visibilidad de los ocupantes y en general obstaculicen, afecten o confundan a los usuarios, o a las inscripciones reglamentarias de los vehículos.

ARTICULO 47º: No podrán ser admitidos en vehículos destinados al transporte de pasajeros, los enfermos infecto-contagiosos, o pasajeros en estado de ebriedad o que sean portadores de animales o productos malolientes, explosivos o materiales que resulten peligrosos para la seguridad pública.

ARTICULO 48º: Los vehículos afectados a servicios públicos de transporte no podrán sobrepasar las velocidades establecidas por las leyes y reglamentaciones del tránsito vigentes en las distintas jurisdicciones de su recorrido y sus conductores deberán observar todas las

Poder Legislativo de la Provincia de Santa Cruz
Honorable Cámara de Diputados
Bloque Justicialista

///8.-

disposiciones de la legislación de tránsito.

ARTICULO 49º: A los efectos previstos en esta Ley, las empresas someterán a aprobación previa de la Autoridad de Aplicación, además de los billetes, guías de equipajes, / cartas de porte y recibos que emitan, los reglamentos internos que se dicten en cuanto éstos se refieran a sus relaciones con el público, en virtud de los servicios de transporte que presten.

ARTICULO 50º: La Reglamentación determinará qué servicios públicos de transporte de pasaje- / ros por automotor, por su ocasionalidad, reducida importancia o especiales modalidades, puedan ser excluidas del régimen de esta Ley.

ARTICULO 51º: Cuando el transporte público de pasajeros fuera paralizado por conflictos laborales, el Gobierno de la Provincia por intermedio de los organismos estatales que correspondan, podrá adoptar las medidas pertinentes tendientes a la normalización del servicio.

ARTICULO 52º: La Autoridad de Aplicación asegurará la más amplia y activa participación del público en el contralor del servicio disponiendo lo necesario para que el mismo, pueda formular sin inconvenientes sus observaciones relativas al respecto.

ARTICULO 53º: Las empresas de transporte de automotor de pasajeros, sometidos al régimen de esta Ley, que cuenten con permiso de competencia del Ministerio de Transportes de la Nación, o que actúen con conocimiento de dicha autoridad, serán consideradas permisionarios a los efectos de esta Ley.

ARTICULO 54º: La Autoridad de Aplicación queda facultada para convenir con la Secretaría de Transportes de la Nación, "ad-referendum" del Poder Ejecutivo de la Provincia, la exención de gravámenes provinciales a los transportes nacionales y la distribución de las tasas percibidas y destinadas a la conservación de caminos, como así también propenderá a la unificación de reglamentaciones relativas a los servicios públicos de transporte automotor de pasajeros, fundamentalmente en lo referente a la superposición de recorridos, tarifas a aplicar y conveniencia de los usuarios e interés público.

ARTICULO 55º: La utilización de las instalaciones fijas requerirá habilitación previa de la Autoridad de Aplicación que podrá obligar a los transportadores a utilizar estaciones determinadas, aún las construídas o autorizadas por la Nación o Municipalidades, cuando la conveniencia general de los servicios o el abaratamiento de costos lo hiciere aconsejable.

ARTICULO 56º: La Autoridad de Aplicación verificará el capital de las empresas de transporte de pasajeros por automotor, considerando como tal el que las mismas justifiquen aportar e invertir realmente, según la Reglamentación de esta Ley. Fijará el porcentaje del mismo que puede ser afectado con garantías reales y para las sociedades de accionar la porción que deberán guardar las emisiones de debentures con el total del capital reconocido.

Toda operación que afecte los valores fijados al capital de las empresas necesitará contar para su validez con la aprobación de la Autoridad de Aplicación.

ARTICULO 57º: Las empresas adoptarán el sistema de información contable que la Reglamentación determine y llevarán los libros cuyo uso se estime obligatorio.

CAPITULO III

DE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LOS USUARIOS
DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS

///

Poder Legislativo de la Provincia de Santa Cruz
Honorable Cámara de Diputados
Bloque Justicialista

1119.-

ARTICULO 58º: Las empresas concesionarias del servicio público de pasajeros por automotor no podrán efectuar distingos de ninguna índole en el trato a sus pasajeros.

ARTICULO 59º: Todo pasajero mantendrá su derecho de asiento hasta su destino en los viajes directos o expresos.

ARTICULO 60º: Si desperfectos del vehículo, inclemencias del tiempo o cualquier otra circunstancia imprevista, motivaran la interrupción del viaje, las empresas tendrán la obligación de transportar los pasajeros a su destino, a cuyo fin deberán utilizar los medios apropiados para ello. Mientras dure el traslado, siendo de una duración mayor que el original, se tendrá que hacer cargo de los gastos que ocasione su estancia, brindándose la oportunidad de volver a su lugar de origen sin gastos suplementarios.

ARTICULO 61º: Para el caso de interrupción total o parcial del servicio, el pasajero que hubiere adquirido boleto con antelación, tendrá derecho a optar por el reintegro de su importe o su habilitación para viajar en el primer servicio que se realice, teniendo preferencia a comodidades.

ARTICULO 62º: Toda persona que haya adquirido boleto anticipadamente y que desista de su viaje por causas no imputables a la empresa tendrá derecho, previa devolución del mismo, a que se le reintegre el importe, de acuerdo con la antelación que lo haga y en la proporción que fije la Reglamentación.

ARTICULO 63º: Toda persona que viaje en vehículos de transporte de pasajeros y que se considere agraviado por hechos y omisiones de los prestatarios y sus dependientes, o constatare transgresiones a la presente Ley y su Reglamentación, podrá solicitar del personal o en las oficinas de la empresa el Libro de Quejas, donde dejará constancia de ello bajo firma y con testigos si los hubiere.

ARTICULO 64º: Todo pasajero tiene la obligación de acatar las disposiciones establecidas en la presente Ley, su Decreto Reglamentario y normas de la empresa aprobadas por la Autoridad de Aplicación.

ARTICULO 65º: Ningún pasajero podrá molestar de palabra o de hecho al respecto del pasaje o personal, si ello ocurriere, podrá el responsable del vehículo requerir el concurso de la fuerza pública a los efectos de hacer descender del vehículo al infractor, sin tener derecho al reintegro del pasaje abonado.

CAPITULO IV

DE LOS SERVICIOS ESPECIALES

ARTICULO 66º: Las empresas concesionarias del servicio público de transporte de pasajeros por automotor, podrán realizar viajes circunstanciales por contrato, utilizando parte del material rodante, sin afectar al servicio concedido.

ARTICULO 67º: Serán requisitos ineludibles para la prestación de este tipo de servicios especiales además de los que pueda exigirle la Reglamentación de la presente Ley, el tener el permiso previo de la Autoridad de Aplicación; no afectar el normal desenvolvimiento del servicio concedido, dedicación exclusiva al pasaje contratante y sin tráfico intermedio de pasajeros.

Poder Legislativo de la Provincia de Santa Cruz
Honorable Cámara de Diputados
Bloque Justicialista

///10.-

ARTICULO 68º: Toda persona o particular, que sin ser concesionario del servicio de pasajeros // por automotor, desee formalizar este tipo de contrataciones para realizar viajes especiales, podrá hacerlo solicitando previamente la respectiva autorización a la Autoridad de // Aplicación y sujetándose a lo que al respecto se establezca en la Reglamentación.

ARTICULO 69º: El servicio público de transporte automotor de pasajeros de carácter turístico, // es aquel que respondiendo a esa finalidad, se realiza mediante retribución a lo largo de recorrido cerrado o circuitos, en los cuales todo el pasaje es vuelto a conducir al punto de partida, no permitiéndose en el trayecto realizar tráfico alguno.

ARTICULO 70º: Por sus características, los servicios contemplados en el artículo anterior podrán ser:

- a) Regulares: los ofrecidos al turista durante todo o parte del año en fecha o // de acuerdo a una frecuencia establecida de antemano.
- b) Convencionales: a prestarse según pedido. Podrán responder a un programa ti // po o ser proyectados a libre elección del viajero.
- c) De Traslado: los que se prestan al turista para su desplazamiento entre ter- // minales de transporte automotor, Aeropuertos, oficinas de Líneas Aéreas, // hoteles y otros lugares turísticos.

ARTICULO 71º: La anulación de pasajes por cierta cantidad de turistas, no faculta al responsa- // ble del servicio a la cancelación del viaje, debiendo realizar el mismo cualquier // ra fuera la cantidad de pasajeros en firme, salvo consentimiento de éstos de realizarlo en otra // fecha.

El contrato entre las partes proveerá las condiciones en que se podrá efectuar la anulación de // pasajes.

ARTICULO 72º: En los vehículos con capacidad para veinte (20) o más pasajeros sentados, será // obligatoria la contratación de Guías de Turismo, excepto en los casos determin- // dos por los incisos b) y c) del artículo 71º de la presente Ley.

ARTICULO 73º: Cuando la influencia de turistas exceda la capacidad del parque móvil destinado // a turismo, las empresas podrán solicitar autorización para su refuerzo o en caso // de fuerza mayor debidamente justificados deberán comunicar a la Autoridad de Aplicación den- // tro de las cuarenta y ocho (48) horas de realizado mediante el arrendamiento de unidades de // otras empresas locales o foráneas hasta el cien por cien (100 %) de asientos de su parque móvil // declarado habilitado. En éstos casos, se exigirá el cumplimiento de las disposiciones de esta Ley // en cuanto a habilitación y demás. Durante el período de arrendamiento las mismas deberán lle- // var en sus laterales la leyenda de las empresas arrendatarlas.

CAPITULO V

DE LAS INFRACCIONES Y MULTAS

ARTICULO 74º: Establécense las siguientes penalidades en las infracciones a las disposiciones s- // bre transporte de pasajeros:

- a) Realizar el transporte sin concesión o permiso para ello quinientas U.F. // (500 Unidades Fijas).

///

///II.-

- b) Con vehículos o personal no habilitado, hasta trescientas (300) U.F.
- c) No cumplir las disposiciones sobre tarifas, hasta cuatrocientas (400) U.F.
- d) Marcado incumplimiento de los horarios fijados, hasta trescientas (300) U.F.
- e) No cumplimiento de las autorizaciones sobre recorrido, hasta trescientas U.F. (300 Unidades Fijas).
- f) Transferencia de la concesión sin autorización sin perjuicio de considerar la infracción como causal de rescisión, hasta quinientas (500) U.F.
- g) Por no llevar libros rubricados, no permitir su inspección o incumplir órdenes de la Autoridad de Aplicación, hasta doscientas (200) U.F. 300
- h) Suspensión o abandono del servicio, sin perjuicio de considerar la transgre- / ción como causal de rescisión, hasta quinientas (500) U.F.
- i) El transporte de productos inflamables o peligrosos que signifiquen riesgo pa- ra el pasaje, hasta cuatrocientas (400) U.F.
- j) Utilizar instalaciones fijas no autorizadas, hasta trescientas (300) U.F.
- k) Por cualquier otra infracción a las disposiciones de esta Ley, hasta doscien- / tas (200) U.F.

Las penalidades determinadas en el presente artículo, podrán ser dejadas sin efecto por la Auto- ridad de Aplicación cuando se justifiquen a criterio de ésta, la necesidad del mantenimiento del/ servicio y/o el hecho que motiva la infracción.

TITULO III

TRANSPORTE DE CARGAS

CAPITULO I

DEL SERVICIO

ARTICULO 75º: A los efectos de la prestación del servicio y aplicación de las normas de ésta / Ley, se considerará intermunicipal el transporte de carga que, aún dentro del / ejido se desarrolle u origine fuera de los radios urbanos de pueblos y ciudades.

ARTICULO 76º: La Autoridad de Aplicación habilitará un registro permanente en el que se asen- tarán los transportes e empresas de transporte de cargas que presten el servicio con los antecedentes que hayan registrado cada uno de ellos.

La inscripción podrá realizarse en cualquier época del año.

ARTICULO 77º: Las habilitaciones otorgadas para el servicio de transporte de cargas intermuni- cipal por el término que fija la Ley, será prorrogada automáticamente a su ven- cimiento de un nuevo período, si no mediare expreso pronunciamiento de la Autoridad de Aplica- ción en sentido contrario.

ARTICULO 78º: La licencia, que para cada uno de los vehículos que se afecten al servicio de // transporte de carga se otorgue, lo será previa comprobación de que los mismos, reúnan las condiciones necesarias para la actividad a la que se lo destinará según el tipo de car- ga, como así todas las exigencias relativas a los mismo enunciados en la Ley de Tránsito y en la Reglamentación de ésta Ley.

ARTICULO 79º: Los vehículos de tracción a sangre y los carros arrastrados por tractores y otros

///

Poder Legislativo de la Provincia de Santa Cruz
Honorable Cámara de Diputados
Bloque Justicialista

///12.-

movilidad, podrán efectuar el transporte de carga, siempre que se ajusten a lo que les imponga la Reglamentación al respecto la que tenderá a evitar la destrucción de los caminos y el riesgo para el tránsito.

ARTICULO 80º: Las empresas prestatarias de servicio de transporte de carga de jurisdicción nacional, sólo podrán efectuar tráficos locales, dentro del territorio provincial, // cuando los mismos se hagan a título de escalas de un servicio interjurisdiccional y se limiten a lo indispensable para asegurar a la empresa la prestación del servicio.

ARTICULO 81º: El transportista habilitado garantizará, ante la Autoridad de Aplicación, el servicio a prestar y el cumplimiento de todos los requerimientos que establece esta Ley y su Reglamentación, sin perjuicio de las obligaciones y responsabilidades que determina el Código de Comercio.

ARTICULO 82º: La Dirección de Transporte de la Provincia, como Autoridad de Aplicación, podrá solicitar del Poder Ejecutivo Provincial la aprobación de tarifas diferenciales, eximición, reducción de tasas u otorgamiento de subsidios y otros beneficios al transporte de cargas que se desarrollen en zonas inhóspitas, de promoción o cuando la carga reúna características especiales que lo justifiquen.

CAPITULO II

OBLIGACIONES Y DERECHOS DE LOS TRANSPORTISTAS

ARTICULO 83º: El principal requisito a cumplir por todo transportista o empresa de transporte de cargas, será el de tener su domicilio real dentro del territorio provincial con las excepciones contempladas por esta misma Ley.

ARTICULO 84º: Ningún transportista o empresa de transporte, cuyas unidades cumplan las exigencias legales, podrá ser impedido de su incorporación al registro del servicio intermunicipal del transporte de cargas por motivo alguno. Toda cuestión que se suscite al respecto, será resuelta por la Autoridad de Aplicación.

ARTICULO 85º: La eliminación de un transportista del Registro, sólo podrá efectuarse por causas fundadas y por la Autoridad de Aplicación.

ARTICULO 86º: Otros requisitos de cumplimiento ineludible por parte de los transportistas serán

- a) Estar inscripto en el Registro habilitante oficial.
- b) Tener identificados sus vehículos con la chapa especial que la Autoridad de Aplicación les provea.
- c) Percibir por sus servicios la tarifa que les haya sido aprobada por la Autoridad de Aplicación.
- d) Prestar el servicio cuando le sea requerido, salvo casos de fuerza mayor no imputable.
- e) Conservar en buen estado el material rodante debiendo ajustarse en cuanto a características, a las medidas y tipos establecidos en la reglamentación vigente.
- f) Comunicar cualquier modificación que se produzca con relación al parque móvil, dentro del plazo que establezca la Autoridad de Aplicación.

Poder Legislativo de la Provincia de Santa Cruz
Honorable Cámara de Diputados
Bloque Justicialista

/// 13.-

- g) Llevar registrado, por vehículo, los transportes realizados, tarifa aplicada y / número de la carta de porte.
- h) Llevar en el vehículo la carta de porte o gufa correspondiente a la carga // del viaje.
- i) Exhibir a la Autoridad de Aplicación toda la documentación que les sea re-// querida.
- j) Suministrar toda información estadística que requiera la Autoridad de Aplicación.
- k) Los vehículos deberán estar radicados en la Provincia de Santa Cruz. Para el cumplimiento de éste requisito podrá reglamentariamente otorgarse un plazo/ no mayor de ciento ochenta (180) días.

ARTICULO 87º: Se otorgará una licencia mixta en los casos que se acredite adecuación del o / los vehículos para el transporte de todo tipo de cargas.

ARTICULO 88º: Será obligatoria la emisión de la Carta de Porte o gufa, por duplicado, para todo transportista que preste el servicio de cargas, en un todo de acuerdo con el que al respecto legisla el Código de Comercio y sin perjuicio de otros requisitos que le pueda / exigir la Reglamentación.

ARTICULO 89º: Entre los días uno(1) y cinco (5) de cada mes, el transportista habilitado deberá remitir a la Autoridad de Aplicación un duplicado de cada una de las Cartas de Porte emitidas en el mes inmediato anterior.

ARTICULO 90º: Todos los transportistas del servicio intermunicipal de cargas por automotor deberán contratar obligatoriamente los seguros que cubran los siguientes riesgos:

- a) Responsabilidad civil sin límite por daños a personas o cosas no transporta-// das.
- b) Accidentes de trabajo del personal.

Los seguros deberán contratarse por el término mínimo de un (1) año, renovable durante el pe-// ríodo en que se preste el servicio, en compañías autorizadas por la Superintendencia de Seguros// de la Nación.

CAPITULO III

DEL DADOR O DE LA CARGA

ARTICULO 91º: Quien utilice el servicio de transporte de carga, podrá efectuar sus observacio-// nes o quejas al transportista sobre la prestación del servicio en cada caso parti-// cular. De no recibir satisfacción, o no estar conforme con la que se le ofrece, podrá recurrir // reiterando el reclamo ante la Autoridad de Aplicación.

CAPITULO IV

DE LAS CARGAS MAXIMAS

ARTICULO 92º: La Autoridad de Aplicación sobre el transporte de cargas en cuanto a dimensio-// nes y peso de los vehículos, lo seguirá siendo la Dirección Provincial de Viali-//

///14.-

ARTICULO 93º: La autoridad que confeccione las actas o boletos por infracciones a la Ley de cargas máximas, elevará una copia de las correspondientes a transportistas registrados en la Provincia, a la Dirección Provincial de Transportes, a los fines de ser incorporada a los antecedentes de los mismos.

ARTICULO 94º: Todo conductor que deba descargar parte de la carga por exigencia de la autoridad de contralor de cargas máximas, deberá arbitrar los medios para poner de inmediato en antecedentes de ello al cargador, a los efectos pertinentes.

CAPITULO V

PERMISOS PRECARIOS Y ESPECIALES

ARTICULO 95º: Quienes transporten fuera de los alcances de esta Ley, en virtud de la excepción consignada en el artículo 3º de la misma, deberán munirse de un permiso especial por unidad, que la Autoridad de Aplicación les otorgará al habilitarle las mismas.

ARTICULO 96º: Los fletes desde los lugares de producción hasta los Centro de Acopio en territorio provincial, quedan exceptuados de la tasa de fiscalización y la extensión / de la carta de porte será responsabilidad de los acopiadores en los talonarios que para tal fin / proveen la Autoridad de Aplicación.

ARTICULO 97º: El transporte de hacienda, leña, minerales y otros elementos amparados por / guía municipal o provincial, estarán exceptuados de la obligación de la carta de porte y su tasa respectiva.

CAPITULO VI

DE LAS INFRACCIONES Y MULTAS EN EL TRANSPORTE DE CARGAS

ARTICULO 98º: Las infracciones a las disposiciones de la presente Ley que se detallan seguidamente, serán consideradas faltas graves, quedando los infractores privados del / beneficio de prórroga de jurisdicción y sujetos a las penas que en cada caso se detalla:

- a) Efectuar el transporte sin estar habilitado como transportista de cargas de / acuerdo a esta Ley, sanción de hasta quinientos (500) U.F.
- b) Percibir tarifas diferenciales a las aprobadas oficialmente, sanción de hasta / doscientos (200) U.F.
- c) Efectuar el transporte en vehículos que no sean los habilitados para ese tipo de cargas, sanción de hasta doscientos (200) U.F.
- d) Realizar transporte de cargas sin guía o carta de porte, o con guía o carta / de porte adulteradas, sanción de hasta quinientas (500) U.F. al dador de la / carga y al transportista.

Las penalidades determinadas en el presente artículo podrán ser dejadas sin efecto por la Autoridad de Aplicación, cuando se justifique a criterio de ésta, la necesidad del mantenimiento del / servicio y/o el hecho que motive la infracción.

ARTICULO 99º: La violación de cualquier otra obligación que esta Ley impone al transportista / de cargas, será sancionada con hasta cien (100) U.F.

/// 15.-

TITULO IV

REGIMEN TARIFARIO

CAPITULO I

DEL REGIMEN TARIFARIO EN EL TRANSPORTE DE CARGAS

ARTICULO 100º: Las tarifas a regir en toda la Provincia en concepto de fletes y estadía, para el transporte de cargas, serán fijadas por Decreto del Poder Ejecutivo, a propuesta de una Comisión presidida por el Director Provincial de Transporte e integrada por igual número de representantes de los transportistas, y de los dadores de cartas.

ARTICULO 101º: El plazo de vigencia de tales tarifas será de un (1) año a contar de la fecha de aprobación de las mismas. Sin perjuicio de lo expuesto, mensualmente la Autoridad de Aplicación las actualizará mediante la fórmula que al respecto se establecerá en la Reglamentación de la presente Ley a propuesta de la Comisión determinada en el artículo anterior.

ARTICULO 102º: Cuando un vehículo ha sido contratado para efectuar transporte de cargas y // por causas ajenas al transportista no le fuera entregada la carga, el porteador/ tiene derecho al pago por el viaje en vacío que debió realizar, desde y hasta el punto de partida.

CAPITULO II

DEL REGIMEN TARIFARIO EN EL TRANSPORTE DE PASAJEROS

ARTICULO 103º: Previo a su aplicación por los concesionarios de servicios de transporte de pasajeros por automotor, las tarifas deberán ser aprobadas por el Poder Ejecutivo Provincial, con intervención de la Dirección Provincial de Transporte.

Una vez aprobadas las tarifas, su actualización posterior se regirá por aplicación de los índices / que al efecto establezca la Reglamentación.

En la misma también se especificará la Tarifa Mínima que regirá para el transporte interurbano.

ARTICULO 104º: En la aprobación de las tarifas, se deberá considerar lo concerniente a equipajes y encomiendas.

TITULO V

DEL FONDO PROVINCIAL DEL TRANSPORTE

ARTICULO 105º: CREASE el Fondo Provincial del Transporte que estará integrado por:

- a) Los derechos de habilitación e inspección del transporte de cargas y pasajeros.
- b) La tasa provincial de fiscalización del transporte y recargos que pudieren corresponder por su pago fuera de término.
- c) Las multas que se apliquen por las transgresiones legales o reglamentarias / en que incurran los prestatarios de servicios de autotransportes provinciales.

///

Poder Legislativo de la Provincia de Santa Cruz
Honorable Cámara de Diputados
Bloque Justicialista

/// 16.-

sometidos a fiscalización y contralor de la Dirección Provincial de Transporte.

- d) Aportes del Fondo Nacional de Transporte.
- e) Las contribuciones especiales del Gobierno Provincial.
- f) Los legados, donaciones y contribuciones.
- g) los ingresos de cualquier naturaleza que provengan de gravámenes, tasas y recaudaciones especiales, que se autoricen en el futuro de transportes de carga y/o pasajeros.

ARTICULO 106º: Los recursos del Fondo Provincial del Transporte se destinarán a:

- a) Solventar los gastos de su organización y fiscalización.
- b) Estudios e investigaciones necesarios para mejorar el planeamiento físico y económico del transporte.
- c) Para el otorgamiento de préstamos, o subvenciones de promoción o desarrollo de servicios de transporte de fomento o ejecución y/o mantenimiento de obras / complementarias.

Para la finalidad indicada en el punto 3º), deberá asignarse un porcentaje no menor del cincuenta por ciento (50%) del total recaudado.

ARTICULO 107º: La Dirección Provincial de Transporte remitirá a la Contaduría General de la Provincia los estados mensuales de ejecución del presupuesto de conformidad // con las normas respectivas a las que acompañará un estado del movimiento de fondos.

ARTICULO 108º: Los importes recaudados con destino al Fondo Provincial de Transporte, ingresarán por Rentas Generales en forma individualizada a la partida presupuestaria / específica del Ministerio de Economía y Obras Públicas de la Provincia.

TITULO VI

DE LA TASA DE FISCALIZACION DEL TRANSPORTE

ARTICULO 109º: ESTABLECESE una Tasa de Fiscalización del Transporte Automotor, en el ámbito de la Provincia de Santa Cruz, con arreglo a las prescripciones que se detallan en los siguientes artículos del presente Título.

ARTICULO 110º: La tasa será anual para el transporte de pasajeros y se fijará entre los montos equivalentes a: doscientos (200) litros a cuatrocientos (400) litros de gasoil, por cada unidad afectada a la explotación de los servicios.

Quedarán exceptuadas de pagar la tasa de transporte las empresas prestatarias/ en lo que corresponda a los vehículos afectados exclusivamente en líneas de transportes subvencionados.

ARTICULO 111º: El Decreto Reglamentario determinará las respectivas escalas entre los topes / establecidos en el artículo anterior, de acuerdo con las características de los / distintos tipos de vehículos que presten el servicio y su afectación.

ARTICULO 112º: La tasa para el transporte de carga se fija en una suma igual de hasta el dos por ciento (2%) del flete que se perciba por cada acarreo, a los transportistas / radicados e inscriptos en la Provincia.

Poder Legislativo de la Provincia de Santa Cruz
Honorable Cámara de Diputados
Bloque Justicialista

1117.-

ARTICULO 113º: El transportista no radicado en la Provincia deberá abonar una tasa de hasta el ocho por ciento (8%) del flete que perciba por cada acarreo. El dador de la // carga actuará como agente de retención y depositará las sumas recaudadas del uno (1) al cinco/ (5) de cada mes subsiguiente.

ARTICULO 114º: El Decreto Reglamentario determinará la fecha a partir de la cual comenzará/ a regir la Tasa de Fiscalización del Transporte:

ARTICULO 115º: La Autoridad de Aplicación fijará anualmente la fecha de vencimiento para el/ pago de la Tasa de Fiscalización del Transporte de Pasajeros. Con posterioridad/ a la misma no se podrá efectuar gestión alguna ante ésta, sin acreditar previamente el pago de la Tasa.

ARTICULO 116º: La falta de pago a su vencimiento de la Tasa de Fiscalización del Transporte/ hará surgir, sin necesidad de interpelación alguna, la obligación de abonar, con- juntamente con aquella la actualización y recargo que se establezcan en la Reglamentación.

ARTICULO 117º: El cobro de la Tasa de Fiscalización del Transporte y accesorias se formaliza- rá por vía de apremio sirviendo de suficiente Título a tal efecto, la Resolución/ de la Autoridad de Aplicación.

TITULO VII

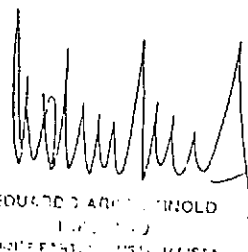
DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

ARTICULO 118º: El Poder Ejecutivo podrá invitar a las autoridades Comunales a formalizar con- venios para la aplicación de ésta Ley.

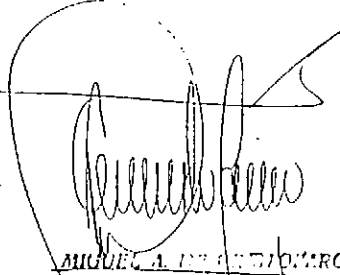
ARTICULO 119º: El Poder Ejecutivo procederá a Reglamentar la presente Ley dentro de los // treinta (30) días de la sanción de la misma.

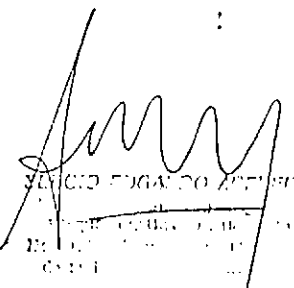
ARTICULO 120º: A partir de la puesta en vigencia de ésta Ley, queda anulada toda otra nor-// ma, reglamentación y/o Ley que estuviera en vigencia.

ARTICULO 121º: DE FORMA.-


EDUARDO A. ARCE
DIPUTADO
BLOQUE JUSTICIALISTA
HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS
PROVINCIA DE SANTA CRUZ


TERESA CRISTINA SOTO
DIPUTADO
Bloque Proleta Justicialista
Honorable Cámara de Diputados
de la Provincia de Santa Cruz


MIGUEL A. DE GREGORIO
DIPUTADO
BLOQUE JUSTICIALISTA
HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS
PROVINCIA DE SANTA CRUZ


SERGIO EDUARDO ARCE
DIPUTADO
BLOQUE JUSTICIALISTA
HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS
PROVINCIA DE SANTA CRUZ

Poder Legislativo de la Provincia de Santa Cruz
Honorable Cámara de Diputados
Bloque Justicialista

FUNDAMENTOS

SEÑOR PRESIDENTE:

El servicio público de transporte interurbano de nuestra Provincia se encuentra regido en la actualidad por una vieja norma (Ley 799/73) que no sólo ha quedado desactualizada sino que tampoco ha sido reglamentada.

Desde aquellos días de 1973 las condiciones del transporte automotor de mercancías, pasajeros o semovientes han variado sensiblemente, así como la cantidad de recorridos, / número de usuarios y frecuencia de viajes.

Asimismo, en atención al crecimiento demográfico de la provincia, y al desarrollo de áreas turísticas antes poco explotadas han surgido una cantidad indeterminada de "lineas" de transportes irregulares o "piratas" que operan al margen de cualquier fiscalización // por parte de la Dirección de Transportes de la Provincia, ocasionando ello la evasión de tasas / que deberían ingresar al erario público y poniendo en grave riesgo a los usuarios del servicio, al no contar éstos con las medidas de seguridad adecuadas, mantenimiento y renovación de parque / automotor, contratación de seguros, etc. A más de configurar una competencia desleal para con aquellas empresas que prestan el servicio en forma regular.

Lo expuesto se ha visto facilitado por la falta de una legislación adecuada que virtualmente paraliza el accionar de la Dirección de Transporte Provincial.

Lo relatado es lo que se trata de remediar con el proyecto de Ley que sometemos a consideración de los Señores Legisladores.

El presente Proyecto contempla un cúmulo de normas que regulan integralmente el sistema de transportes, previendo una importante cantidad de situaciones que deberán ser / reglamentadas por el Poder Ejecutivo Provincial, de acuerdo a la experiencia obtenida por la Dirección de Transportes de la Provincia y a las necesidades que se determinen de acuerdo a las / características del transporte en Santa Cruz.

Por otra parte los cambios propuestos no se producirán de inmediato sino que / el Poder Ejecutivo Provincial podrá otorgar permisos provisorios de hasta UN (1) año de duración dando así tiempo a las empresas a regularizar su situación a efectos de no caducar permisos a / prestadores que desde hace largos años realizan el servicio, sobre todo en el interior de la Provincia.

Así también se crea la Tasa Provincial de Fiscalización de Transporte que, integrando el Fondo Provincial de Transporte, permitirá el ingreso de dinero con destino a la Dirección de Transportes de la Provincia, a efectos de dotarla de medios para cumplir acabadamente su función sin necesidad de desviar fondos del Tesoro Provincial.

Las bondades del presente consisten principalmente en adecuar la legislación / vigente a los tiempos, regularizar el servicio, fiscalizarlo adecuadamente, otorgar mayor seguridad a los usuarios y recaudar fondos sin que pueda considerarse el criterio adoptado como //

///

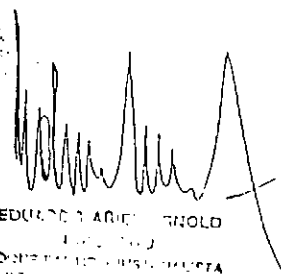
Poder Legislativo de la Provincia de Santa Cruz
Honorable Cámara de Diputados
Bloque Justicialista


///2.-

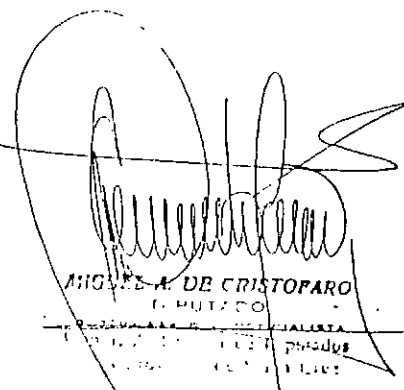
fiscalista.

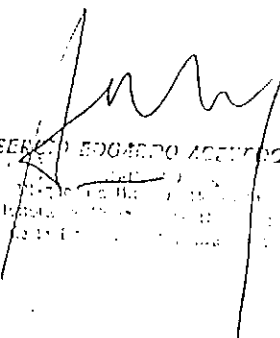
Por lo expuesto es que solicitamos la aprobación del proyecto de Ley sometido a su consideración por parte de los Señores Diputados.

DIOS GUARDE A VUESTRA HONORABILIDAD.-


EDUARDO MARÍA GHIO
DIPUTADO
Bloque Justicialista
Honorable Cámara de Diputados
de la Provincia de Santa Cruz


YVESA CRISTINA SOTO
DIPUTADO
Bloque Justicialista
Honorable Cámara de Diputados
de la Provincia de Santa Cruz


MIGUEL A. DE CRISTÓFORO
DIPUTADO
Bloque Justicialista
Honorable Cámara de Diputados
de la Provincia de Santa Cruz


SERGIO EDGARDO ACEVEDO
DIPUTADO
Bloque Justicialista
Honorable Cámara de Diputados
de la Provincia de Santa Cruz