

0  
H32  
P26

36963

II

**CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES**  
**PROVINCIA DE SANTA CRUZ**

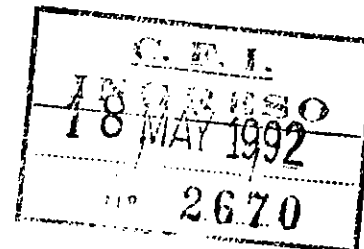


**DIAGNOSTICO DEL TRANSPORTE INTERURBANO  
DE PASAJEROS  
Y ANALISIS DE LA LEY DE TRANSPORTE**

**Experta: Lic. Carmen Polo**

01-26  
II

**SEGUNDO INFORME PARCIAL  
MAYO 1992**



Buenos Aires, 18 de mayo 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 Segundo 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.

atentamente, Sin otro particular, saludo a Ud.



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

#### Segundo Informe Parcial

#### INDICE

0.	INTRODUCCION	1
1.	OFERTA DE TRANSPORTE	4
2.	DEMANDA DE SERVICIOS	17
3.	LEY DE TRANSPORTE	23
4.	MARCO INSTITUCIONAL	78

ANEXO I ITINERARIO DE LINEAS DE TRANSPORTE PROVINCIALES

ANEXO II INFORMACION SOBRE DEMANDA

## O. INTRODUCCION

El presente es el Segundo Informe Parcial del Estudio "Diagnóstico del Transporte Interurbano de Pasajeros y Análisis de la Ley de Transporte de la Provincia de Santa Cruz".

El informe se organiza en cinco puntos. En el primero OFERTA DE TRANSPORTE, se realiza una caracterización de las líneas interurbanas de jurisdicción provincial, de las empresas prestatarias que las operan, y de las líneas dependientes de jurisdicción nacional, habida cuenta de su importancia como complementarias y competidoras de las primeras. Este punto concluye con una visualización general de la oferta de servicios y operadores que, no obstante haberse relevado toda la información disponible, podrá estar sujeta a ajustes en la etapa de Diagnóstico que se aborda en el próximo informe, en la medida en que se seguirá relevando y analizando el sector.

El segundo punto, DEMANDA DE SERVICIOS, presenta la compilación de la información disponible, su análisis y las conclusiones que ella permite, a lo que se suma un plan de relevamientos expeditivos en las áreas que por distintos motivos se presentan como más críticas. En este caso también se ha considerado la información relativa a las líneas nacionales, por lo imprescindible de su inclusión para arribar a un cuadro de situación.

En el cuarto punto, LEY DE TRANSPORTE, se incluye una propuesta de anteproyecto elaborada luego de haber analizado la legislación en vigencia y otros proyectos existentes en la Provincia. Se juzgó oportuno incluir el anteproyecto en este informe, aunque luego pueda ser perfeccionado, en lugar de postergarlo para el próximo,

como había sido inicialmente previsto en el cronograma de tareas, en función de la urgencia sobre este tema planteada por las autoridades provinciales y la conveniencia de contar con tiempo suficiente, dentro de esta asistencia técnica, para su análisis y discusión.

El último punto MARCO INSTITUCIONAL se refiere a la actividad de la Dirección Provincial de Transporte. No se trata en este caso de un análisis descriptivo, que ya se incluyera en el informe anterior ni de la profundización de las falencias actuales de gestión, ya que se juzga que poco aportaría este análisis al organismo en cuestión, sino que se toma un caso de la actualidad, el pedido de nuevos permisos para operar una línea y el proyecto de llamado a licitación, como modelo piloto a partir del cual plantear el análisis pertinente.

Como conclusión parcial de lo realizado en el período de desarrollo de este informe se quiere enfatizar nuevamente que las posibilidades de mejoramiento del sistema de transporte provincial están estrechamente relacionadas con el fortalecimiento, capacitación y puesta en marcha de la Dirección Provincial de Transporte. Si bien es cierto que un marco legal adecuado es un elemento de suma importancia, por lo que se le ha asignado prioridad en este estudio, la actividad de seguimiento y control del organismo regulador es condición sine qua non para el funcionamiento de un servicio de interés público, provisto en este caso por empresas privadas.

En particular, la posibilidad de avanzar en un proceso de licitación de nuevas líneas o regularización de las existentes no es compatible con la actual falta de información y métodos para obtenerla ni con la falta de sistematización del control del cumplimiento de

obligaciones por parte de los permisionarios. En este sentido, parece más conveniente fijar un plazo para la regularización del sistema (por ejemplo un año) con metas parciales (ley, reglamentación, fortalecimiento de la DPT, puesta al día de los concesionarios en la presentación de información, adecuación de vehículos, presentación de propuestas, análisis de corredores, etc.) que puedan arrojar resultados detectables pero que no involucren al sistema en un cambio ambicioso, que el poder concedente no está en condiciones de implementar.

## 1. OFERTA DE TRANSPORTE

En este punto se analiza la oferta de servicios de transporte interurbano de pasajeros en el ámbito de la Provincia de Santa Cruz. El principal objeto de análisis son las líneas de jurisdicción provincial. No obstante, por su importancia en la conformación de la oferta disponible y su competencia con aquellas, se trata también la oferta de las líneas nacionales que en este caso particular tienen una significación mayor que la de efectuar la conexión de la provincia con otras áreas del país y del exterior, dado que realizan tráfico interno y constituyen una competencia de importancia para el desarrollo de las empresas locales.

### 1.1. La Oferta de Transporte de Jurisdicción Provincial

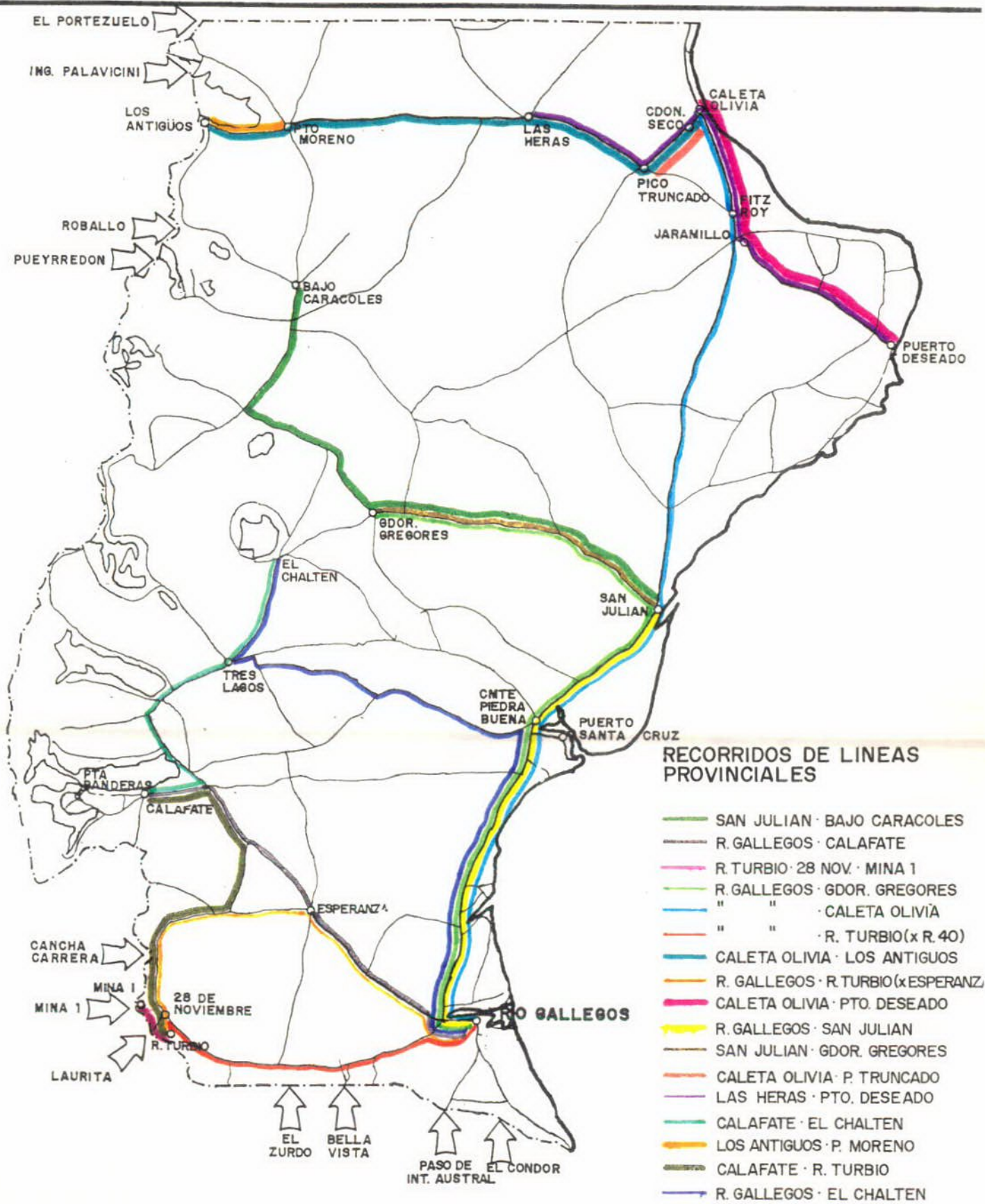
El sistema de transporte de jurisdicción provincial se compone de un conjunto de 17 líneas regulares y de un número variable de servicios especiales que constituyen un componente significativo de la oferta.

#### *1.1.1. Las líneas regulares de transporte público*

El sistema de líneas regulares de transporte interurbano de pasajeros se compone de 17 líneas según el detalle que se presenta en el CUADRO 1. Los recorridos individuales se grafican en los mapas del ANEXO I y en el MAPA 1 de la siguiente página se las ha graficado en conjunto. Con estos elementos puede caracterizarse la oferta desde distintos puntos de vista:

#### i. La cobertura territorial

Como se observa en el mapa mencionado, la oferta de transporte tiene una mayor concentración en el sector



### RECORRIDOS DE LINEAS PROVINCIALES

- SAN JULIAN · BAJO CARACOLES
- R. GALLEGOS · CALAFATE
- R. TURBIO · 28 NOV. · MINA 1
- R. GALLEGOS · GDOR. GREGORES
- " " · CALETA OLIVIA
- " " · R. TURBIO (x R. 40)
- CALETA OLIVIA · LOS ANTIGUOS
- R. GALLEGOS · R. TURBIO (x ESPERANZA)
- CALETA OLIVIA · PTO. DESEADO
- R. GALLEGOS · SAN JULIAN
- SAN JULIAN · GDOR. GREGORES
- CALETA OLIVIA · P. TRUNCADO
- LAS HERAS · PTO. DESEADO
- CALAFATE · EL CHALTEN
- LOS ANTIGUOS · P. MORENO
- CALAFATE · R. TURBIO
- R. GALLEGOS · EL CHALTEN



CUADRO 1

**LINEAS PROVINCIALES DE TRANSPORTE PUBLICO INTERURBANO**

LINEA	EMPRESA	FRECUENCIA SEMANAL EN UN SENTIDO	LONGITUD (Kilometros)
RIO GALLEGOS - RIO TURBIO (R40)	EL PINGUINO	7	265
	QUEBECK TOURS	7	
RIO GALLEGOS - RIO TURBIO (POR ESPERANZA)	EL PINGUINO	3	322
RIO GALLEGOS - CALAFATE	EL PINGUINO	7	316
	INTERLAGOS TURISMO	7	
RIO GALLEGOS - CALETA OLIVA	EL PINGUINO	7	716
RIO GALLEGOS - SAN JULIAN	RUTA 3	7	350
PTO. S. JULIAN - BAJO CARACOLES	CERRO S. LORENZO	1	437
PTO. S. JULIAN - GDOR. GREGORES	CERRO S. LORENZO	2	210
CALETA OLIVA - LOS ANTIGUOS	COMI	7	370
	V. H. LEIVA VICTOR	7	
	RUTA 3	7	
RIO GALLEGOS - GDOR. GREGORES	GREKO	2	442
	CERRO SAN LORENZO	1	
CALETA OLIVA - PTO. DESEADO	LA UNION	14	211
RIO TURBIO - 28 DE NOVIEMBRE - (MINA 1)	COTRAP	*	17/36
	COOTRA	*	
	J. C. OJEDA	*	
CALETA OLIVA - PICO TRUNCADO	ORTIZ	3	54
LAS HERAS - PTO. DESEADO	SPORTMAN	3	312
CALAFATE - EL CHALTEN	LOS GLACIARES	3	240
LOS ANTIGUOS - PERITO MORENO	V. H. LEIVA VICTOR	7	86
CALAFATE - RIO TURBIO	LOS GLACIARES	3	346
RIO GALLEGOS - EL CHALTEN	NICANOR HERNANDEZ	2	591

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

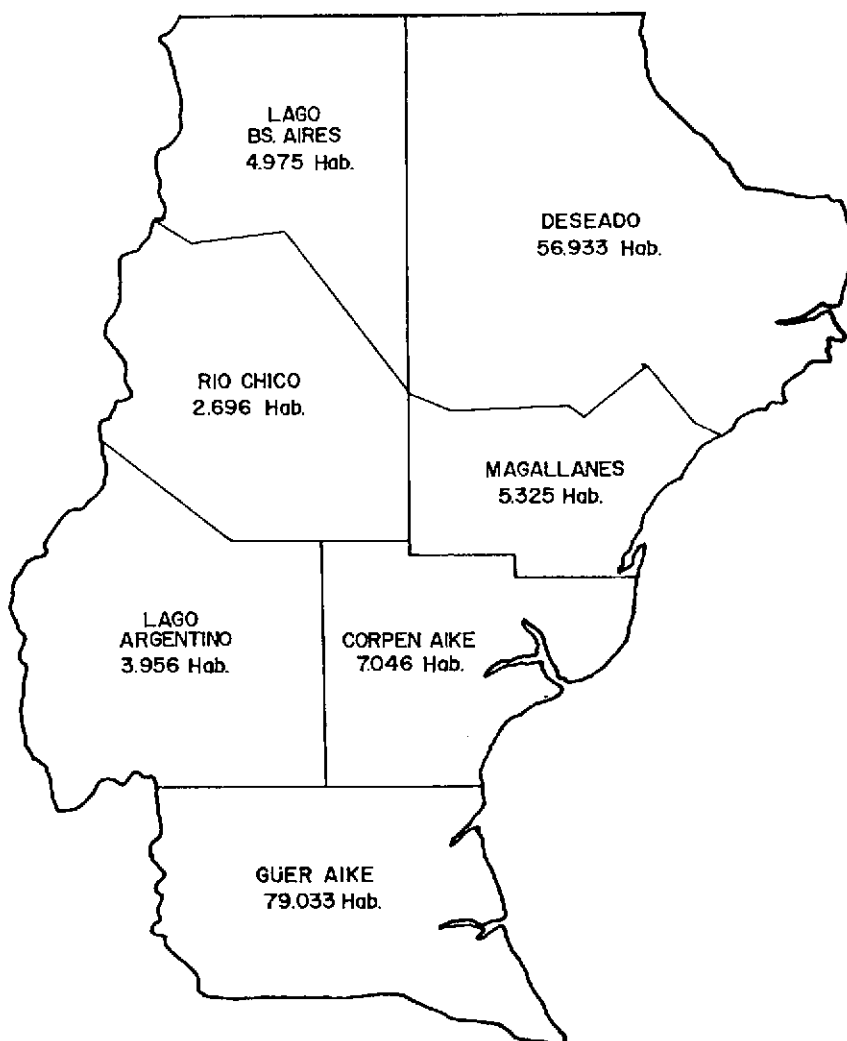
este de la Provincia, con una orientación norte-sur y desde este corredor se originan las vinculaciones hacia el sector oeste, en sentido transversal. En muy pocos casos se presentan vinculaciones norte-sur en el centro u oeste de la provincia.

Esta distribución territorial de la oferta responde a la ocupación del espacio geográfico, por parte de la población y las actividades productivas. En efecto, si se observa el MAPA 2 con los datos de población del último censo se observa que sólo los departamentos de los extremos norte y sur de la provincia (Deseado y Güer Aike) superan los 10.000 habitantes, concentrando el 84% de la población provincial. Coincidentemente, ambos concentran las actividades económicas de mayor relevancia. El primero por la actividad petrolera y el segundo por ser sede de la mayor parte de las actividades del sector público provincial, con el consecuente acompañamiento de servicios. El último, a su vez, incluye los yacimientos carboníferos del Río Turbio, que aunque en la actualidad ha perdido importancia como actividad productiva, fue el origen de la radicación de población en su zona aledaña.

En el resto de la provincia, la densidad de población y actividades es muy baja, pudiendo identificarse como zonas de atracción de viajes la turística con centro en Calafate y la zona de Los Antiguos y Perito Moreno, con una incipiente actividad turística y de producción de frutas finas.

Desde el punto de vista de la ocupación territorial, entonces, puede decirse que la oferta de servicios responde a la distribución de población y actividades, apareciendo ya en este nivel de análisis el interrogante respecto a la sustentabilidad de líneas que sirven a departamentos con menos de 5.000 habitantes.

PROVINCIA DE SANTA CRUZ  
POBLACION POR DEPARTAMENTO · 1991 ·  
POBLACION TOTAL : 159.964 Hab.



ii. El grado de competencia

Si se resume la información sobre el número de empresas prestatarias para cada línea resulta que:

12 LINEAS	son atendidas por	1 EMPRESA
3 LINEAS	son atendidas por	2 EMPRESAS
2 LINEAS	son atendidas por	3 EMPRESAS

En una primera aproximación estos datos harían suponer una escasa competencia sobre las vinculaciones de transporte. No obstante, si paralelamente se observa la graficación del conjunto de líneas se advierte que hay superposición de itinerarios en casi todos los tramos, ya que muchas líneas actúan en realidad como fraccionamientos de líneas más extensas o como variantes de recorrido.

Aparece aquí, entonces, un segundo punto de atención que se refiere a la particular combinación de líneas y concesiones que, si bien plausible en el sentido de fomentar la competencia en los tramos de mayor movimiento, puede estar sometiendo a las prestatarias de los tramos de menor densidad de tráfico a la pérdida de tráfico en los tramos con que podrían compensar la baja rentabilidad de los mismos. Este tema se retoma posteriormente al incluir en el análisis a las líneas nacionales, ya que este efecto se agudiza.

iii. El grado de concentración de la oferta por empresas

Las 17 líneas mencionadas son atendidas, en conjunto por 16 empresas. Si se pondera cada línea por las frecuencias semanales y se realiza el promedio simple (exceptuando la línea Río Turbio-28 de Noviembre, de

características suburbanas) resulta que cada línea tiene, en promedio, 6 frecuencias semanales. De esto resulta que 13 empresas para atender 16 líneas con menos de un viaje diario no permitiría sustentar el tamaño mínimo de empresa compatible con la prestación de un servicio público, caracterizado por la regularidad y la confiabilidad.

Esto es así porque tal tamaño de servicio no soporta la inclusión en los costos de vehículos de reserva, instalaciones fijas, servicio mecánico, etc. lo que tiene una directa relación con la falta de prestación de servicios por desperfectos del parque.

Hasta aquí el análisis en términos de promedio, pero la relación oferta de servicios-concesionarios no es homogénea. Haciendo nuevamente abstracción de la línea Río turbio-28 de Noviembre la situación puede esquematizarse con los siguientes valores:

1 EMPRESA	atiende	4 LINEAS	con	24 FRECUENCIAS
1 EMPRESA	atiende	1 LINEA	con	14 FRECUENCIAS
2 EMPRESAS	atienden	2 LINEAS	con	14 FRECUENCIAS
3 EMPRESAS	atienden	1 LINEA	con	7 FRECUENCIAS
1 EMPRESA	atiende	2 LINEAS	con	6 FRECUENCIAS
1 EMPRESA	atiende	3 LINEAS	con	4 FRECUENCIAS
2 EMPRESAS	atienden	1 LINEA	con	3 FRECUENCIAS
2 EMPRESAS	atienden	1 LINEA	con	2 FRECUENCIAS

Se observa que sólo 4 empresas tiene asignados 2 o más servicios diarios en el conjunto de las líneas que atienden. Haciendo el análisis en términos de los vehículos-kilómetro semanales que cada empresa tiene que ofrecer el grado de concentración es aún mayor:

CANTIDAD DE EMPRESAS

VEH-KM/SEMANA

1

20.000

1	10.000
3	5.000 - 10.000
4	2.500 - 5.000
4	- 2.500

En síntesis, la distribución de líneas entre empresas permisionarias resulta en una atomización del número de operadores conjuntamente con una desigual distribución de la oferta entre los mismos. Este hecho no merece en principio ningún juicio de valor, pero debe ser tomado en cuenta en el momento de tomar decisiones respecto al sistema, ya que el mismo puede afectar decisivamente las posibilidades de desarrollo empresario y calidad del servicio ofrecido.

#### iv. La calidad del servicio

Los factores que caracterizan la calidad de un servicio como el que se analiza pueden resumirse en:

- Regularidad: entendida como el cumplimiento de un patrón regular de horarios y frecuencias.
- Confiabilidad: entendida como el cumplimiento de los horarios previstos, tanto de salida como de llegada y la no ocurrencia o solución de inconvenientes durante el trayecto.
- Disponibilidad: entendida como la adecuación de los horarios y frecuencias a los requerimientos de la demanda.
- Seguridad: entendida como la protección de los usuarios ante accidentes, alteraciones, robos o inclemencias climáticas.
- Comodidad: entendida como las condiciones de ocupación de vehículos, estado de los mismos, calefacción, etc.

Si bien no hay registro sistemático respecto a los factores señalados, las conversaciones mantenidas indican que la situación es heterogénea entre distintas líneas y prestatarios. Así, hay empresas que no cumplen regularmente con los servicios asignados, suspenden frecuencias, sufren detenciones e inconvenientes en ruta que no pueden ser subsanados en tiempos razonables sometiendo a los pasajeros a esperas, inclemencias o viajes en condiciones inadecuadas, mientras que otros servicios aparentemente ofrecen una calidad razonable.

Este tema está relacionado con el tamaño empresario, sobre el que se trata en el punto 1.3 en la medida en que la no disponibilidad de vehículos de reserva junto a la antigüedad y estado del parque es una de las principales causas de los inconvenientes que afectan la calidad de los servicios.

No obstante lo anterior la Autoridad de Contralor tiene suma responsabilidad en cuanto a la calidad del servicio ya que cuenta con las atribuciones pertinentes para, en primer lugar, registrar el grado de cumplimiento de las condiciones de la oferta, en segundo lugar arbitrar los medios para el control técnico de vehículos y conductores, en tercer lugar, apercibir a las empresas que no se ajusten a las normas y, por último sancionar los casos de incumplimiento. Sobre este tema se realiza un mayor desarrollo en el CAPITULO 3 dado que es uno de los campos de acción específico de la DPT y se tiene la impresión de que las actividades de contralor encaradas deberían ser sistematizadas, si el objetivo perseguido es mejorar la calidad de servicio a los usuarios.

Hasta aquí las consideraciones respecto a la calidad de servicio de la oferta existente. Cabe hacer una

consideración sobre lo que se ha denominado genéricamente como "disponibilidad". En una primera aproximación podría decirse que la provisión de servicio público a ciertas localidades con una frecuencia inferior a un servicio diario constituiría una limitación a la necesidad de movilidad de las personas. El problema que aquí se plantea es de la relación "satisfacción de las necesidades - sustento económico de la prestación del servicio", dado que la baja densidad de población y actividades impediría sostener con recursos tarifarios una mayor cobertura de oferta. Una posible solución en este caso es el subsidio directo de líneas o el subsidio cruzado vía la concesión de "paquetes" de líneas rentables y no rentables.

No obstante, es necesaria una actitud muy cauta a la hora de promover este tipo de servicios promocionales, respecto a los cuales no se ha detectado en la DPT la existencia de pedidos basados en necesidades de "demanda insatisfecha". Si los hubiere, serán analizados en forma particular pero se sugiere que se solicite a los demandantes una solicitud fundada en una estimación de viajes, su periodicidad y motivos para lo cual se podrá proveer a la DPT en el curso del período de capacitación, de formularios y metodologías sencillas a seguir por las autoridades de las localidades demandantes.

#### *1.1.2. Los servicios no regulares*

Una de las actividades prácticamente cotidianas de la DPT es la autorización de servicios no regulares de transporte. De una muestra analizada correspondiente al mes de diciembre de 1991, de los 32 PERMISOS PARA VIAJES ESPECIALES acordados, 29 correspondieron a permisos para viajes



internacionales y 3 para viajes interprovinciales, según el siguiente detalle:

RIO GALLEGOS - PUNTA ARENAS (CHILE):	21 permisos
CALAFATE - EL PAINE (CHILE):	3 permisos
CALAFATE - PUERTO NATALES (CHILE):	3 permisos
LOS ANTIGUOS - CHILE CHICO:	2 permisos
RIO GALLEGOS - CARLOS PAZ (CORDOBA):	1 permiso
CALETA OLIVIA - CARLOS PAZ (CORDOBA):	1 permiso
CALETA OLIVIA - BARILOCHE (RIO NEGRO):	1 permiso

Respecto a estos datos y a lo relevado en la Provincia sobre la actividad de viajes especiales cabe realizar algunas consideraciones:

- i. El concepto de viaje especial, o de circuito cerrado, pretende atender a una demanda puntual y/o particularizada de transporte que no amerita el establecimiento de una línea regular, dadas sus características de aleatoriedad y predefinición de los usuarios a que está destinada. Goza de libertad tarifaria, horaria y de condiciones de contratación a ser pactadas libremente por las partes.
- ii. La función del organismo regulador se reduce en este caso a controlar las condiciones de idoneidad del prestatario y la aptitud del parque (en tanto hacen a la defensa de la seguridad de los usuarios) y a evitar condiciones de competencia desleal con los servicios de líneas regulares. Estas funciones reducidas son, asimismo, indelegables.
- iii. En el caso particular de la Provincia de Santa Cruz se advierte la conjunción de dos elementos que motivan la importante cantidad de este tipo de servicios. Por un

lado el movimiento turístico, concentrado en algunas épocas y corredores y que requiere una calidad especial de servicio y por otro la dificultad o demora de algunas empresas provinciales en obtener la autorización para la prestación de líneas nacionales e internacionales (resorte de la Secretaría de Transporte de la Nación), lo que motiva la utilización de este mecanismo alternativo, dadas las atribuciones en este sentido delegadas por la Nación en las Provincias.

En función de lo anterior y teniendo en cuenta que la Provincia se propone mejorar su sistema de transporte interno y fortalecer la capacidad de negociación frente a las autoridades nacionales en defensa de las empresas locales, el tema de los viajes especiales, dada su magnitud, merece atención. Esta debería concentrarse en:

- i. llevar un registro sistemático de los pedidos de viajes para analizar si se está en presencia de la necesidad de una línea regular.
- ii. controlar las condiciones de prestación para garantizar la seguridad de los usuarios. La ocurrencia de algún accidente serio o conflicto interjurisdiccional afectaría gravemente a las autoridades provinciales, dada la liberalidad con que se otorgan estos permisos.
- iii. controlar que los viajes especiales no estén siendo usados como sustitutos o competencia desleal con las líneas regulares de transporte.

## **1.2. La Oferta de Transporte de Jurisdicción Nacional**

En el CUADRO 2 se resume la oferta de líneas de jurisdicción nacional que ingresan al territorio provincial

**CUADRO 2**

**LÍNEAS INTERPROVINCIALES Y EMPRESAS QUE LAS OPERAN**

LÍNEA	EMPRESA	FRECUENCIAS SEMANALES EN UN SENTIDO
CDO. RIVADAVIA - RIO GALLEGOS	TRANSPORTADORA PATAGONICA	7
BA. BLANCA - PTO. DESEADO	DON OTTO	2
CALETA OLIVA - TINOGASTA	ORTIZ	1
EA. BLANCA - RIO GALLEGOS	DON OTTO	1
CDO. RIVADAVIA - CNIA LAS HERAS	DON OTTO	7
RIO GALLEGOS - MENDOZA	ANDESMAR	3
RIO GALLEGOS - CORDOBA *	RUTA 3	2
RIO GALLEGOS CAPITAL FEDERAL	EL PINGUINO	2
RIO GALLEGOS - RIO TURBIO	TRANSPORTADORA PATAGONICA	1
CALETA OLIVA - C.RIVADAVIA	LA UNION	125
P.TRUNCADO - C.RIVADAVIA	SPORTMAN	20
CALETA OLIVA - MENDOZA	ANDESMAR	21

\*

**CUADRO 3**

**LÍNEAS INTERNACIONALES Y EMPRESAS QUE LAS OPERAN**

LÍNEA	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

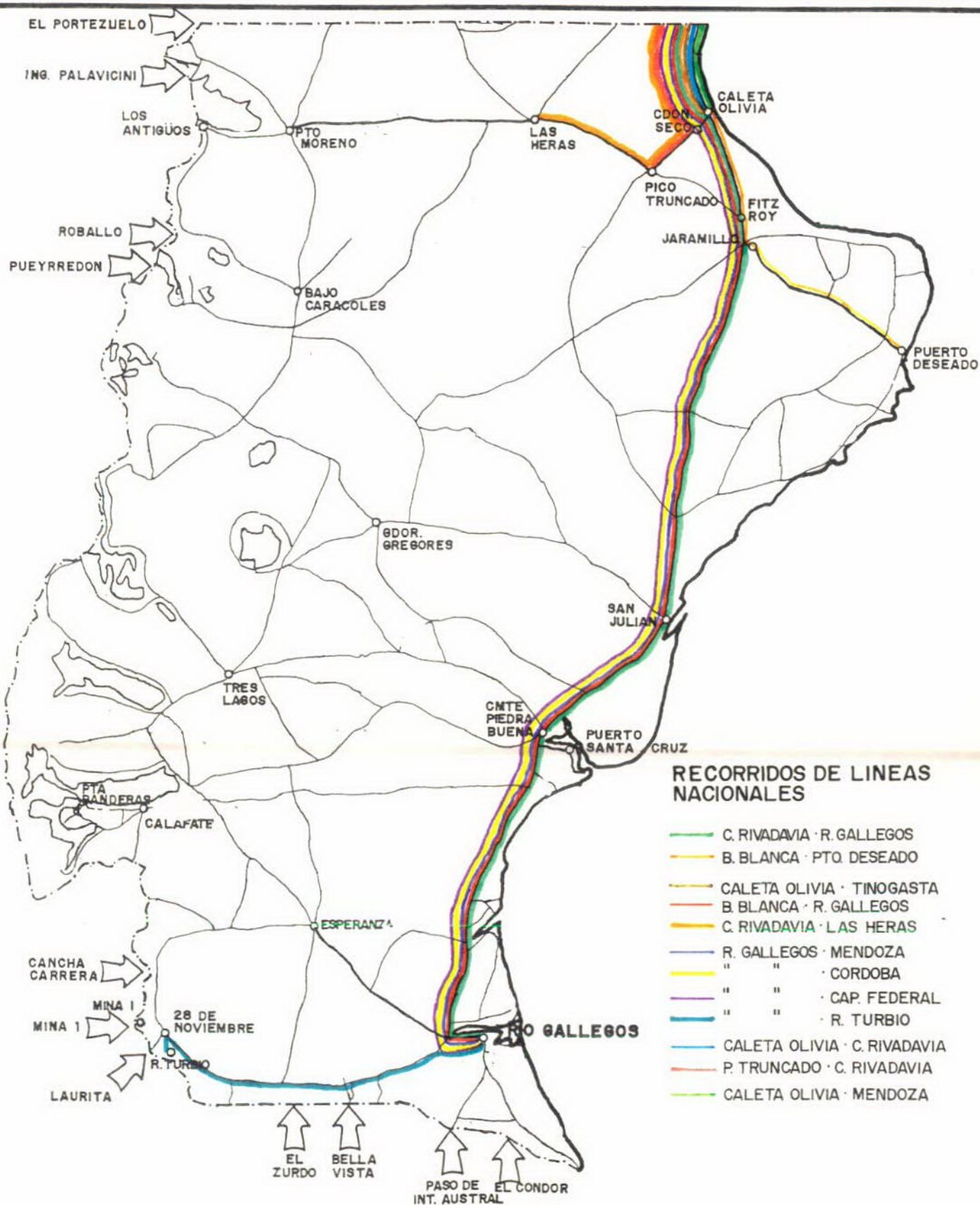
\*\* En trámite

y en el MAPA 3 se han graficado sus itinerarios.

Se trata de 11 líneas (sin contar Río Gallegos-Río Turbio que fue declarada como vigente por la Secretaría de Transporte de la Nación pero que estaría suspendida) con características disímiles en cuanto a su incidencia en la Provincia lo que permite agruparlas en:

- i. Líneas de alcance nacional que conectan la capital provincial con otras capitales  
RIO GALLEGOS - CAPITAL FEDERAL (operando merced a un recurso de amparo que prolonga un permiso de temporada)  
RIO GALLEGOS - MENDOZA  
RIO GALLEGOS - CORDOBA (permiso de temporada vencido)
- ii. Líneas de alcance nacional que vinculan centros urbanos de la Provincia con los de otras jurisdicciones  
COMODORO RIVADAVIA - RIO GALLEGOS  
BAHIA BLANCA - PUERTO DESEADO  
CALETA OLIVIA - TINOGASTA  
BAHIA BLANCA - RIO GALLEGOS  
CALETA OLIVIA - MENDOZA
- iii. Líneas de alcance regional  
COMODORO RIVADAVIA - LAS HERAS  
CALETA OLIVIA - COMODORO RIVADAVIA  
PICO TRUNCADO - COMODORO RIVADAVIA

Como se advierte en el MAPA mencionado, la oferta de servicios de líneas nacionales se concentra en el corredor de máxima actividad (Ruta Nº3) con escasa penetración en el resto del territorio provincial, salvo la realizada por las líneas que conectan el noreste de la Provincia con Comodoro



Rivadavia, que actúa como centro regional.

Un aspecto significativo lo constituye el hecho de que la mayoría de estas líneas nacionales no tiene restricciones de tráfico en el ámbito provincial realizando tráfico entre localidades de la provincia. El origen de esta particularidad es la falta de oferta local en las épocas en que estas concesiones fueron definidas y el hecho de que hasta su provincialización Santa Cruz constituía un Territorio Nacional, por lo tanto su tráfico interno correspondía a esa jurisdicción.

Al margen de lo anterior, la escasa capacidad de contralor efectivo, tanto de nivel nacional como provincial, ha motivado que aún en el caso de existencia de restricciones de tráfico, las mismas pudieran ser violadas sin la efectivización de sanciones.

De esto se deriva, entonces, que las líneas nacionales que ingresan al territorio provincial constituyan una competencia para las líneas locales.

Si se analiza la composición de las prestatarias se advierte que tres líneas interprovinciales son servidas por empresas que atienden servicios provinciales (más dos en situación precaria). En cambio en las líneas internacionales originadas en la Provincia se advierte una mayor presencia de estas empresas. (Ver CUADRO 3).

Las líneas resumidas en el último cuadro mencionado son las aludidas en el punto referido a los permisos especiales ya que, como se advierte, las mismas atienden las vinculaciones para las que se solicitan la mayor cantidad de permisos.

En síntesis, el sistema de líneas de jurisdicción nacional tiene una estrecha interrelación con el sistema provincial por lo que en el análisis de demanda estas serán retomadas.

### 1.3. Las Empresas Prestatarias

Se ha avanzado en el análisis de las empresas prestatarias en base a información de la DPT complementada con entrevistas a empresas radicadas en Río Gallegos. En la etapa inmediata de este estudio se intentará tomar contacto con las empresas radicadas en el interior de la Provincia, para lo cual se esperó a tener un cuadro básico de situación a partir del cual identificar los puntos y temas de importancia para el relevamiento.

Uno de los indicadores más significativos respecto al tamaño y a la situación empresarial es el referido al parque de vehículos. En el CUADRO 4 se resume la información correspondiente. El promedio de antigüedad es de 7,2 años para los 70 ómnibus registrados y de 5,8 años para las 20 unidades de menor tamaño, tipo combi o traffic. Estos indicadores globales no hacen pensar en una situación crítica aunque en el primer caso la antigüedad supere la media deseable según los parámetros nacionales.

No obstante, hay dos aspectos que merecen destacarse. En primer lugar, las empresas registran en la DPT su parque disponible, no exclusivamente el destinado al transporte público provincial. Como varias empresas realizan en paralelo servicios turísticos y algunas son permisionarias de líneas nacionales e internacionales, lo más probable es que la edad del parque que atiende el servicio regular de transporte público en el ámbito provincial sea mayor que la que se deduce de esta información.

**CUADRO 4**  
**OFERTA DE SERVICIO**

EMPRESA	CARACTERISTICAS	TIPO DE VEHICULO	
		COMBI	OMNIBUS
INTERLAGOS TUR.	CANTIDAD DE VEHICULOS	4	6
	CAPACIDAD PROMEDIO (ASIENTOS)	12	42
	ANTIGUEDAD PROMEDIO (AÑOS)	5.5	3.2
EL PINGUINO	CANTIDAD DE VEHICULOS	5	17
	CAPACIDAD PROMEDIO (ASIENTOS)	13	35
	ANTIGUEDAD PROMEDIO (AÑOS)	2.2	4.1
LOS GLACIARES	CANTIDAD DE VEHICULOS	2	3
	CAPACIDAD PROMEDIO (ASIENTOS)	11	31
	ANTIGUEDAD PROMEDIO (AÑOS)	1	12.3
QUEBECK TOURS	CANTIDAD DE VEHICULOS	0	4
	CAPACIDAD PROMEDIO (ASIENTOS)		42
	ANTIGUEDAD PROMEDIO (AÑOS)		6
V.H. VICTOR LEIVA	CANTIDAD DE VEHICULOS	1	2
	CAPACIDAD PROMEDIO (ASIENTOS)	15	28
	ANTIGUEDAD PROMEDIO (AÑOS)	5	13
RUTA 3	CANTIDAD DE VEHICULOS	0	4
	CAPACIDAD PROMEDIO (ASIENTOS)		47
	ANTIGUEDAD PROMEDIO (AÑOS)		7.5
COMI	CANTIDAD DE VEHICULOS	4	2
	CAPACIDAD PROMEDIO (ASIENTOS)	12	31
	ANTIGUEDAD PROMEDIO (AÑOS)	10.5	11
LA UNION	CANTIDAD DE VEHICULOS	0	8
	CAPACIDAD PROMEDIO (ASIENTOS)		33
	ANTIGUEDAD PROMEDIO (AÑOS)		1.1
GERRO S.LORENZO	CANTIDAD DE VEHICULOS	3	1
	CAPACIDAD PROMEDIO (ASIENTOS)	12	27
	ANTIGUEDAD PROMEDIO (AÑOS)	10	5
OJEDA	CANTIDAD DE VEHICULOS	0	5
	CAPACIDAD PROMEDIO (ASIENTOS)		21
	ANTIGUEDAD PROMEDIO (AÑOS)		12.8
COOTRA	CANTIDAD DE VEHICULOS	0	9
	CAPACIDAD PROMEDIO (ASIENTOS)		28
	ANTIGUEDAD PROMEDIO (AÑOS)		12
COOTRAP	CANTIDAD DE VEHICULOS	0	4
	CAPACIDAD PROMEDIO (ASIENTOS)		31
	ANTIGUEDAD PROMEDIO (AÑOS)		11
ORTIZ	CANTIDAD DE VEHICULOS	0	5
	CAPACIDAD PROMEDIO (ASIENTOS)		50
	ANTIGUEDAD PROMEDIO (AÑOS)		9.4
EL GREKO	CANTIDAD DE VEHICULOS	1	0
	CAPACIDAD PROMEDIO (ASIENTOS)	8	
	ANTIGUEDAD PROMEDIO (AÑOS)	4	
TOTAL	CANTIDAD DE VEHICULOS	20	70
	CAPACIDAD PROMEDIO (ASIENTOS)	12	34.75714
	ANTIGUEDAD PROMEDIO (AÑOS)	5.8	7.208571



En segundo término si se analiza la antigüedad promedio del parque de cada empresa y se relaciona a las mismas con las líneas atendidas por cada una de ellas se observa que las empresas cuya antigüedad media de parque supera al promedio general son las que atienden vinculaciones del interior de la provincia:

EMPRESA	ANTIGUEDAD DEL PARQUE	LINEA(S) ATENDIDAS
Los Glaciares	12,3	Caleta Olivia-El Chaltén
V.H.Leiva	13,0	Los Antiguos-C.Olivia Los Antiguos-P.Moreno
COMI	11,0	C.Olivia-Los Antiguos
Ojeda	12,8	R.Turbio-28 de Noviembre
COOTRA	12,0	R.Turbio-28 de Noviembre
COOTRAP	11,0	R.Turbio-28 de Noviembre
Ortiz	9,4	C.Olivia-Pico Truncado

Este hecho de por sí podría inclusive justificarse por la asignación de vehículos más antiguos a la prestación de servicios sobre caminos en peor estado. No obstante, se trata de la antigüedad promedio de la totalidad del parque de estas empresas, que además, como ya se ha visto, no tienen en su mayoría otras líneas sobre corredores principales. Por lo tanto se está en presencia de un indicador de la situación de estas empresas que, además de someter a los usuarios a peores condiciones de viaje, hacen dudar sobre las posibilidades de mantenimiento del servicio, una vez que llegue el momento de cambio de las unidades. Este es otro de los elementos a tener en cuenta si se intenta un proceso de regularización de las concesiones, en la medida en que deberán arbitrarse los mecanismos para hacer viables, directa o indirectamente, estas explotaciones.

## 2. DEMANDA DE SERVICIOS

### 2.1. Líneas Provinciales

Para el análisis de la demanda de transporte de un sistema como el que se analiza el punto de partida es el conocimiento de los volúmenes de pasajeros transportados en periodos recientes y la estructura, aunque sea en forma aproximada, de dicho tráfico en términos de puntos de comienzo y finalización de los viajes de los usuarios (origen-destino o subida-bajada).

El pedido y recopilación in situ de la información disponible lleva a la conclusión de que la DPT cuenta con información fragmentaria sobre el sistema y la existente presenta problemas para su utilización.

En el CUADRO 5 se ha resumido la información relativa a volúmenes de pasajeros transportados. La información básica con que se ha elaborado este cuadro se presenta en el ANEXO II. Se observa en primer lugar que se dispone de información sólo para 8 de las 17 líneas que conforman el sistema provincial. A su vez, para completar la correspondiente a esas 8 líneas se han debido completar datos haciendo interpolaciones o relaciones con otras líneas. El resumen presentado corresponde al año 1989 porque, dentro de los analizados era el que presentaba mayor información. Esto, no obstante, deberá ser ajustado posteriormente, en la medida en que en ese momento la estructura de líneas y prestatarios no era exactamente similar a la actual.

Por otra parte, respecto a la estructura de tráfico se ha encontrado que la mayoría de las empresas no presentan matrices de origen - destino de viajes. Algunas que

**CUADRO 8**  
**DEMANDA MENSUAL DE PASAJEROS POR LINEA**

**AÑO 1989**

LINEA	EMPRESA	SEN- TIDO	MES											
			E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
RGL-CALF	EL PINGUINO	I	593	419	424	305	255	146	151	205	225	238	371	453
		V	974	688	697	501	419	152	36	29	76	91	412	802
	INTERL. TUR.	I	342	334	248	133	72	59	109	166	226	453	329	354
		V	562	550	406	216	116	61	26	23	77	173	365	626
RGL-CTA	EL PINGUINO	I	788	721	754	538	514	497	662	713	1033	1006	670	1146
		V	751	687	718	513	490	991	695	767	969	874	452	668
	RUTA 3	I	754	743	711	557	681	499	1036	506	480	587	548	938
		V	421	637	507	446	412	439	676	338	280	295	300	443
CTA-LAN	COMI	I	1835	1821	1936	1759	1612	1554	1286	1323	1599	1632	1757	2307
		V	1855	1662	1744	1582	1454	1377	1180	1196	1301	1770	1545	1846
RGL_RTRB (POR ESPERANZA)	EL PINGUINO	I	198	275	189	106	83						170	223
		V	285	212	184	82	81						69	46
RGL_RTRB (POR R.40)	EL PINGUINO	I	823	925	1043	674	627	803	846	829	1043	886	1021	805
		V	1186	712	1016	519	611	616	824	818	816	787	1275	963
SJM-BCCL	Co. SAN LORENZO	I	54	43	38	32	33	35	44	46	47	41	51	61
		V	40	36	35	34	26	39	35	36	41	39	45	50
RGL-LAN	EL PINGUINO	I	121	106	100	74	18	162			238	434	376	296
		V	117	102	96	71	17	156			240	392	372	293
RTRB-28N	COOTRA(*)	I y V	25329	23112	30903	28612	26427	19219	20009	20630	25955	22048	25408	20033

**PROMEDIO DE PASAJEROS MENSUALES - OCUPACION MEDIA**

LINEA	EMPRESA	SENTI	PROM MENS	FREC MENS	OCUP MEDIA
RGL-CALF	EL PINGUINO	I	315	30	11
		V	406	30	14
	INTERL. TUR.	I	235	30	8
		V	267	30	9
RGL-CTA	EL PINGUINO	I	754	30	25
		V	718	30	24
	RUTA 3	I	670	30	22
		V	433	30	14
CTA-LAN	COMI	I	1702	30	57
		V	1544	30	51
RGL_RTRB (POR ESPERANZA)	EL PINGUINO	I	178	13	14
		V	137	13	11
RGL_RTRB (POR R.40)	EL PINGUINO	I	860	30	29
		V	845	30	28
SJM-BCCL	Co. SAN LORENZO	I	44	4	10
		V	38	4	9
RGL-LAN	EL PINGUINO	I	193	30	6
		V	186	30	6
RTRB-28N	COOTRA(*)	I y V	23974	840	29

**ABREVIATURAS DE LOCALIDADES**

RGL:	RIO GALLEGOS
CTA:	CALETA OLIVA
LAN:	LOS ANTIGUOS
RTRB:	RIO TURBIO
SJM:	PTO. SAN JULIAN
LHS:	LAS HERAS
PTOD:	PUERTO DESEADO
28N:	28 DE NOVIEMBRE
BCCL:	BAJO CARACOLES

(\*) SE SUPONEN 14 HS DE SERVICIO DIARIO A RAZON DE 1 SERVICIO POR HORA

presentan los formularios correspondientes a este tipo de información los llenan incorrectamente.

Con los elementos con que se cuenta hasta el presente se ha obtenido un indicador de pasajeros/viaje promedio para cada línea que puede utilizarse precariamente como una aproximación a la ocupación media, haciendo la salvedad de que ésta se está sobreestimando en la medida en que se supone que los pasajeros subidos recorren todo el itinerario de la línea. Si bien esto es cierto para algunas vinculaciones en las que se supone escaso movimiento de intermedias dada las zonas que recorren, en otros puede distorsionar totalmente el análisis. Por lo tanto estos valores son utilizados al sólo efecto de comparar las líneas entre sí y obtener una idea de los volúmenes de tráfico.

La vinculación de mayor movimiento absoluto es la de Río Turbio - 28 de Noviembre, con un promedio mensual de 24.000 pasajeros en ambos sentidos para una sola de las prestatarias (tres empresas cubren este trayecto). Este valor resulta inconsistente ya que la ocupación media resultante por servicio es demasiado alta para un servicio de tipo suburbano que seguramente tendrá una fuerte estacionalidad horaria.

En el mismo sentido, la información suministrada respecto a la línea Caleta Olivia - Los Antiguos es inconsistente ya sea porque es errónea la información de tráfico (aunque se verificaron los niveles absolutos para varios años) o porque la cantidad de servicios informada por la DPT es menor que la efectiva. Otra fuente posible de error, que fue detectada en otro caso es que en el resumen de pasajeros transportados que entregan las empresas estén incluyendo varias líneas (algunas de otras jurisdicciones).

Al margen de estos dos casos, que deberán someterse a verificación, el corredor de mayor densidad de tráfico es el de Río Gallegos - Caleta Olivia, transportando la línea respectiva en el orden de los 1.300 pasajeros/mes-sentido.

En segundo lugar aparece Río Gallegos - Río Turbio con un orden de 900 pasajeros/mes-sentido, atendidos en 1989 por el El Pingüino y Transportadora Patagónica y en la actualidad por la primera y Quebec Tours.

El tercer corredor en importancia es el de Río Gallegos - Calafate, con 600 pasajeros/mes-sentido pero afectado de una fuerte estacionalidad con picos en los meses de verano y valle pronunciado en los meses de invierno.

Dentro de las relevadas, las líneas de menor movimiento son las de San Julián - Bajo Caracoles y Río Gallegos - Los Antiguos. En particular en el caso de esta última sería necesario verificar la información sobre oferta, ya que la baja relación pasajeros/viaje hace suponer que fuera menor el número de servicios prestado en forma regular.

Como se dijo en un principio, la precariedad de esta información impide obtener conclusiones. No obstante fue importante sistematizarla como guía para su posterior completamiento. Al respecto, al margen de los relevamientos que se realizarán en el marco de esta asistencia técnica se recomienda que en lo inmediato se proceda a las siguientes acciones, por parte de la DPT:

- i. Enviar una circular a todas las empresas permisionarias otorgando un plazo perentorio para la entrega de información de pasajeros transportados por mes en 1991, discriminados por línea, en el caso en que la empresa sea concesionaria de más de una.

- ii. Esta información deberá ser suministrada en forma de matrices de tráfico las cuales deben contener las localidades o puntos geográficos que aparecen en el cuadro tarifario de cada línea. Si alguna empresa planteara la imposibilidad de llenar este tipo de formulario, puede obviarlo enviando los comprobantes de boletos vendidos para un mes de dicho año o las planillas de conductor en el caso en que utilice esta metodología o que los comprobantes de boletos vendidos no tengan información explícita sobre origen y destino del viaje.
- iii. realizar una prueba piloto de relevamiento directo en el corredor Río Gallegos - Caleta Olivia, consistente en contar en la Terminal de Omnibus los pasajeros que salen en cada servicio con destino a esa localidad o intermedias, registrando en una planilla al efecto día, hora, empresa, línea y cantidad de pasajeros.

## 2.2. Líneas Nacionales

Para contar con información de tráfico de las líneas nacionales hasta tanto se disponga del procesamiento de información actualizada solicitado a la Secretaría de Transporte, se reprocesó la información contenida en el Estudio de Autotransporte Público de Pasajeros de nivel Interjurisdiccional. SETOP-CONARSUD.1988. que permite contar con datos básicos del grado de participación de dichas líneas en el movimiento provincial.

En efecto, en dicho estudio se elaboró la información de matrices de viajes para un año construyendo el SUBEN-BAJAN-PASAN de cada línea, a partir de lo cual se obtiene la carga media, por tramo y total y el coeficiente de utilización de cada línea.

partir de esa información se obtuvo la información que se resume a continuación consistente en la cantidad de pasajeros transportados en un año por cada línea y el porcentaje de los mismos que realizan viajes con origen y destino dentro de la Provincia de Santa Cruz.

---

LINEA:	COMODORO RIVADAVIA - RIO GALLEGOS
EMPRESA:	TRANSPORTADORA PARAGONICA
PASAJEROS/AÑO:	25.400
VIAJES INTERNOS:	8.100 (32%)

---

LINEA:	BAHIA BLANCA - PUERTO DESEADO
EMPRESA:	DON OTTO S.A.
PASAJEROS/AÑO:	16.500
VIAJES INTERNOS:	63 (0.4%)

---

LINEA:	CALETA OLIVIA - TINOGASTA
EMPRESA:	ORTIZ
PASAJEROS/AÑO:	4.300
VIAJES INTERNOS:	- (0%)

---

LINEA:	BAHIA BLANCA - RIO GALLEGOS
EMPRESA:	DON OTTO S.A.
PASAJEROS/AÑO:	verificar
VIAJES INTERNOS:	(0.9%)

---

LINEA:	COMODORO RIVADAVIA - LAS HERAS
EMPRESA:	DON OTTO S.A.
PASAJEROS/AÑO:	26.700
VIAJES INTERNOS:	8.016 (30%)

---

-----  
LINEA: CALETA OLIVIA - COMODORO RIVADAVIA  
EMPRESA: LA UNION  
PASAJEROS/AÑO: 127.860  
VIAJES INTERNOS: s/d  
-----

LINEA: COMODORO RIVADAVIA - PICO TRUNCADO  
EMPRESA: SPORTMAN  
PASAJEROS/AÑO: 62.000  
VIAJES INTERNOS: 23.560 (38%)  
-----

Como se advierte, las líneas cuya composición de tráfico incluye un porcentaje sustantivo de viajes internos son las que tienen cabecera en Comodoro Rivadavia, próximo al límite con la Provincia de Santa Cruz por lo cual la mayor parte de su recorrido se realiza en territorio provincial.

En cambio, las líneas de larga distancia realizan un porcentaje menor de viajes dentro del territorio provincial, por lo menos según lo declarado, asentando su rentabilidad en los viajes interprovinciales de larga distancia. Es en este tipo de líneas donde la participación de empresas santacruceñas es menor (no contando los servicios que actualmente se prestan en forma irregular).



### 3. LEY DE TRANSPORTE

Como se mencionara en la INTRODUCCION de este informe, se consideró conveniente incluir en el mismo una propuesta de Ley de Transporte para que pueda ser analizada y haya posibilidad de efectuar las adecuaciones pertinentes.

La misma se incluye a continuación precedida por el correspondiente Mensaje de Elevación. Al margen de lo que se explicita en el mismo respecto a la filosofía, criterios y antecedentes considerados se quieren puntualizar algunos aspectos:

- i. respecto al grado de regulación del sistema se plantea una posición que otorga un margen importante de regulación para el servicio público de transporte de pasajeros dejando el resto de servicios (turísticos, contratados, privados y de carga) sujetos a normas mínimas.
- ii. inclusive respecto a los primeros, vía reglamentación se pueden flexibilizar algunos requisitos.
- iii. se optó por esta tesitura (sujeta a opinión de la Provincia) por entender que el sistema provincial, por su tamaño y densidad de tráfico no admite algunas pautas de desregulación que sí pueden aplicarse a nivel nacional.
- iv. se incluye un capítulo referido a un Fondo de Asignación específica por estar el mismo presente en el Proyecto suministrado por la Provincia y no conocerse con exactitud si las disposiciones en contrario de parte del Gobierno Provincial tienen o no carácter permanente o transitorio. En definitiva, su

inclusión o exclusión quedará supeditada a la indicación de las Autoridades Provinciales.

- v. se ha intentado remitir a la Reglamentación todas las cuestiones que sean pasibles de este tratamiento, simplificando en lo posible los contenidos de la Ley. No obstante, en algunos casos, como el del Régimen Sancionatorio, ello no es posible incluyéndose todo aquello que debe constar en el cuerpo legal.

ANTEPROYECTO DE LEY  
PROVINCIAL DE TRANSPORTE  
PARA LA PROVINCIA DE SANTA CRUZ

I

INTRODUCCION

Cuando se elabora la formulación de un anteproyecto de ley de transporte por automotor -en el caso para la provincia de SANTA CRUZ- necesariamente se debe tratar de abarcar la totalidad de las materias o temas que en forma sustancial están referidos a la prestación de los servicios de transporte de carácter masivo, que a través de dicho modo se realizan dentro del ámbito territorial de la provincia.

En el presente trabajo, se tomaron en cuenta los antecedentes legislativos vinculados con la Provincia de SANTA CRUZ, -especialmente el proyecto elaborado en el seno de la Honorable Cámara de Diputados de la Provincia-, además de otros antecedentes tanto de índole nacional como provincial, e incluso de carácter internacional.

Ello permitió bosquejar una propuesta que pretende contener todos aquellos aspectos cuya inclusión se considera imprescindible en la normativa legal, dejándose las cuestiones operativas, funcionales o de ejecución, al resorte del cometido reglamentario.

A continuación se hará una breve descripción del contenido del proyecto, explicando sucintamente la consideración que cada capítulo merece.

Con respecto al ámbito de aplicación material de la norma que se propicia, se hace necesario definir la naturaleza de todos aquellos servicios que resultan comprendidos dentro del texto legal a proyectarse. Como consecuencia de ello se entendió conveniente definir con claridad el correspondiente ámbito de aplicación material y territorial o espacial, a fin de establecer fehacientemente cuáles prestaciones revisten el carácter de servicio público, cuáles se los considera como de oferta pública o interés general y cuáles encuadrarían en el concepto de transportes privados.

Asimismo aparece como esencial realizar una adecuada delimitación de la competencia, señalando específicamente la autoridad de aplicación de la norma legal, y, además, fijando las atribuciones de que la misma estará investida con el objeto de poder satisfacer cumplimiento de su cometido.

En materia de operadores de los servicios se indica quiénes se encontrarían en condiciones de adquirir tal condición, concluyéndose en un primer análisis, que podrán ser todos aquéllos con capacidad jurídica para adquirir derechos y contraer obligaciones, independientemente que se trate de personas físicas o jurídicas, remitiendo a la normativa reglamentaria, la determinación de las pautas básicas en cuanto a las aptitudes que deberían reunir los prestatarios.

En cuanto a la figura jurídica en base a la cual el operador privado estaría interrelacionado con la autoridad pública, y se encontraría autorizado para efectuar el servicio, cabe expresar que la figura variaría según la específica naturaleza de los servicios, adelantándose que si se tratara de un servicio público, la relación Estado Provincial-operador privado se materializ-

zaria a través de la concesión, mientras que si el servicio fuera de aquéllos que se califican como de interés general, la relación jurídica se instrumentaría a través de la denominada habilitación. El permiso -en cambio- se ha limitado para el caso de prestaciones precarias.

Asimismo, se considera conveniente incluir en el proyecto, contenidos referidos a las condiciones de desempeño del personal de conducción en lo atinente a su aptitud profesional y a normas mínimas de naturaleza laboral, vinculadas con la específica tarea que el mismo realiza. En igual sentido corresponde reglar aspectos básicos relacionados con el material rodante e instalaciones fijas afectadas a la prestación del servicio.

Además se entiende pertinente regular aspectos vinculados a la intervención de la Autoridad Administrativa en la fijación del precio del servicio público -corrientemente denominado tarifa- y en la posibilidad de señalar indicadores de referencia en aquéllos servicios caracterizados como de interés general.

Se apreció conveniente también contemplar la implementación de un régimen que contemple la posibilidad de crear una tasa para que luego sea reinvertida en el mismo sector a fin de posibilitar su desarrollo en cuanto a realizar estudios o tareas de investigación, financiar proyectos u obras relacionados con el mejoramiento de la infraestructura del transporte, y, asimismo, para solventar el funcionamiento del propio organismo estatal con competencia en la actividad.

En materia de control y fiscalización se propone un régimen adecuado tendiente a la verificación de la conducta de los operadores de los servicios, con el fin de

apreciar su comportamiento como prestatarios y su grado de acatamiento a las normas de naturaleza legal o reglamentaria vinculada a la realización de los servicios. Ello debe ir acompañado de un conveniente régimen sancionatorio, destinado sobre todas las cosas a promover conductas ajustadas a derecho y desalentar la comisión de transgresiones, todo ello en función de procurar la correcta satisfacción del interés público.

El contenido antes señalado resume la experiencia argentina de los últimos años, tanto nacional como provincial, y recoge asimismo, antecedentes internacionales. El concepto que ha guiado la elaboración del anteproyecto es el de establecer un marco legal que, a la vez que facilite la actuación del Estado en cuanto a la consecución del bien común, se fundamente en las circunstancias de índole cotidiana en que se desenvuelve la actividad, y brinde a operadores y usuarios las pautas necesarias conforme a las cuales deben ajustar su respectivo comportamiento.

## ANALISIS DEL PROYECTO

### PARTE GENERAL

#### CAPITULO I. AMBITO DE APLICACION

Se refiere a la determinación de la jurisdicción territorial y a las clases de servicios a los cuales será aplicable la norma.

Al respecto, los mismos son clasificados en función de su naturaleza (públicos, de interés general, privados), y del objeto del transporte (personas o cosas) a que se refieran los mismos.

Asimismo se trató de señalar las diferencias que existen entre servicio público, servicio de interés general (también dado en llamar de oferta pública) y servicio privado.

En materia de servicio público, si bien no existe un concepto uniforme en la doctrina, cabe concluir que se trata de toda actividad de la Administración Pública que tiende a satisfacer necesidades e intereses de carácter general, para garantizar la satisfacción de ciertas exigencias sociales, que presenta los caracteres de continuidad, regularidad, generalidad, uniformidad, igualdad y obligatoriedad.

El caso típico de servicio público de transporte lo constituye el servicio regular de pasajeros, respecto del cual el Estado interviene en beneficio del público usuario en general que no tiene posibilidad de participar en el precio y condiciones de prestación de dicho transporte.

El servicio de interés general o también denominado de oferta pública supone una actividad de interés general que si bien puede brindar satisfacción a necesidades de índole colectivo, no constituye un servicio público, ya que si bien la oferta está dirigida a generalidad de usuarios, no lo es en cambio hacia una universalidad indeterminada de aquéllos, puesto que la oferta apunta hacia un sector de características específicamente determinadas. Asimismo desaparecen otros caracteres antes señalados, como ser la uniformidad, igualdad, continuidad, obligatoriedad, regularidad. Es por ello que ante tal tipo de servicio la intervención de la autoridad pública se limita a velar la realización de la prestación, pero no como prestación de transporte en sí

misma, sino en cuanto forma parte de un proceso destinado a satisfacer otras necesidades de un interés general de la comunidad. Por otra parte, el usuario del servicio no resulta ser el público en general, sino que preferentemente está dirigida a un específico y determinando sector de la población. El ejemplo típico de tales servicios lo representa el transporte de mercaderías o cosas. En el mismo, la intervención del Estado no lo es en función del servicio en si mismo como en el caso del transporte de personas, procurando salvaguardar los derechos de aquéllas, sino que su participación se limita únicamente a los actos necesarios que aseguren el abastecimiento de la comunidad en la medida en que dicho transporte integre un proceso económico que incida en la circulación de los bienes, elementos éstos vitales para la comunidad.

Por último el servicio privado es aquél respecto del cuál no existe oferta pública en cuanto a su prestación. En dicha categoría se encuentran los servicios por cuenta propia y los servicios contratados.

## CAPITULO II. AUTORIDAD DE APLICACION

Es el órgano al cuál la ley le atribuye competencia para la ejecución y aplicación de la ley.

Asimismo se prevé la posibilidad referida a que la Dirección Provincial de Transporte pueda promover la celebración de acuerdos -por parte del Poder Ejecutivo Provincial-, con el Estado Nacional, sujeto a la posterior ratificación legislativa en el orden provincial, con referencia a la programación, coordinación y fiscalización de los servicios de transporte de jurisdicción nacional que se desarrollen dentro del territorio de la provincia, con el fin de asegurar una eficaz complementación entre estos y los servicios locales. Asimismo se incluye la facultad de



celebrar acuerdos con las demás provincias, a los fines de asistencia técnica y profesional, relacionada con la planificación y control del transporte por automotor.

### CAPITULO III. ENTE COORDINADOR DE NATURALEZA INTERJURISDICCIONAL

Se entendió conveniente facultar al Poder Ejecutivo Provincial, a fin de que pueda propiciar la creación de un Ente Coordinador de Transporte de naturaleza multijurisdiccional, ante la eventualidad de presentarse una situación de concurrencia entre el Estado Provincial y uno o mas municipios de los establecidos en el mismo, en cuanto a la competencia sobre aspectos de distinta índole que puedan tener vinculación o incidencia respecto del transporte por automotor en una zona geográfica determinada, y resulte conveniente fijar políticas y objetivos comunes en orden a establecer criterios económicos y de gestión operativa que puedan luego ser aplicados a los servicios que se efectuen en el ámbito territorial de que se trate.

A los efectos de dicha creación el órgano ejecutivo dará intervención a la Legislatura provincial, a través del correspondiente proyecto de norma legislativa.

### CAPITULO IV - REGISTROS PROVINCIALES

Se propicia crear el Registro Provincial de Transporte de Pasajeros y de Cargas por Automotor, disponiéndose que por vía reglamentaria se determinará los requisitos exigibles para hacer efectiva la respectiva inscripción.

### CAPITULO V - DE LOS OPERADORES DE LOS SERVICIOS

Los operadores de los servicios de transporte por automotor de personas o cosas, podrán ser personas físicas

o jurídicas, remitiéndose a la Reglamentación todo aquello que se vinculen a los requisitos y condiciones que deberán satisfacer las mismas.

## TITULO VI - PERSONAL DE CONDUCCION

El personal de conducción afectado a los servicios de transporte por automotor, deberá poseer aptitud física y psíquica adecuada, además de la idoneidad teórico-práctica para ejercer su función específica.

En función de ello resultaría suma utilidad estructurar los medios tendientes a brindar una conveniente capacitación de los mismos, como consecuencia de la cual se facilitarían conocimientos que se relacionen con las normas de tránsito, la seguridad vial, el trato con el usuario, y demás obligaciones inherentes a la tarea de conducción.

En lo que respecta al otorgamiento del Documento Habilitante, cabe señalar que la misma será expedida por la autoridad competente por el período de vigencia que expresamente se determine. Por vía reglamentaria se fijarían los requisitos y condiciones para su obtención.

En lo que se refiere al régimen laboral, cabe remitirse a lo dispuesto por las normas de fondo vigentes en materia de contrato, jornada legal, accidentes y convenciones colectivas de trabajo.

Asimismo por vía reglamentaria se dictarán normas que aseguren, en determinados casos, la doble conducción y los períodos de descanso. Desde ya se entiende pertinente fijar en el transporte de personas un lapso máximo de conducción ininterrumpida, en cual no podrá exceder de seis (6) horas.

## CAPITULO VII - MATERIAL RODANTE

El vehículo es el medio indispensable en la concreción del transporte, ya sea para efectuar viaje o el traslado de la carga. Asimismo la circulación vehicular generada por la prestación del transporte hace necesario establecer pautas y parámetros a fin de garantizar la seguridad en el tránsito.

Como consecuencia de ello, es imprescindible que el Estado provincial, a través de la Autoridad de Aplicación la materia, y de todos aquéllos organismos específicos que correspondan establezca las principales normas técnicas de diseño a las que deberán ajustarse los fabricantes de vehículos automotores, de acoplados y semirremolques y de carrocerías.

Dichas normas técnicas deben complementarse con lo que establezca la legislación de tránsito, y señalar cuáles son las condiciones de seguridad que deben observar los vehículos de transporte por automotor.

Asimismo, para los vehículos afectados a los servicios de transporte de pasajeros, se entiende conveniente establecer la obligatoriedad de la verificación técnica periódica, a realizarse en períodos de tiempo que podrán variar de acuerdo a la antigüedad de cada una de las unidades, de acuerdo al protocolo técnico en base al cual se deberá realizar las referidas verificaciones.

La titularidad del dominio del material rodante afectado al transporte de personas, deberá corresponder al prestatario del servicio. Sin perjuicio de ello, podrá permitirse el arrendamiento, comodato o comparaventa con reserva de dominio, hasta una proporción que no resulte

superior al veinte por ciento (20 %) de la totalidad del parque habilitado.

## CAPITULO VIII - INSTALACIONES FIJAS

Se apreció la conveniencia de incluir una disposición que establezca que las estaciones terminales y de concentración de cargas, talleres destinados a la atención de servicios de guarda, reparación o mantenimiento de unidades vehiculares de transporte puedan ser de propiedad pública o privada.

Si se tratare de un inmueble de propiedad de las empresas prestatarias, el mismo servirá para la explotación que relizan las mismas y para soporte técnico administrativo de aquéllas.

Asimismo se incorpora la idea según la cual la Autoridad de Aplicación podrá exigir a las empresas de transporte que operen en el marco de la presente ley, a utilizar las estaciones terminales o de concentración de cargas, en su caso.

## CAPITULO IX - FONDO PROVINCIAL DE TRANSPORTE PARA EL MODO

### AUTOMOTOR

Se propicia crear el Fondo Provincial de Transporte para el Modo Automotor, cuyos recursos serán destinados con exclusividad a determinados cometidos que expresamente la norma contempla.

La referida tasa tendrá carácter anual y deberá ser abonada por toda persona física o jurídica que realice cualquiera de los servicios de transporte por automotor regulados por la ley, que se encuentren sometidos a la

jurisdicción de la Dirección Provincial de Transporte.

## TITULO X - REGIMEN SANCIONATORIO

Se propone instrumentar un régimen de sanciones a ser aplicado como consecuencia de la comisión de infracciones a las disposiciones legales y reglamentarias, por parte de los prestatarios de servicios de transporte por automotor sometidos a la jurisdicción provincial

Dicho régimen debe resultar útil a fin de posibilitar a la Autoridad competente el ejercicio de un adecuado control en cuanto a la ejecución de los referidos servicios, y de ese modo sancionar, cuando correspondiera, las conductas que transgredan las aludidas disposiciones, a fin de evitar que tales conductas puedan llegar a producirse, con el objeto de preservar el interés público.

Como en todo régimen sancionatorio, se debe incluir la mención taxativa de las sanciones, estableciéndose asimismo la enumeración de las distintas infracciones, con indicación de la sanción que en cada caso corresponda.

Además, podría establecerse por vía reglamentaria la descripción específica de las conductas que configuren las distintas infracciones a que anteriormente se hizo referencia, señalándose las penas que respectivamente les correspondan, todo ello siempre dentro del parámetro general que se fija en el texto legal para cada infracción.

Conforme a lo expresado, se propicia establecer las siguientes sanciones:

apercibimiento

multa

suspensión de la concesión

caducidad parcial o total de la concesión

Como sanciones accesorias, cabría incluir la referida a la inhabilitación temporal o perpetua del personal de conducción.

Por otra parte, se sugiere incorporar como medida preventiva, la desafectación del personal de conducción, vehículos e instalaciones fijas, en caso de darse la comisión de un acto u omisión que constituyesen infracción, en tanto subsistiese la irregularidad y sin perjuicio de la sanción que pudiera corresponder.

Se regula asimismo el instituto de la reincidencia, que se produce cuando el infractor, dentro de un período determinado de tiempo de haber incurrido en una infracción, cometiese otra falta de igual naturaleza a la que dió motivo a la primera sanción. La reincidencia se cuenta por período corrido, no calendario y se aplica tanto en los casos de sanciones de multa, como en la inhabilitación temporal y en el de suspensión de la concesión.

Los sujetos pasibles de ser sancionados son, en todos los casos, los transportistas que realicen servicios sometidos a la jurisdicción de la Autoridad Provincial, y asimismo, en algunas ocasiones puede ser pasible de sanción el personal de conducción, por alguna falta que se refiera a su actuación personal en el desempeño de la tarea de conducción, relativa a la inobservancia de normas específicas, y en virtud de la cual pudiese poner en peligro la seguridad del servicio, de los usuarios y de terceros no transportados.

Existen, además, situaciones en las cuales el sujeto sancionado no resulte ser un transportista autorizado por

el Organó competente. Tal es el caso del operador clandestino, que efectúa transporte sin observar las normas pertinentes en materia de concesiones, y que por lo tanto, su conducta resulta punible.

Como consecuencia de la comprobación o denuncia de un hecho, que prima facie podría resultar configurativo de infracción, procede sustanciar el debido procedimiento que garantice el correspondiente derecho de defensa al imputado, el cual en virtud de ello toma intervención en el trámite y tiene oportunidad de presentar descargo y ofrecer prueba. Asimismo, la Autoridad de Aplicación puede de oficio disponer la producción de los medios probatorios que estime pertinentes, con el objeto de procurar el conveniente esclarecimiento del hecho a fin de posibilitar el consecuente deslinde de responsabilidades. Una vez que hubiera tomado intervención el interesado, y con posterioridad a la producción de las pruebas y presentación de los alegatos, si los hubiere, la actuación se halla en condiciones de ser resuelta, imponiendo la sanción en caso de resultar comprobada la responsabilidad del imputado, o disponiendo el archivo de lo actuado, de haberse determinado que la infracción no fue cometida o cuando no existieren elementos suficientes para decidir acerca de la aplicación de la sanción.

La sanción será impuesta por la Autoridad Competente, teniendo en cuenta el tipo de sanción que se aplique.

Los actos que impogan las sanciones previstas en la ley, serán susceptibles de los recursos administrativos y judiciales que establezcan las normas específicas.

El pago de la sanción de orden pecuniario deberá realizarse, una vez que se encuentre firme el acto por el

cual la misma fue aplicada. En caso de incumplimiento, el cobro se hará efectivo conforme al procedimiento de ejecución fiscal, para lo cual el acto referido, constituirá título suficiente al efecto.

## **PARTE ESPECIAL: TITULO I - TRANSPORTE DE PERSONAS**

### **Capítulo I: De los servicios de transporte de personas**

Se refiere a las categorías de servicios que quedan incluidos dentro el marco de regulación de la norma legal. Dichos servicios son clasificados en función de su naturaleza (públicos regular, turismo, contratado, privado exclusivo).

Asimismo se realiza la diferenciación entre servicio público, servicio de interés general (también dado en llamar de oferta pública) y servicio privado, conceptos que ya han sido tratados con anterioridad.

### **Capítulo II - De la Concesión**

La concesión es el acto mediante el cual el Estado encomienda a una persona -física o jurídica- por un tiempo determinado, la organización y funcionamiento de un servicio público. El concesionario actúa a su propia cuenta y riesgo percibiendo por su labor la retribución que puede consistir en el precio pagado por los usuarios o en subvenciones y garantías otorgadas por el Estado, o en ambas cosas a la vez (MARIENHOFF, cit. T III-B pág. 577; HAURIOU "Precis de droit administratif et de droit public" pág. 1015; BLONDEAU "La concesión de service public", pag. 243; SAYAGUES LASO "Tratado de Derecho Administrativo" T 2 pág. 12; CAETANO "Manual de direito administrativo" pág. 304 y 559), criterio que también ha sido compartido por la



jurisprudencia (C.S. J.N. FALLOS 141-268; 183-116; 158-268, entre otros).

En la concesión de servicio público la titularidad de la competencia corresponde exclusivamente al Estado, siendo solamente su ejecución concedida a los particulares, sin mengua de los atributos esenciales del Poder Estatal, revistiendo por lo tanto el carácter de contrato de derecho público (C.S.J.N. fALLOS 211-83, 188-9).

La concesión es un contrato administrativo en el cuál prevalece el carácter "intuitu personae" se otorga con el fin de satisfacer un interés público. Debe ser ejecutada directamente por el concesionario y no puede ser transferida sin autorización del concedente.

Dicho vínculo jurídico tiene naturaleza contractual y representa un régimen útil para "garantizar que las prestaciones se realicen con predominio del interés público (Barra, Rodolfo Carlos "Hacia una interpretación restrictiva del concepto jurídico de servicio público" LL 1982-B, pág. 363).

La concesión presenta los siguientes caracteres:

- a. La explotación la hace el concesionario a su propio costo y riesgo.
- b. Se otorga con el fin de satisfacer un interés público.
- c. Es un contrato administrativo en el cual prevalece el carácter "intuitu personae", lo cual implica dos consecuencias:
  - que la ejecución debe ser realizada directamente por el concesionario.
  - que no puede ser transferida sin autorización del concedente.

- d. Es un contrato bilateral con prestaciones reciprocas.
- e. Es oneroso.

¿Quiénes son parte en la concesión?

Las partes son básicamente dos: el concedente, o sea el que otorga la concesión, y el concesionario, que es aquél a quien se le otorga la concesión y la ejecuta.

El concesionario, como consecuencia del ejercicio de la concesión, entabla distintas relaciones jurídicas, a saber:

- a. De carácter público, administrativo en la especie, como consecuencia del contrato de concesión.
- b. De carácter privado con el usuario, destinatario del servicio.
- c. De naturaleza laboral, con el personal relacionado a través de un contrato de trabajo.
- d. Con terceros puede establecer relaciones contractuales de naturaleza civil o comercial (adquisición de combustible, de elementos, locación de cosas, etc.) o extracontractuales (derivadas de algún delito o cuasidelito).

En cuanto a los requisitos para ser concesionario, así como también en lo relativo a los elementos que debe contener el respectivo contrato de concesión, debería ser materia de regulación por vía reglamentaria.

Solamente deberían ser adjudicados en concesión, aquellos servicios regulares de transporte de pasajeros por automotor.

El procedimiento adecuado para seleccionar al concesionario es aquél que permite la concurrencia y oposición de postulantes, extermos éstos que caracterizan al procedimiento licitatorio, el cual asegura la igualdad entre los oferentes, a fin de que puedan participar con similares posibilidades y condiciones, además de ser evaluados sobre similares bases concursales.

Cabe señalar al respecto que la doctrina administrativa, tanto nacional como extranjera, se ha expresado favorablemente en cuanto a la conveniencia y utilidad del mencionado procedimiento (BERCAITZ, "Teoría General de los Contratos Administrativos" pág. 262; MARIENHOFF, ob. cit. Tº III-A, pág. 183 y sigs.; SAYAGUES LASO, cit. Tº 1, pág. 553, BIELSA, cit. Tº I, pág. 317).

El procedimiento de selección supone un posterior acto de adjudicación y subsiguiente aceptación del adjudicatario, para concluir en la posterior celebración del contrato de concesión de servicio público.

En lo que respecta a la duración de la concesión, es opinión generalizada la que entiende que las concesiones de servicios deben ser temporarias, bale decir por un número determinado de años. Dicho número dependerá de las circunstancias de cada caso, y en especial del criterio que tenga el concedente respecto del servicio, y el término mínimo el cual el concesionario se encuentre en condiciones de amortizar la inversión realizada.

Con referencia a la posibilidad de ceder o transferir una concesión, se propicia adoptar algunos de los lineamientos contenidos distintas normas de transporte vigentes en el orden nacional o provincial.

En efecto, la concesión no podría ser transferida sin la expresa autorización de la autoridad de aplicación, debiendo el cesionario reunir las calidades y condiciones exigidas para ser titular de una concesión con el objeto de garantizar la eficiencia y continuidad del servicio, no pudiendo cederse en ningún caso si el servicio que se presta a consecuencia de la concesión que se pretende transferir, no ha estado en explotación por un período de tiempo expresamente determinado. Tampoco se autorizará, si existieren obligaciones incumplidas de parte del concesionario cedente. En todos los casos en que se autorice la transferencia subsistirá la responsabilidad del concesionario primitivo en forma solidaria con el nuevo concesionario, y, además, la Autoridad de Aplicación podrá exigir otras garantías, a las dadas originariamente.

Asimismo, la Autoridad competente deberá evaluar si la aludida cesión está orientada hacia la reducción de la competencia o eventualmente la monopolización de la oferta en el corredor de que se trate, en cuyo caso podrá denegar la respectiva solicitud, a fin de asegurar el mantenimiento de la diversificación de operadores.

La concesión se extingue por:

- a. Vencimiento del plazo.
- b. Renuncia del concesionario.
- c. Revocación por oportunidad, mérito o conveniencia.
- d. Rescate por el Estado
- e. Rescisión bilateral.
- f. Caducidad.

## Capítulo II - De la habilitación

La habilitación representa una autorización genérica por la cuál la Autoridad Administrativa faculta a un particular a fin de que pueda ejecutar la prestación de un servicio considerado de interés general, sin otra exigencia que la de satisfacer una serie de requisitos específicamente determinados. Es el caso de la obligación de inscribirse en un registro especialmente establecido al efecto.

### **Capítulo III - Del permiso**

El permiso precario en cambio, es un acto unilateral del Poder Público, en donde el permisionario carece de derechos frente al Estado, pudiendo ser revocado dicho permiso en cualquier momento y sin recurso alguno.

### **Capítulo IV - Del Régimen de Explotación**

Se hace alusión a materias tales como: horarios y frecuencias, recorridos, fraccionamientos, ramificaciones, desdoblamientos y determinación de cabeceras, concentración o diversificación de servicios, tarifas, boletos y pasajes, etc.

### **Capítulo V - Régimen Tarifario**

Se establece que los valores tarifarios a ser aplicados a la prestación del servicio público de transporte de personas, (única prestación en la cual el mismo podrá ser regulado y establecido por la Autoridad concedente), deberán ser razonables, justas y uniformes, en igualdad de condiciones para todos los que se sirvan de la aludida prestación del transporte.

## **TITULO II - TRANSPORTE DE COSAS**

### **Capítulo I - De los servicios de transporte de cosas**

Se procede, al igual que en el caso del transporte de personas a diferenciar los servicios en lo que se denomina servicio de oferta pública y servicio por cuenta propia.

El servicio de oferta pública es aquél que se realiza para terceros, por parte de las personas físicas o jurídicas debidamente inscriptas en el registro respectivo, haciendo oferta pública y abierta de sus servicios y de su capacidad de transportación, mediante el cobro de fletes libremente convenidos.

Denominase, en cambio, transporte por cuenta propia aquél que reúne una serie de características, que el proyecto de texto legal expresamente menciona, y que son las siguientes:

- a) Que sea realizado por personas físicas o jurídicas cuya actividad comercial no comprenda al transporte como objeto principal.
- b) Que el transporte se realice en vehículos de propiedad del transportador o, en su defecto, arrendados por él, circunstancia que deberá ser acreditada en los términos que fije la reglamentación.
- c) Que se trate de transporte de personas que guarden relación de dependencia con el transportador o se encuentren vinculados o afectados a su actividad.
- d) Que se trate de transporte de cargas de propiedad, para uso o comercialización, del titular o locatario del vehículo.
- e) Que sea un transporte masivo en las condiciones de cantidad y volumen que determine la reglamentación.

## Capítulo II - De la Habilitación

La habilitación es la autorización genérica a través de la cual la Autoridad de Aplicación faculta a un particular a fin de que pueda efectuar un servicio masivo de oferta pública o por cuenta propia de transporte de cosas, sujeta a la condición de que el transportista haga efectiva la inscripción en el respectivo Registro creado al efecto para lo cual deberá satisfacer el cumplimiento de los requisitos que en cada caso se exigen.

Los requisitos a cumplir para obtener la habilitación con respecto al transporte de cosas, de acuerdo al tipo de transporte de que se trate, se considera pertinente establecerlos por vía reglamentaria.

## Capítulo III - Del Régimen de Explotación

El transporte de cosas por automotor es totalmente libre en todo el territorio provincial sin ningún tipo de limitaciones que afecten la libertad de circulación y contratación de carga y descarga.

Las Empresas de Transporte deberán operar en la contratación del transporte de acuerdo a lo que establece el Código de Comercio al respecto.

En lo que atañe al precio de los servicios, se incluye la posibilidad por la cual la Autoridad de Aplicación pueda señalar indicadores de referencia en aquéllos servicios caracterizados como de oferta pública.

No resulta procedente limitar el tipo de utilización

que se ha de dar al vehículo de transporte de cosas por automotor, salvo aquéllas limitaciones que se deriven de normas específicas en materia de higiene y salubridad.

El transporte masivo por cuenta propia no estará sujeto a un régimen de explotación determinado.

El transporte de material peligroso por automotor será objeto de una reglamentación específica por parte de la Autoridad de Aplicación, que abarque los productos involucrados, sus incompatibilidades, el tipo de vehículo a utilizar, el adiestramiento necesario del personal de conducción, lo atinente al embalaje, acondicionamiento y manipuleo de las cargas, la señalización externa, el establecimiento de itinerarios y horarios de circulación, y demás especificaciones relativas a la operación de tales servicios bajo condiciones de seguridad.

Como consecuencia de todo lo expresado se eleva el presente proyecto a su consideración.



## PARTE GENERAL

### CAPITULO I

#### AMBITO DE APLICACION

ARTICULO 19.- El transporte por automotor de personas y cosas que se desarrolle dentro del territorio de la provincia, de acuerdo a la clasificación que se señala en el artículo siguiente, quedará sometido a las disposiciones de la presente ley, y a la reglamentación que en su consecuencia se dicte.

ARTICULO 20.- El transporte por automotor que se menciona en el artículo 19, es susceptible de la siguiente clasificación:

1. Transporte de Personas de carácter masivo.
  - a) Transporte regular común caracterizado como servicio público.
  - b) Transporte para el turismo.
  - c) Transporte contratado.
  - d) Transporte privado exclusivo.
2. Transporte de cosas.
  - a) Transporte de oferta pública.
  - b) Transporte por cuenta propia.

### CAPITULO II

#### AUTORIDAD DE APLICACION

ARTICULO 39.- La DIRECCION PROVINCIAL DE TRANSPORTE será el órgano que hará efectiva la aplicación y ejecución de las disposiciones contenidas en la presente ley, y su Reglamentación.

ARTICULO 40.- Sin perjuicio de las funciones y facultades que se desprendan de normas específicas, se confiere a la DIRECCION PROVINCIAL DE TRANSPORTE las siguientes atribuciones:

- a) Ordenar, organizar, sistematizar, reglamentar y controlar la prestación del transporte de personas y de cosas, y ejecutar los actos tendientes a posibilitar dicha prestación.
- b) Desarrollar y coordinar los servicios en concordancia con los intereses de la Provincia y las necesidades de la población.
- c) Propiciar la adecuación del ordenamiento normativo a las necesidades que sucesivamente se derivan de la evolución del sector transporte.
- c) Establecer el régimen tarifario del servicio público de transporte de personas.
- d) Solicitar el auxilio de la fuerza pública cuando las circunstancias lo requieran, con el objeto de preservar y garantizar la continuidad y seguridad de los servicios de transporte sometidos a su jurisdicción.
- e) Sancionar disposiciones de naturaleza reglamentaria, destinadas a regular aspectos técnicos, operativos y funcionales relacionados con la prestación de los servicios de transporte por automotor.
- f) Ejercer las demás facultades que se desprenden de la presente ley o de otras normas de contenido específico.

ARTICULO 50.- La DIRECCION PROVINCIAL DE TRANSPORTE podrá promover y proponer la celebración de acuerdos con el

ESTADO NACIONAL -sujetos a una posterior ratificación del PODER LEGISLATIVO PROVINCIAL -, referidos a la programación, coordinación y fiscalización de los servicios de transporte de jurisdicción nacional que se desarrollen dentro del territorio de la provincia, con el fin de asegurar una eficaz complementación entre éstos y los servicios locales.

Asimismo, podrá propiciar similares acuerdos con las otras provincias, con fines de asistencia técnica y profesional, referida a la planificación y control del transporte por automotor.

### CAPITULO III

#### ENTE COORDINADOR DE NATURALEZA MULTIJURISDICCIONAL

ARTICULO 69.- El Poder Ejecutivo Provincial podrá propiciar la creación de un Ente Coordinador de Transporte de naturaleza multijurisdiccional, a integrarse por el Estado Provincial y uno o mas municipios de los establecidos en el mismo, con el objeto de atender cuestiones en las que pudiese presentarse una situación de concurrencia entre las distintas jurisdicciones, en materia de competencia sobre aspectos de distinta índole que puedan tener vinculación o incidencia sobre el transporte por automotor, respecto de una zona geográfica determinada, y resulte conveniente y necesario fijar políticas y objetivos comunes en orden a establecer criterios económicos y de gestión operativa que puedan luego ser aplicados a los servicios que se efectuen en el ámbito territorial pertinente.

La creación del ente deberá efectuarse a través de ley, la cual fijará las pautas para su organización,

funcionamiento, conducción y atribuciones, así como también, señalará los recursos destinados a permitir su desenvolvimiento y actuación.

## CAPITULO IV

### REGISTROS PROVINCIALES

ARTICULO 79.- Créase el Registro Provincial de Transporte de Pasajeros y de Cargas por Automotor. La Reglamentación determinará los requisitos que resulten exigibles para hacer efectiva la respectiva inscripción, y la documentación e información que deberá presentar cada transportista para tener acceso al Registro que corresponda.

ARTICULO 80.- Si se tratara de operadores del servicio público de transporte por automotor, que se realiza a través de una concesión, la misma implicará la inscripción automática en el respectivo Registro.

## CAPITULO V

### DE LOS OPERADORES DE LOS SERVICIOS

ARTICULO 90.- Los operadores de los servicios de transporte por automotor de personas o cosas, deberán ser personas físicas o jurídicas, independientemente que desarrollen su actividad a través de una concesión, habilitación o permiso.

Las personas físicas o jurídicas que resulten operadoras -a los efectos de lograr una mejor explotación del servicio- podrán celebrar contratos de colaboración

empresaria -Unión Transitoria de Empresas-, de conformidad a lo que dispone la Ley Nº 19.550 (t.o. 1984).

La Reglamentación determinará los requisitos y condiciones que deberán satisfacer y reunir, respectivamente, las personas físicas y jurídicas.

## CAPITULO VI

### PERSONAL DE CONDUCCION

ARTICULO 10.- El personal de conducción de los vehículos afectados a los servicios de transporte por automotor, deberá poseer aptitud psicofísica adecuada, y además, la pertinente idoneidad teórico-práctica para ejercer su función específica.

ARTICULO 11.- En función de lo expresado en el artículo anterior, la Autoridad de Aplicación otorgará la correspondiente documentación habilitante que acredite haber superado satisfactoriamente los exámenes psicofísicos y teórico-prácticos.

ARTICULO 12.- La Reglamentación de la presente ley deberá contener disposiciones respecto de:

- a) El otorgamiento del Documento Habilitante, los requisitos y condiciones para su obtención, según se trate de transporte de personas o de cosas.
- b) El plazo o plazos de vigencia del mismo.
- c) El momento en que se hará efectiva su exigibilidad, respectivamente para el transporte de personas y de cosas.
- d) El recurso o recursos posibles de deducir en sede administrativa en caso de denegatoria, su trámite y autoridad competente para su resolución.

ARTICULO 13.- Se podrá establecer por vía reglamentaria la

organización de cursos de capacitación y perfeccionamiento del personal de conducción, a fin de posibilitar la adquisición de conocimientos acerca del ordenamiento jurídico vigente en materia de tránsito y seguridad vial, así como también lo relativo a las normas sobre comportamiento para con los usuarios de los servicios, o a disposiciones vinculadas con la manipulación y transporte de determinados elementos o sustancias, y demás obligaciones derivadas de la tarea específica de conducción.

ARTICULO 14.- Asimismo la Reglamentación regulará lo atinente a los casos para los cuales se exija la obligatoriedad de la doble conducción y de los períodos de descanso, en función de la distancia que se registre entre el origen y destino del servicio de que se trate, y según que la prestación se refiera a un desplazamiento de personas o a un tráfico de mercancías.

En el caso del transporte de pasajeros, la tarea de conducción no podrá tener un lapso ininterrumpido de tiempo de duración mayor a SEIS (6) horas.

## CAPITULO VII

### MATERIAL RODANTE

ARTICULO 15.- Las normas de diseño de los vehículos que se afecten a los servicios de transporte por automotor, deberán observar las disposiciones generales dictadas en materia de tránsito que rijan en todo el ámbito territorial de la República Argentina, en todo lo relacionado con los pesos, dimensiones y dispositivos de seguridad de los mismos. La Autoridad de Aplicación podrá

fijar pautas más restrictivas con referencia a dichos aspectos, cuando ello obedezca a razones de seguridad, en virtud de determinadas características en las cuales se deberá realizar el transporte.

ARTICULO 16.- La titularidad del dominio del material rodante afectado al servicio público de transporte de personas, deberá corresponder al concesionario o permisionario del servicio, o habilitado para realizar el mismo.

Asimismo se podrá autorizar el arrendamiento, comodato o compraventa con reserva de dominio, hasta una proporción que no resulte superior al VEINTE POR CIENTO (20 %) de la totalidad del parque habilitado. La reglamentación que al efecto se dicte, señalará el momento a partir del cual será de aplicación la disposición establecida en el presente artículo.

ARTICULO 17.- Para los vehículos afectados a los servicios de transporte de personas será obligatoria la verificación técnica periódica, la que deberá realizarse en periodos de tiempo que variarán de acuerdo a la antigüedad de cada una de las unidades, no pudiendo exceder dicho lapso de un máximo de un año calendario. La Autoridad de Aplicación examinará la conveniencia de extender tal obligatoriedad a los vehículos de carga, determinando el momento a partir del cual dicha obligatoriedad se hará efectiva.

ARTICULO 18.- La Autoridad de Aplicación podrá dictar reglamentaciones referidas a:

- a) La aprobación de las normas técnicas de diseño de los vehículos, en cuanto a las condiciones de seguridad y comodidad de los mismos, de acuerdo con las características de cada uno de los servicios y de las rutas o caminos en que deban prestarse.
- b) La aprobación del protocolo técnico en base al

cual se deberán realizar las verificaciones técnicas de carácter periódico de los vehículos.

- c) Cualquier otra reglamentación inherente al material rodante relativo a los servicios de transporte.

## CAPITULO VIII

### INSTALACIONES FIJAS

ARTICULO 19.- Las estaciones terminales y de concentración de cargas, y los talleres destinados a la atención de servicios de guarda, reparación o mantenimiento de unidades vehiculares de transporte podrán ser de propiedad pública o privada.

En el caso de tratarse de una propiedad pública, la explotación de la misma podrá ser efectuada:

- a) Por la Autoridad que corresponda.
- b) Por un concesionario especialmente seleccionado al efecto.

ARTICULO 20.- Las empresas de transporte podrán ser titulares de dominio de una o mas instalaciones fijas destinadas a la atención de su propia explotación y como soporte técnico-administrativo de la misma.

ARTICULO 21.- La Autoridad de Aplicación podrá exigir a las empresas de transporte que operen en el marco de la presente ley, a utilizar las estaciones terminales o de concentración de cargas, construídas por la Provincia o por los distintos Municipios, en su caso. A los efectos de dicha utilización, los operadores deberán someterse a disposiciones específicas emanadas de la Autoridad bajo



cuya jurisdicción se encuentra la instalación que corresponda.

ARTICULO 22.- La Autoridad de Aplicación podrá establecer exigencias básicas en materia de instalaciones fijas a las empresas prestadoras de servicio y en función de la clase y naturaleza de los mismos.

Asimismo podrá sancionar disposiciones referidas al trámite de aprobación de dichas instalaciones fijas.

## CAPITULO IX

### FONDO PROVINCIAL DE TRANSPORTE PARA EL MODO AUTOMOTOR

ARTICULO 23.- Créase el FONDO PROVINCIAL DE TRANSPORTE PARA EL MODO AUTOMOTOR que estará integrado por:

- a) La recaudación de la TASA PROVINCIAL DE TRANSPORTE PARA EL MODO AUTOMOTOR y sus intereses.
- b) El producto de multas y sus accesorios, que se apliquen por infracciones a las normas legales y reglamentarias en la materia, en que incurran los prestatarios de servicios de transporte por automotor sometidos a la jurisdicción provincial.
- c) Las sumas que en concepto de aporte respecto de los ingresos totales provenientes de la explotación de servicios públicos de transporte automotor, efectúen las empresas que resulten adjudicatarias de los mismos, en los casos de licitaciones públicas realizadas para el otorgamiento de las respectivas concesiones, en las cuales se hubiese valorado como elemento de evaluación, entre otros factores, las sumas y aportes que por dicho concepto se hubiera ofrecido.
- d) Las contribuciones especiales del GOBIERNO PROVINCIAL, con arreglo al presupuesto anual.
- e) Los legados, donaciones y contribuciones.
- f) Los ingresos de cualquier naturaleza que proven-

gan de aranceles, gravámenes, tasas o recaudaciones especiales existentes o que se autoricen en el futuro, que se generen como consecuencia de la actividad del transporte o cuando una norma expresa así lo determine.

ARTICULO 24.- Los recursos del FONDO PROVINCIAL DE TRANSPORTE PARA EL MODO AUTOMOTOR se destinarán exclusivamente para:

- a) Proveer el desarrollo del sector transporte en cuanto a posibilitar estudios o tareas de investigación y planificación del transporte automotor de pasajeros y cargas, y demás aspectos relacionados con los mismos, ya sea a través de personal dependiente de la Autoridad de Aplicación, o por medio de la contratación directa de servicios de terceros sin relación de dependencia.
- b) Proveer proyectos u obras de infraestructura del transporte automotor.
- c) Financiar la organización y el funcionamiento de la Autoridad de Aplicación, y proveer de un adecuado equipamiento técnico, informático y de vehículos para permitir un eficaz cumplimiento de su cometido.
- e) Implementar programas de prevención e investigación de accidentes, educación vial, capacitación técnica de los conductores, control de la seguridad activa y pasiva de los vehículos, entre otros temas que contribuyan a mejorar la seguridad vial en los servicios de transporte automotor.
- f) Financiar el plantel necesario para las tareas de estudio, control, fiscalización, investigación y seguridad relativas al sistema de transporte

automotor.

- g) Otorgar préstamos o subsidios, para promoción a las personas físicas o jurídicas que realicen servicios de transporte por automotor, que no resulten rentables y revistan el carácter de servicio público. Para dicha finalidad deberá asignarse un porcentaje no menor del CINCUENTA POR CIENTO (50 %) de lo recaudado.
- h) Financiar publicaciones que incluyan material normativo referido al transporte automotor, así como también estudios técnicos, proyectos, estadísticas y todo otro antecedente de interés para el sector, con el objeto de facilitar su adecuada difusión.
- i) Atender cualquier otro cometido que tuviese relación con la finalidad contenida en la presente ley.

ARTICULO 25.- La TASA PROVINCIAL DE TRANSPORTE PARA EL MODO AUTOMOTOR deberá ser abonada por toda persona física o jurídica que realice cualquiera de los servicios de transporte por automotor regulados por la presente ley.

ARTICULO 26.- La Tasa será anual y será abonada por cada unidad afectada a la prestación del servicio. El valor anual para cada unidad será determinado por la Autoridad de Aplicación, a través de una escala proporcional a la cantidad de plazas, a la capacidad de carga o a la potencia del vehículo tractor, según el caso, que legalmente pueda transportar y conforme a las características del servicio que preste, y se fijará entre los montos equivalentes a DOSCIENTOS (200) litros a CUATROCIENTOS (400) litros de gas oil, tomando como referencia el mencionado valor correspondiente al segundo

mes anterior al de la fecha de su vencimiento, pudiendo el mismo ser prorrogado. La Reglamentación determinará las respectivas escalas entre el mínimo y máximo establecido.

ARTICULO 27.- El pago podrá efectuarse en una o varias cuotas. La falta de pago en término de alguna de las cuotas hará caducar automáticamente el plazo de las restantes, haciendo exigible su pago por la vía ejecutiva pertinente establecida en el Artículo 30 de esta Ley. La mora operará de pleno derecho, generando la obligación de abonar los intereses y actualizaciones pertinentes.

ARTICULO 28.- Los importes de la TASA PROVINCIAL DE TRANSPORTE PARA EL MODO AUTOMOTOR no abonados en término, devengarán un interés anual del VEINTE POR CIENTO (20 %) que se calculará sobre dichas sumas, computable desde la fecha en que se hubiese operado la mora en el pago.

ARTICULO 29.- Los intereses subsistirán aun cuando la Autoridad de aplicación no haga reserva expresa al recibir el pago. Con carácter general y cuando medien circunstancias excepcionales debidamente justificadas, dicha autoridad podrá eximir en todo o en parte de la obligación de abonar los intereses.

ARTICULO 30.- La falta de pago al vencimiento, luego de transcurrido el término de SESENTA (60) días contados a partir de aquél, dará lugar a exigir su cobro por vía de ejecución fiscal, sirviendo de suficiente título la certificación de dicha deuda por la autoridad administrativa competente.

Las sumas que se reclamen en tal concepto y que sean objeto de ejecución, contendrán los importes adeudados, sus intereses de ley, y las costas.

ARTICULO 31.- La administración de los recursos del "FONDO PROVINCIAL DE TRANSPORTE PARA EL MODO AUTOMOTOR", estará a cargo de la DIRECCION PROVINCIAL DE TRANSPORTE, con arreglo al presupuesto que fije el PODER EJECUTIVO.

ARTICULO 32.- Los importes recaudados con destino al

"FONDO PROVINCIAL DE TRANSPORTE PARA EL MODO AUTOMOTOR" ingresarán a una cuenta especial creada al efecto. El PODER EJECUTIVO instrumentará los actos necesarios a los efectos de la ejecución de lo establecido en el presente artículo.

## CAPITULO X

### REGIMEN SANCIONATORIO

ARTICULO 33.- Las infracciones a las normas legales y reglamentarias, en que incurran los prestatarios de servicios de transporte por automotor sometidos al contralor y fiscalización de la Autoridad de Aplicación, serán sancionadas de acuerdo a como se determina en el presente título. Los transportistas no podrán declinar en su personal la responsabilidad por las infracciones en que el mismo incurra.

ARTICULO 34.- Serán sancionadas con apercibimiento, multa, suspensión o caducidad total o parcial de las concesiones, habilitaciones o permisos en su caso, con las accesorias de inhabilitación perpetua o temporal del personal de conducción, cuando correspondiere:

- a) Las infracciones al régimen legal de las concesiones, habilitaciones o permisos.
- b) Las infracciones al régimen de explotación de los servicios.
- c) Las infracciones a las disposiciones en vigencia relacionadas con el material rodante, personal de conducción e instalaciones fijas.

ARTICULO 35.- Serán sancionadas con apercibimiento o multa, con la accesoria de inhabilitación perpetua o

temporal del personal de conducción, en su caso:

- a) Las infracciones a las disposiciones vigentes relativas al comportamiento del personal dependiente del prestatario, respecto de pasajeros, terceros transportados y no transportados.
- b) Las infracciones cometidas por el personal de conducción en caso de observar una conducta imprudente o negligente en el desempeño de sus funciones, en transgresión a reglamentaciones específicas.
- c) Las infracciones a las normas referidas a las relaciones del transportista con la Autoridad de Aplicación.

ARTICULO 36.- La reglamentación describirá los distintos tipos de conductas que constituyan las infracciones mencionadas, especificando qué sanciones de las establecidas por esta ley corresponde en cada caso.

ARTICULO 37.- Las sanciones serán aplicadas previa tramitación del procedimiento sumarial pertinente que garantice al infractor el derecho a ser oído, a producir prueba y a que como consecuencia de ello, se dicte una decisión fundada.

ARTICULO 38.- Las sanciones se graduarán atendiendo, simultáneamente, a la importancia de la infracción, los antecedentes del imputado en materia de infracciones, y las circunstancias en que se produjo el hecho. No habrá diferencias entre el concurso ideal o real de infracciones aplicándose una sanción para cada trasgresión comprobada.

ARTICULO 39.- Cuando la infracción fuese constatada por agentes competentes de la Autoridad de Aplicación, se labrará acta que contendrá los datos y requisitos que mencione la reglamentación.

Las actas labradas por dichos agentes harán plena

prueba de la responsabilidad del infractor, en tanto no fuesen desvirtuadas por otras pruebas.

ARTICULO 40.- La sanción de caducidad parcial de la concesión, abarcará exclusivamente la concesión relativa a la línea que corresponda, de acuerdo a la prestación en la que se hubiese cometido la infracción.

ARTICULO 41.- La sanción de caducidad total de la concesión, habilitación o permiso aplicada mediante acto que se encuentre firme, producirá la extinción de la relación jurídica que vincula al transportista con la Autoridad Administrativa, e impedirá que el mismo continúe con la prestación de los servicios que tenía autorizado realizar, con relación a todas las concesiones, habilitaciones o permisos que le hubiesen sido otorgados, cuando el infractor fuese titular de más de uno de ellos.

ARTICULO 42.- La sanción de suspensión lo será siempre con referencia a la concesión, habilitación o permiso, relativo a la línea, clase de servicio o modalidad que corresponda, de acuerdo a la prestación en la que se hubiese cometido la infracción.

Dicha sanción no podrá exceder de NOVENTA (90) días corridos de duración.

ARTICULO 43.- El importe de la multa se determinará utilizando una UNIDAD FIJA, identificada con la sigla U.F. que será equivalente al precio medio de venta al público de DIEZ (10) litros de gas oil, calculados al valor del mes anterior a la comisión de la infracción, o en caso de no poder precisarse el mismo, al momento de la constatación de la misma. Dicho importe se graduará entre un máximo y un mínimo de CIEN (100) y MIL (1000) U.F. (Unidades Fijas) respectivamente.

ARTICULO 44.- El apercibimiento se aplicará cuando la falta fuera leve y no mediare reincidencia.

ARTICULO 45.- La sanción de inhabilitación al personal de conducción implicará exclusivamente la separación del

mismo de las tareas específicas relativas a la conducción de vehículos afectados al transporte por automotor sometido a jurisdicción de la Provincia.

Dicha sanción se graduará en atención a la importancia de la infracción cometida y en función de los elementos existentes en el sumario, pudiendo incluso llegar a superar el máximo de inhabilitación que se hubiese impuesto en sede judicial, en su caso.

La sanción de inhabilitación temporal, no podrá exceder los TRES (3) años de duración.

ARTICULO 46.- Será considerado reincidente, aquel infractor que, dentro del período de DOS (2) años corridos -no calendarios- de haber incurrido en transgresión, cometiese una falta de igual naturaleza a la que dió motivo a la primera sanción, de acuerdo a la clasificación efectuada en los Artículos 34 y 35.

ARTICULO 47.- En caso de reincidencia, salvo que fuere aplicable otra sanción, se duplicará el monto de la multa que corresponda como consecuencia de la nueva infracción. Tratándose de segunda y tercera reincidencia, la multa que debiera imponerse en cada caso, se triplicará y cuadruplicará, respectivamente. Las ulteriores reincidencias se sancionarán igualmente cuadruplicando la multa que corresponda. Cuando se sancione la reincidencia, el importe de la multa podrá superar el máximo previsto en el Artículo 43.

ARTICULO 48.- La reincidencia en la comisión de infracciones, que dieran lugar a la sanción de suspensión en DOS (2) oportunidades durante el período de DOS (2) años, hará procedente la aplicación de la sanción de caducidad parcial o total según corresponda, cuando se cometiese una nueva transgresión que por su naturaleza sea de aquéllas penadas con suspensión.

Para la adopción de dicha decisión, la Autoridad evaluará los antecedentes de la empresa en materia de



infracciones cometidas, las circunstancias que dieron lugar a las suspensiones y la conveniencia de evitar que el transportista continúe realizando los servicios.

ARTICULO 49.- Si se hubiera sancionado con inhabilitación temporal en DOS (2) oportunidades durante el período de DOS (2) años, se duplicará, en su caso, el período de inhabilitación temporal que corresponda, cuando tuviese lugar la comisión de una nueva infracción que merezca tal tipo de sanción, en cuyo caso dicha inhabilitación temporal podrá superar el máximo previsto en el artículo 45.

ARTICULO 50.- Cuando se constaten actos u omisiones que configuren la comisión de infracción, y sin perjuicio de las sanciones que correspondan luego de sustanciado el procedimiento sumarial respectivo, la Autoridad de Aplicación dispondrá con carácter preventivo la paralización de los servicios, si la irregularidad imputada tuviere verosimilitud y fuere atentatoria de la seguridad del servicio, de los usuarios y de terceros transportados y no transportados, sin perjuicio de la plena responsabilidad del transportista transgresor respecto de aquellos, requiriendo el auxilio de la fuerza pública si así resultare necesario.

Asimismo se podrá ordenar en forma preventiva la desafectación del servicio del personal de conducción, vehículos e instalaciones fijas, cuando se verificase algún acto u omisión que pudiese implicar transgresión a las normas legales y reglamentarias vigentes, mientras dicha situación de irregularidad subsista, en su caso, y sin perjuicio de las sanciones que correspondan por las infracciones efectivamente comprobadas.

ARTICULO 51.- En caso que un prestatario de cualquiera de los servicios incluidos en la presente hubiese incurrido en reiteradas infracciones, respecto de las cuales se aplicara sanción pecuniaria, sin que se advirtiera en

dicho prestatario un cambio en su actitud infractora, normalizando su comportamiento como tal, la Autoridad de Aplicación, podrá, sobre la base de los antecedentes del transportista en cuanto a sanciones por transgresiones cometidas e importancia de las mismas, imponer la sanción de suspensión o caducidad total o parcial.

ARTICULO 52.- Los actos que impongan las sanciones previstas en la presente ley, serán susceptibles de los recursos administrativos y judiciales que establezcan las normas específicas.

ARTICULO 53.- Las multas aplicadas mediante acto administrativo definitivo, que se encontrasen firmes, deberán ser abonadas dentro de los DIEZ (10) días siguientes al de notificación del mismo. Si así no se hiciere, el cobro se hará efectivo por vía de ejecución fiscal, sirviendo el mencionado acto de suficiente título a tal efecto. La ejecución incluirá, además de la suma adeudada, los intereses punitorios, y las costas.

Dichas sumas devengarán un interés punitorio del VEINTE POR CIENTO (20 %) anual computable desde la fecha en que se hubiese operado la mora en el pago.

ARTICULO 54.- La Autoridad de Aplicación podrá autorizar el pago en cuotas, de la multa o multas aplicadas, debiendo el infractor sancionado realizar su solicitud en tal sentido, antes del vencimiento del plazo establecido para hacer efectivo el referido pago y conforme a las condiciones que establezca la reglamentación.

Los saldos pendientes, devengarán un interés del DIEZ POR CIENTO (10 %) anual.

El incumplimiento de pago de las cuotas producirá la caducidad de los plazos otorgados y hará exigible la totalidad del importe de la multa con la actualización e intereses que correspondan.

ARTICULO 55.- El imputado por la comisión de una infracción podrá optar por realizar un pago voluntario,

cuando se trate de infracciones de menor gravedad, en aquellos casos que expresamente la reglamentación establezca. Con dicho pago quedará cerrado definitivamente el procedimiento, el cual deberá efectuarse en una única vez, dentro del término otorgado para contestar la vista de los cargos que se le formulen, oportunidad en la que se le hará saber la suma que corresponde satisfacer en caso de optar por el pago voluntario, la que será igual al mínimo establecido para cada tipo de infracción.

ARTICULO 56.- La prescripción de las acciones previstas con motivo de las multas aplicadas por infracciones al régimen que establece la presente Ley, se operará en el plazo de DIEZ (10) años.

ARTICULO 57.- A los fines de la aplicación de los Artículos 46, 47, 48 y 49 de la presente, sólo serán consideradas las infracciones cometidas y sancionadas a partir de su entrada en vigencia.

## PARTE ESPECIAL

### TITULO I

#### TRANSPORTE DE PERSONAS

##### Capítulo I

###### De los servicios de transporte de personas

ARTICULO 58.- Constituye servicio público regular de transporte de personas todo aquél que tenga por objeto satisfacer con continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad, uniformidad e igualdad, las necesidades de carácter general en materia de transporte, el cual será llevado a cabo a través de concesionarios seleccionados a través del procedimiento pertinente. En este caso, la Autoridad de Aplicación tomará intervención en cuanto a su reglamentación, su adjudicación, la determinación del régimen tarifario y su control y fiscalización.

ARTICULO 59.- Denomínase servicio de transporte para el turismo aquél transporte masivo que haciendo oferta pública de sus servicios, se efectúa para satisfacer una programación turística, vinculando en circuito cerrado orígenes y destinos ubicados en el ámbito territorial de la provincia, y que se realiza por itinerarios variables y sin frecuencias preestablecidas. No se podrán transportar otros pasajeros distintos a los que figuran en el listado u hoja de ruta confeccionado previamente.

Se entiende por programación turística un servicio comprensivo del transporte y el alojamiento, excursiones complementarias, visitas guiadas, gastronomía y demás aspectos relativos a la misma.

ARTICULO 60.- Denomínase servicio de transporte

contratado, aquél transporte masivo de personas que se efectúa con un itinerario, horario y precio pactados libremente entre el transportista y un particular o grupo de particulares. Las personas transportadas deberán guardar vinculación expresa con aquél que contrató el servicio. No se permitirá el transporte de personas distintas a las que figuren en un listado predeterminado.

ARTICULO 61.- Denomínase transporte privado exclusivo, al transporte masivo de pasajeros que organiza una persona física o jurídica para satisfacer sus necesidades propias y directas de transporte, utilizando vehículos de su propiedad o especialmente arrendados para tal fin.

ARTICULO 62.- El servicio público regular masivo de transporte de personas será efectuado a través de la figura de la concesión, mientras que para la realización del transporte para el turismo, contratado o privado exclusivo será suficiente con la obtención de la habilitación.

## Capítulo II

### De la Concesión

ARTICULO 63.- La explotación del servicio público de transporte por automotor de pasajeros de carácter regular común será adjudicada en concesión a cualquier persona física o jurídica, conforme al procedimiento que por la presente se establece, el cual llevará a cabo la ejecución directa de dicha explotación a su propio costo y riesgo.

ARTICULO 64.- Pueden ser concesionarios:

- a) Las personas físicas.
- b) Las personas jurídicas privadas.

ARTICULO 65.- La concesión del servicio público de trans-

porte de pasajeros de carácter regular común será otorgada por la Autoridad de Aplicación, por un período de tiempo de duración no inferior a DIEZ (10) años, pudiendose al vencimiento del mismo, acordarse prórrogas por períodos iguales, si dicha Autoridad lo entendiese conveniente, y el respectivo interesado así lo hubiese solicitado con una anticipación no menor a CIENTO OCHENTA (180) días.

ARTICULO 66.- Una vez determinada la existencia de una necesidad pública que aconseje implantar el establecimiento de un servicio regular de transporte de personas, la Autoridad de Aplicación convocará a una licitación pública con el fin de hacer efectiva la selección del futuro concesionario. El contenido de los pliegos general y particular, y los elementos que deberá contener el contrato de concesión, serán definidos en la forma que se establezca en la Reglamentación.

ARTICULO 67.- Se considerará que existe nuevo establecimiento de servicios, en los siguientes supuestos:

- a) Cuando el servicio se implante entre dos o más localidades no vinculadas ya directamente.
- b) Cuando se procure la incorporación de nuevas empresas operadoras, a fin de posibilitar la existencia de servicios en concurrencia, en el marco de una adecuada competencia.
- c) Cuando se promueva la vinculación por un nuevo itinerario de localidades ya atendidas, salvo que solamente se trate de la transferencia de servicios a una nueva ruta, sin alterar en cantidad y calidad las características de la oferta existente.
- d) En los casos de prolongaciones, ramificaciones, desdoblamientos, o modificaciones de recorridos que excedan el VEINTE POR CIENTO (20 %) del tramo original y

en un tramo mayor a DOSCIENTOS CINCUENTA KILOMETROS (250 Km.), salvedad hecha de servicios que cubran zonas fronterizas, de fomento o de escaso desarrollo demográfico, en cuyo caso dicho porcentual podrá ser modificado por la Reglamentación.

ARTICULO 68.- El pliego licitatorio podrá incluir, además de aquellas condiciones relacionadas con los aspectos técnicos, económicos, financieros y de idoneidad de cada proponente, el requisito de la realización de una oferta en carácter de aporte -como contribución al Fondo Provincial del Transporte para el Modo Automotor- sobre la base de los ingresos brutos del servicio a licitar tanto con carácter permanente, por un plazo determinado o como contribución por única vez, ponderándose conjuntamente a los efectos de la evaluación, lo que resulte de aquéllas y lo ofrecido en función de este último concepto.

Asimismo, los pliegos de condiciones particulares establecerán una garantía de adjudicación de la concesión por el monto que en cada caso se determine, el cual ingresará al FONDO PROVINCIAL DEL TRANSPORTE PARA EL MODO AUTOMOTOR.

ARTICULO 69.- Concluido el procedimiento de selección y otorgada la concesión, el adjudicatario deberá concurrir a celebrar el respectivo contrato dentro de los TREINTA (30) días siguientes de notificado, bajo apercibimiento de dar por decaído su derecho.

ARTICULO 70.- Son derechos y obligaciones de la Autoridad de Aplicación:

- a) Efectuar el control de la prestación del servicio.
- b) Posibilitar al concesionario la ejecución del servicio.
- c) Determinar las tarifas para ser aplicadas a

la prestación del servicio público regular común de transporte por automotor de pasajeros.

- d) Modificar las condiciones de la concesión por razones de interés público. En tal caso la modificación deberá materializarse a través de resolución fundada, luego de haberse acreditado la necesidad pública de la misma y la imposibilidad, en su caso, de ser satisfecha a través de otros servicios alternativos.
- e) Acordar con el concesionario modificaciones a las modalidades operativas de prestación de los servicios.

ARTICULO 71.- Son obligaciones del concesionario:

- a) Dar cumplimiento a todas las obligaciones que se deriven del contrato administrativo de concesión, y en virtud de ello prestar el servicio bajo las pautas de continuidad, regularidad, generalidad, uniformidad, obligatoriedad y eficiencia.
- c) Cumplir con todas aquellas normas legales y reglamentarias vinculadas a la prestación.
- d) Contratar los seguros que amparen los riesgos vinculados con la prestación del servicio, con los usuarios, y con terceros y cosas no transportados.
- e) Aceptar las modificaciones de la concesión que disponga la Autoridad de Aplicación.
- f) Aceptar la tarea de contralor de la Autoridad de Aplicación.

La Reglamentación, así como también los pliegos de condiciones generales o particulares, podrán disponer otras obligaciones a las ya establecidas en este artículo.



ARTICULO 72.- Si por causa sobreviniente resultare imposible continuar con la explotación, el concesionario deberá comunicar en forma inmediata a la Autoridad de Aplicación haciéndole saber tal circunstancia, procurando mantener la prestación del servicio por un término no inferior a SESENTA (60) días, con el objeto de que el órgano competente pueda implementar el modo de cubrir la necesidad pública del servicio.

ARTICULO 73.- La concesión no podrá transferirse sin la previa y expresa autorización de la Autoridad de Aplicación. El cesionario debe reunir las calidades y condiciones exigidas para ser titular de una concesión. En ningún caso se autorizará la cesión, cuando no haya transcurrido por lo menos la mitad del plazo original de la concesión, o cuando faltare menos de UN (1) año para su terminación. Tampoco se autorizará, si existiesen obligaciones incumplidas de parte del concesionario cedente. En todos los casos en que se autorice la transferencia subsistirá la responsabilidad del concesionario primitivo solidariamente con la del nuevo concesionario y la Autoridad de Aplicación podrá exigir otras garantías, además de las dadas originariamente.

ARTICULO 74.- La Autoridad competente evaluará si la cesión está orientada hacia promover reducción de la competencia o eventualmente a la monopolización de la oferta en el corredor de que se trate, en cuyo caso podrá denegar la respectiva solicitud, a fin de asegurar el mantenimiento de la diversificación de operadores.

ARTICULO 75.- La concesión se extingue por:

- a) Vencimiento del plazo.
- b) Renuncia del concesionario.
- c) Revocación por oportunidad, mérito o conveniencia.
- d) Rescate por el Estado.
- e) Rescisión bilateral.

f) Caducidad.

Los casos señalados en los incisos c) y d) suponen la obligación de indemnizar por parte del Estado.

La Reglamentación señalará el procedimiento a sustanciar en cada uno de los supuestos anteriormente referidos.

### Capítulo III

#### De la Habilitación

ARTICULO 76.- La habilitación es la autorización genérica a través de la cual la Autoridad de Aplicación faculta a un particular a fin de que pueda efectuar un servicio masivo de oferta pública de transporte para el turismo, o contratado o privado exclusivo, sujeta a la condición de que el transportista haga efectiva la inscripción en el respectivo Registro creado al efecto para lo cual deberá satisfacer el cumplimiento de los requisitos que en cada caso se exigen.

La reglamentación establecerá dichos requisitos a cumplir para obtener la habilitación.

### Capítulo IV

#### Del permiso

ARTICULO 77.- El permiso es un acto unilateral del Poder Público, que tiene carácter precario y puede ser revocado en cualquier momento y sin recurso alguno.

El permiso solamente resulta aplicable para

realizar prestaciones de transporte público de pasajeros de carácter experimental o motivadas en razones de urgencia y necesidad, las cuales son acordadas por un período de tiempo que no puede exceder de UN (1) año, no constituyendo precedente invocable alguno en favor de aquél que fue autorizado bajo dicha figura.

La reglamentación fijará los requisitos, condiciones y procedimientos que correspondan para obtener un permiso.

## Capítulo V

### Del Regimen de explotación

ARTICULO 78.- En el caso del servicio público masivo regular de transporte de personas, la Autoridad de Aplicación podrá dictar normas en materia de: horarios y frecuencias, recorridos, fraccionamientos, ramificaciones, desdoblamientos y determinación de cabeceras, concentración, fusión o diversificación de servicios, tarifas, boletos y pasajes, sus características, pases y credenciales, equipamiento y documentación exigible al vehículo y al personal de conducción, y demás normas vinculadas con aspectos técnicos, operativos, funcionales, o de seguridad, y las que se relacionan con la debida información al usuario.

ARTICULO 79.- Los servicios de transporte para el turismo se ajustarán a las modalidades operativas que establezca la reglamentación, la que señalará el tipo de vehículo de acuerdo a cada modalidad operativa, clasificándose los servicios y los requisitos de equipamiento y calidad exigibles para cada uno de ellos. No se establecerán pautas relativas a precios ni a frecuencias de prestación

de los servicios.

## Capítulo VI

### Del Régimen Tarifario

ARTICULO 80.- Las tarifas a ser aplicadas a la prestación del servicio público de transporte de personas, deberán ser razonables, justas y uniformes, en igualdad de condiciones para todos los que se sirvan de la aludida prestación del transporte.

La Autoridad de Aplicación diseñará un método que permita establecer los valores tarifarios para cada zona, atendiendo a los distintos tipos de caminos utilizados, para lo cual podrá efectuar consultas a los organismos específicos que resulten pertinentes.

Dicha prestación es la única en la cual el valor tarifario podrá ser regulado y establecido por la Autoridad Pública.

## TITULO II

### TRANSPORTE DE COSAS

#### Capítulo I

##### De los servicios de transporte de cosas

ARTICULO 81.- El servicio de oferta pública, es aquél que se realiza para terceros, por parte de las personas físicas o jurídicas debidamente inscriptas en el registro

respectivo, haciendo oferta pública y abierta de sus servicios y de su capacidad de transportación, mediante el cobro de fletes libremente convenidos.

ARTICULO 82.- Denominase transporte por cuenta propia aquél que reúne las siguientes características:

- a) Que sea realizado por personas físicas o jurídicas cuya actividad comercial no comprenda al transporte como objeto principal.
- b) Que el transporte se realice en vehículos de propiedad del transportador o, en su defecto, arrendados por él, circunstancia que deberá ser acreditada en los términos que fije la Reglamentación.
- c) Que se trate de transporte de personas que guarden relación de dependencia con el transportador o se encuentren vinculados o afectados a su actividad.
- d) Que se trate de transporte de cargas de propiedad, para uso o comercialización, del titular o locatario del vehículo.
- e) Que sea un transporte masivo en las condiciones de cantidad y volumen que determine la reglamentación.

## Capítulo II

### De la Habilitación

ARTICULO 83.- La habilitación es la autorización genérica a través de la cual la Autoridad de Aplicación faculta a un particular a fin de que pueda efectuar un servicio masivo de oferta pública o por cuenta propia de transporte

de cosas, sujeta a la condición de que el transportista haga efectiva la inscripción en el respectivo Registro creado al efecto para lo cual deberá satisfacer el cumplimiento de los requisitos que en cada caso se exigen.

La Reglamentación establecerá dichos requisitos a cumplir para obtener la habilitación, con respecto al transporte de cosas, de acuerdo al tipo de transporte de que se trate.

### Capítulo III

#### Del Régimen de Explotación

ARTICULO 84.- El transporte de cosas por automotor es totalmente libre en todo el territorio provincial sin ningún tipo de limitaciones que afecten la libertad de circulación y contratación de carga y descarga.

Las Empresas de Transporte deberán operar en la contratación del transporte de acuerdo a lo que establece el Código de Comercio al respecto.

En lo que respecta al precio de los servicios la Autoridad de Aplicación podrá señalar indicadores de referencia en aquéllos servicios caracterizados como de oferta pública.

ARTICULO 85.- No deberá limitarse el tipo de utilización que se ha de dar al vehículo de transporte de cosas por automotor, salvo aquéllas limitaciones que se deriven de normas específicas en materia de higiene y salubridad.

ARTICULO 86.- El transporte masivo por cuenta propia no está sujeto a un régimen de explotación determinado.

ARTICULO 87.- Queda prohibido conducir pasajeros en los vehículos destinados al transporte de cargas.

ARTICULO 88.- El transporte de material peligroso por

automotor será objeto de una reglamentación específica por parte de la Autoridad de Aplicación, que abarque los productos involucrados, sus incompatibilidades, el tipo de vehículo a utilizar, el adiestramiento necesario del personal de conducción, lo atinente al embalaje, acondicionamiento y manipuleo de las cargas, la señalización externa, el establecimiento de itinerarios y horarios de circulación, y demás especificaciones relativas a la operación de tales servicios bajo condiciones de seguridad.

## PARTE FINAL

### TITULO UNICO

#### CAPITULO UNICO

##### Disposiciones Transitorias

ARTICULO 89.-El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley dentro de los CIENTO VEINTE (120) días de su publicación.

ARTICULO 90.- La presente ley entrará en vigencia a los SESENTA (60) días de la publicación en el Boletín Oficial de la Reglamentación a que alude el artículo anterior.

ARTICULO 91.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.

#### 4. MARCO INSTITUCIONAL

El tema de este capítulo es el de las actividades del organismo que tiene bajo su jurisdicción el sistema provincial de transporte, la DIRECCION DE TRANSPORTE DE LA PROVINCIA DE SANTA CRUZ.

En el informe anterior se caracterizó su estructura y desempeño enfatizando el hecho de que se trata de un organismo que sólo recientemente cuenta con la cantidad de personal e instalaciones razonables para su funcionamiento, mientras que en el pasado la actuación de la DPT era muy reducida o prácticamente inexistente, limitándose a realizar las tramitaciones de forma.

En la actualidad hay voluntad política de ejercer las funciones y responsabilidades que un organismo de este tipo tiene respecto al sistema de transporte. No obstante, la carencia de información y de metodologías de trabajo representan una seria limitación para materializar esa voluntad.

Para aportar a ese proceso se está desarrollando esta asistencia técnica entendiendo que, más allá del programa de capacitación previsto, la sistematización de información y el análisis de la misma, significará una guía y un incentivo para mejorar la gestión.

Lo que resulta necesario plantear como marco es que estas actividades deben organizarse dentro de un plan de acción dado que de otra manera no podrá superarse el estado actual de atención a temas puntuales, aunque se incorpore tecnología y recursos. Desde esta óptica es que se intenta dar a continuación respuesta a la consulta de las Autoridades pertinentes respecto a una licitación que se



plantea encarar ante el pedido de otorgamiento de permiso para la explotación de una línea de transporte entre Caleta Olivia y Río Gallegos.

### 3.1. El pedido de permiso de explotación

La DPT ha recibido dos solicitudes de concesión de permiso de explotación de la línea Caleta Olivia - Río Gallegos por parte de dos empresas prestatarias de otros servicios provinciales.

Las empresas avalan la solicitud haciendo mención de sus antecedentes empresarios e indicando genéricamente que dicha vinculación se encuentra en situación de déficit de oferta lo que significa un perjuicio para los usuarios.

### 3.2. La situación de la DPT

Entre las concesiones o permisos vigentes hay dos que cubren la vinculación mencionada. Uno de ellos, de hecho no cumple con el servicio habiendo fraccionado la línea en San Julián. Esto se ha averiguado por conversaciones informales no habiéndose tomado conocimiento de que la DPT haya autorizado este fraccionamiento o que haya controlado y posteriormente apercibido a la empresa por el incumplimiento de las condiciones del permiso.

Por otra parte tampoco se cuenta con datos de tráfico de todo el corredor, que, como puede advertirse en la caracterización de la oferta realizada en este informe, es parcialmente cubierto por varias líneas.

En esta situación la DPT ha elaborado un Pliego de Bases y Condiciones con el objeto de aplicarlo en primera instancia para la Licitación del servicio solicitado. Este

Pliego se analiza a continuación para luego plantear una serie de consideraciones respecto al conjunto del problema.

### 3.3. El Pliego de Bases y Condiciones para el Establecimiento de Servicios de Autotransporte Público de Pasajeros

Se realizará un breve comentario de los aspectos del Pliego que merecen alguna consideración evitando su descripción exhaustiva, dado que el mismo es conocido por los destinatarios.

#### 1. Régimen Legal

Se hace mención a la ley de transporte vigente Nº 799. Al respecto y dada la precariedad de dicha norma y estando en trámite parlamentario un nuevo proyecto cabe laduda de si no sería conveniente contar con un marco legal adecuado en forma previa a iniciar algún proceso licitatorio.

#### 2. Requisitos para ser oferentes

Se reduce la posibilidad de participación como oferentes a las personas físicas o jurídicas que acrediten como mínimo dos años de antigüedad en el rubro o ya tengan permisos expedidos por la DPT. Este es un criterio restrictivo cuya razonabilidad no será analizada en este punto, pero que aún en el caso de mantenerse, debería estar avalado por la legislación pertinente.

Dentro del mismo capítulo se especifican los casos en que corresponde el llamado a Licitación

Pública o Privada según la situación de oferta en que se encuentre la línea en cuestión. Estas disposiciones exceden claramente los alcances de un Pliego de Licitación que no puede establecer reglas que deben ser anteriores y en base a las cuales se llama a una licitación.

### 3. Base metodológica de adjudicación

Al margen del hecho formal de que la metodología de adjudicación corresponde incluirla fuera del Pliego en sí mismo, los criterios expuestos y la asignación de puntajes resulta confusa y en algunos casos errónea. Por ejemplo en el rubro Solvencia Técnica se mezclan aspectos relativos al parque móvil ofrecido con los antecedentes empresarios como prestataria de servicios, que por otra parte son objeto de otro punto particular. Asimismo, en el rubro de garantía económico-financiera para sostener el servicio se pide una proyección para sólo seis meses, no se explicitan los criterios con que será evaluada la estimación de demanda y el indicador con que en definitiva se otorga puntaje por este rubro es por demás confuso.

### 4. Adjudicación y Contratación

Dentro de este acápite se incluye el listado de las cláusulas que, "como mínimo" deberá contener el Contrato de Concesión. Esta no es, nuevamente una tesitura correcta ya que los contenidos "mínimos" de los contratos deben estar establecidos previamente en el cuerpo legal correspondiente, no pudiendo quedar sujetos a

modificaciones en cada llamado a concurso que se realice.

## 5. Comentarios Generales

El Proyecto de Pliego analizado presenta problemas formales y de fondo, algunos de los cuales han sido someramente reseñados. Dentro de los primeros cabe señalar la falta de sistematización del texto propuesto. Un esquema más ordenado debería distinguir los siguientes grandes tópicos:

- OBJETO DEL LLAMADO Y CONDICIONES GENERALES
- CONDICIONES PARA LA PRESENTACION A LA LICITACION
- PROCEDIMIENTO DE SELECCION Y ADJUDICACION
- PLIEGO DE CONDICIONES PARTICULARES
- METODOLOGIA DE EVALUACION

Al margen de estas cuestiones formales, entre las de fondo cabe distinguir dos, de distinta naturaleza. La primera se refiere a la inclusión en el pliego de normativas que deben ser previas al mismo y sobre las cuales se valida el proceso licitatorio. De no ser así podrían establecerse condiciones distintas para cada concurso motivando situaciones de inequidad e inseguridad jurídica. Las segundas se refieren a temas que sí corresponden ser incluidos en un pliego pero que a nuestro juicio merecerían otro tratamiento.

### 3.4. Posibles cursos de acción

La alternativa más obvia que se presenta es la de mejorar el Pliego en cuestión y avanzar en el proceso licitatorio

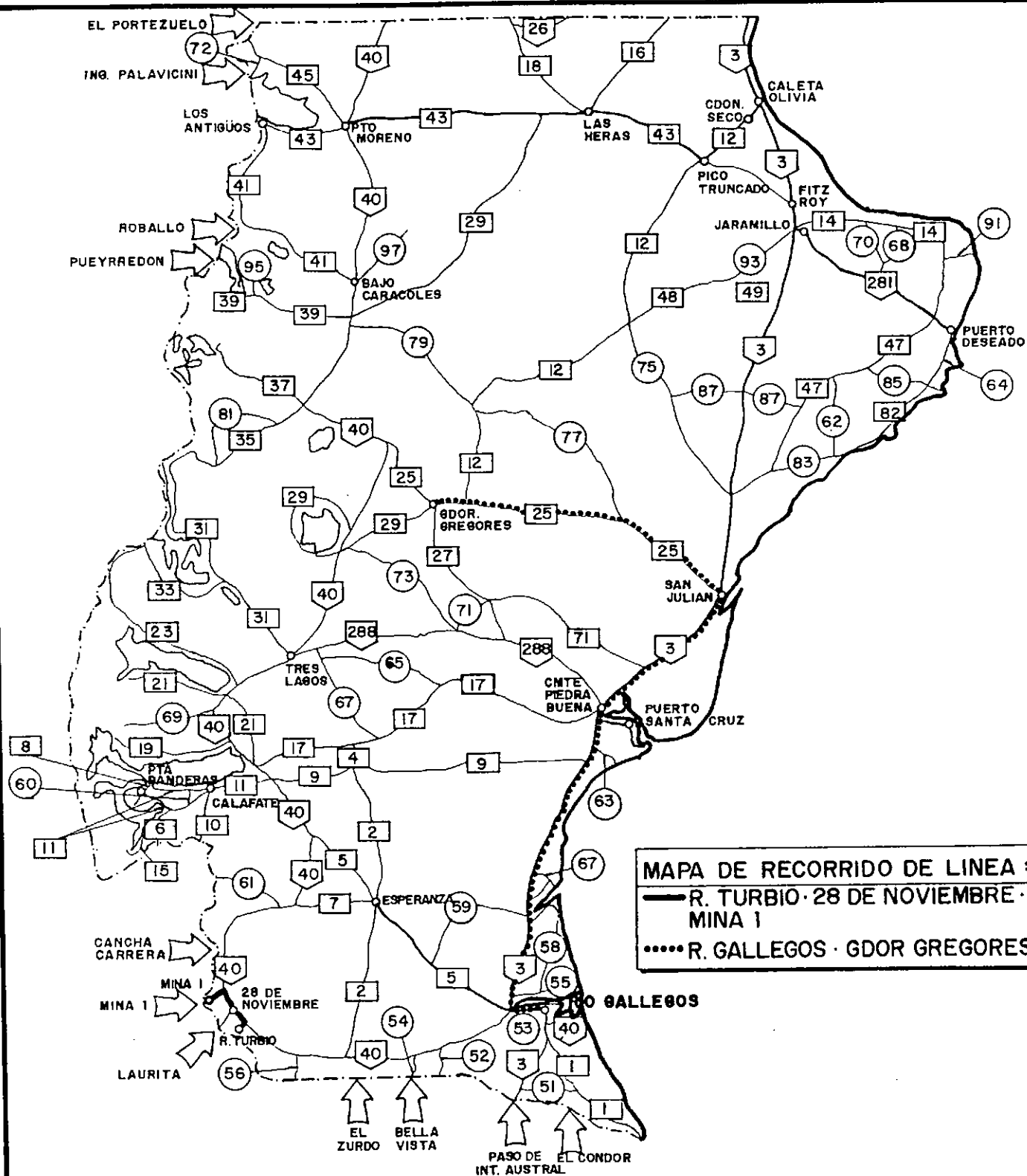
de la línea de que se trata. No obstante, caben una serie de interrogantes que pueden sistematizarse en los siguientes:

1. Ausencia de un marco regulatorio apropiado, en este sentido sería a todas luces conveniente dilatar el llamado a licitación hasta contar con una Ley y su correspondiente Reglamentación.
2. Capacidad de definición de la "necesidad pública", el poder concedente concede un servicio con carácter de público, una vez establecida su necesidad y conveniencia. En este caso no se cuenta aún con los elementos mínimos de conocimiento del corredor para llegar a tal conclusión.
3. Capacidad de gestión del proceso licitatorio, suponiendo perfeccionado el Pliego, la evaluación de ofertas y la tramitación de los contratos correspondientes requiere una participación idónea de la Autoridad de Aplicación. Además de ello, y tomando un aspecto puntual, cómo evaluará la DPT el desempeño de los oferentes que ya sean concesionarios (tema que merece una puntuación en las ofertas) si no se lleva registro de apercibimiento y sanciones aplicadas aún en los casos en que se hayan realizado inspecciones y controles.
4. Funcionamiento global del sistema. Se entra aquí en una cuestión de índole más general; en la actualidad los permisos son precarios o están vencidos. Este hecho presenta la ventaja de poder iniciar un reordenamiento integral en el caso en

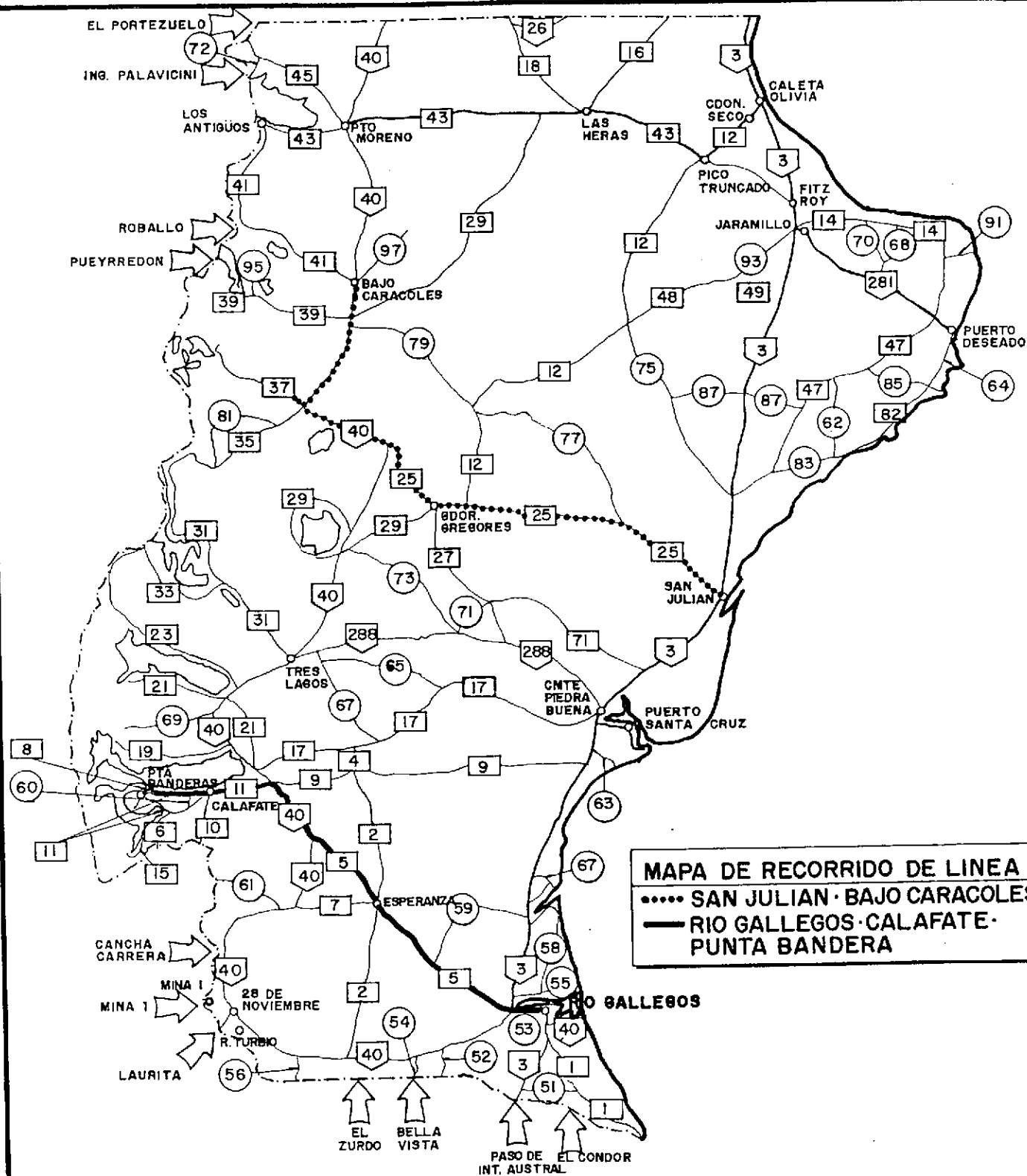
que esta tesitura se considerara conveniente. En la medida en que se otorguen concesiones firmes en este contexto, se pierden grados de libertad. Por ejemplo la posibilidad de licitar en conjunto corredores con mayor densidad de tráfico junto a otros no rentables.

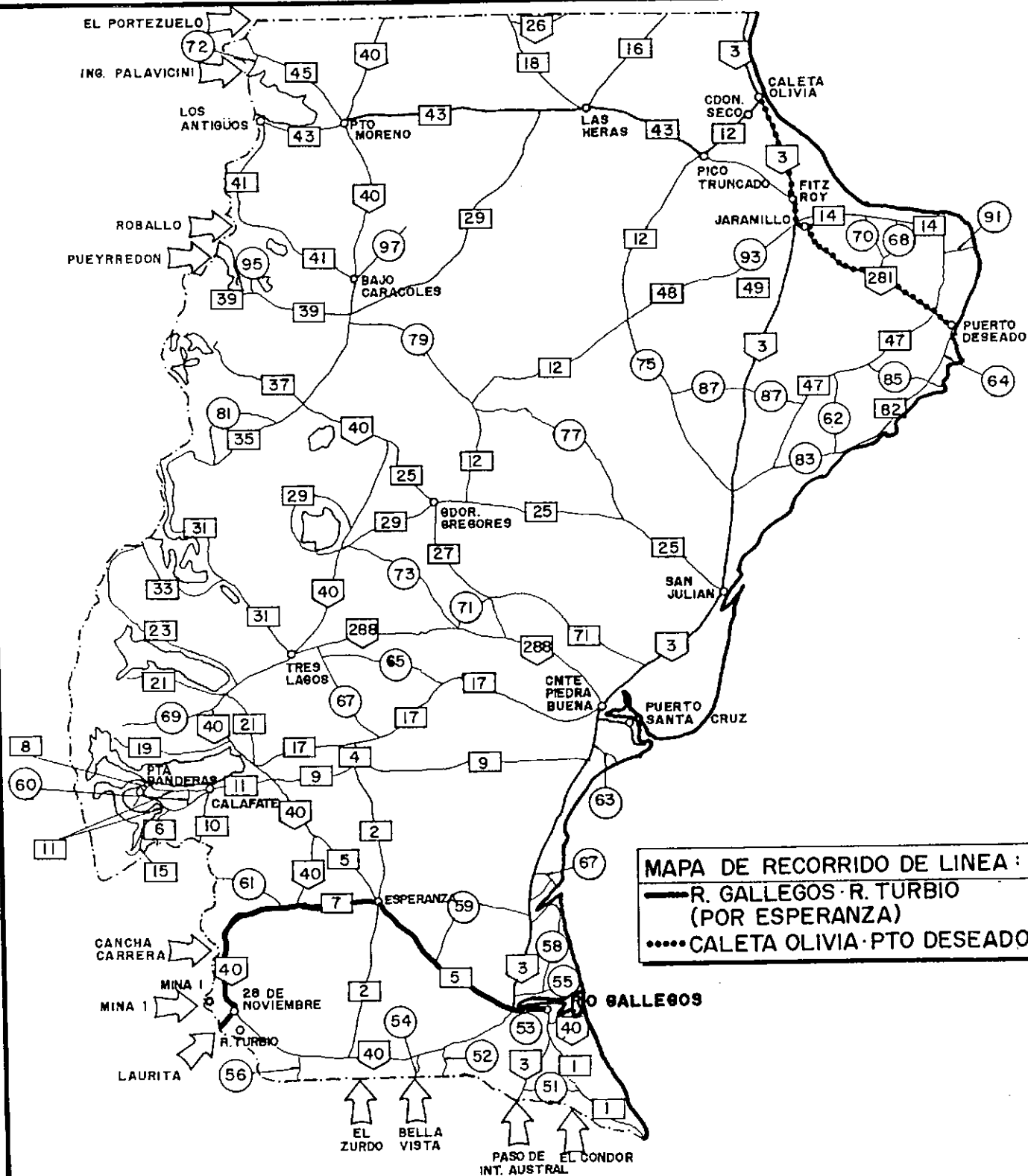
En síntesis, la recomendación que se somete a consideración es la de la conveniencia de encarar el tratamiento de los temas mencionados, antes de tomar la decisión de iniciar un proceso licitatorio.

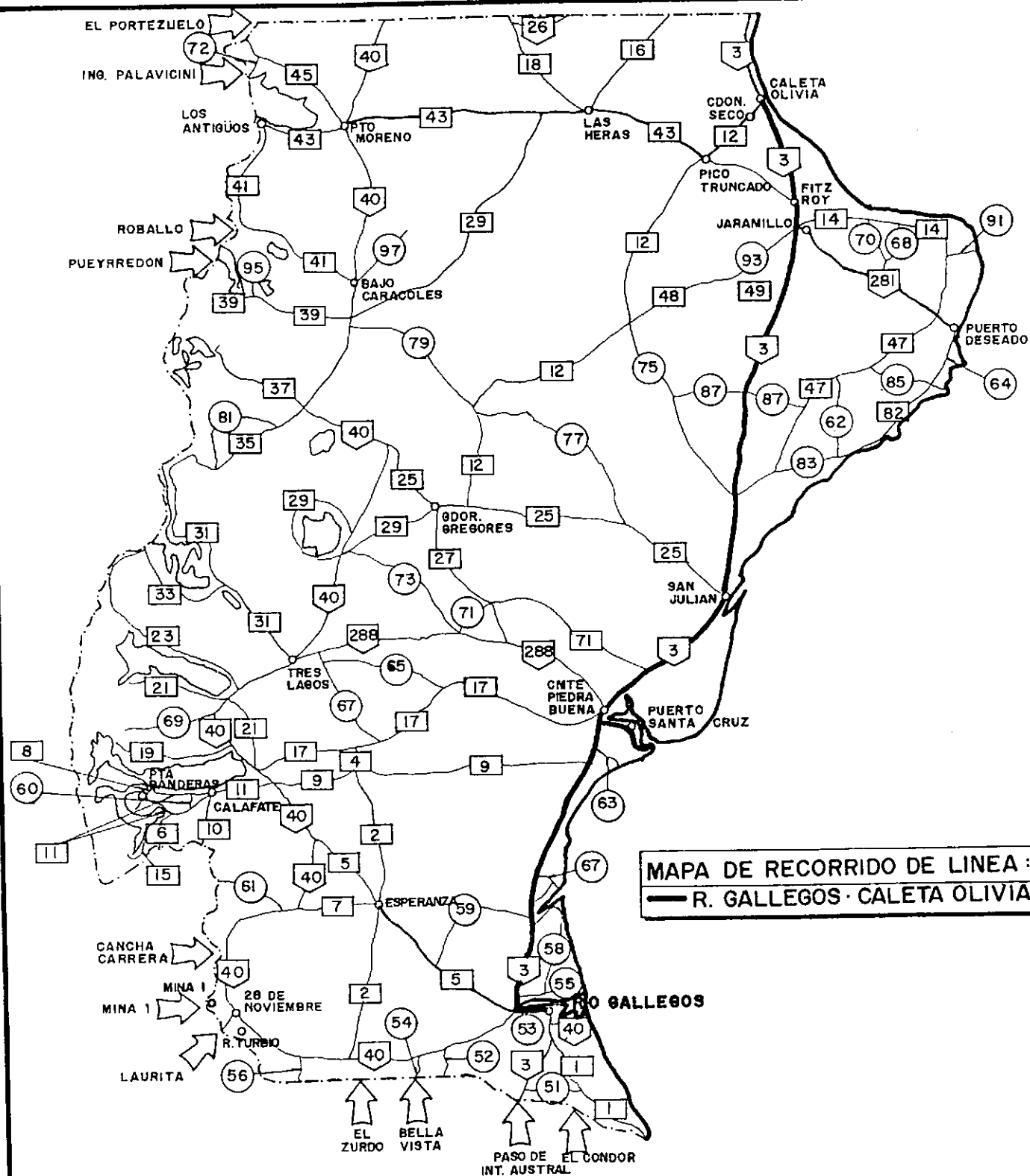
ANEXO I  
Itinerario de lineas provinciales



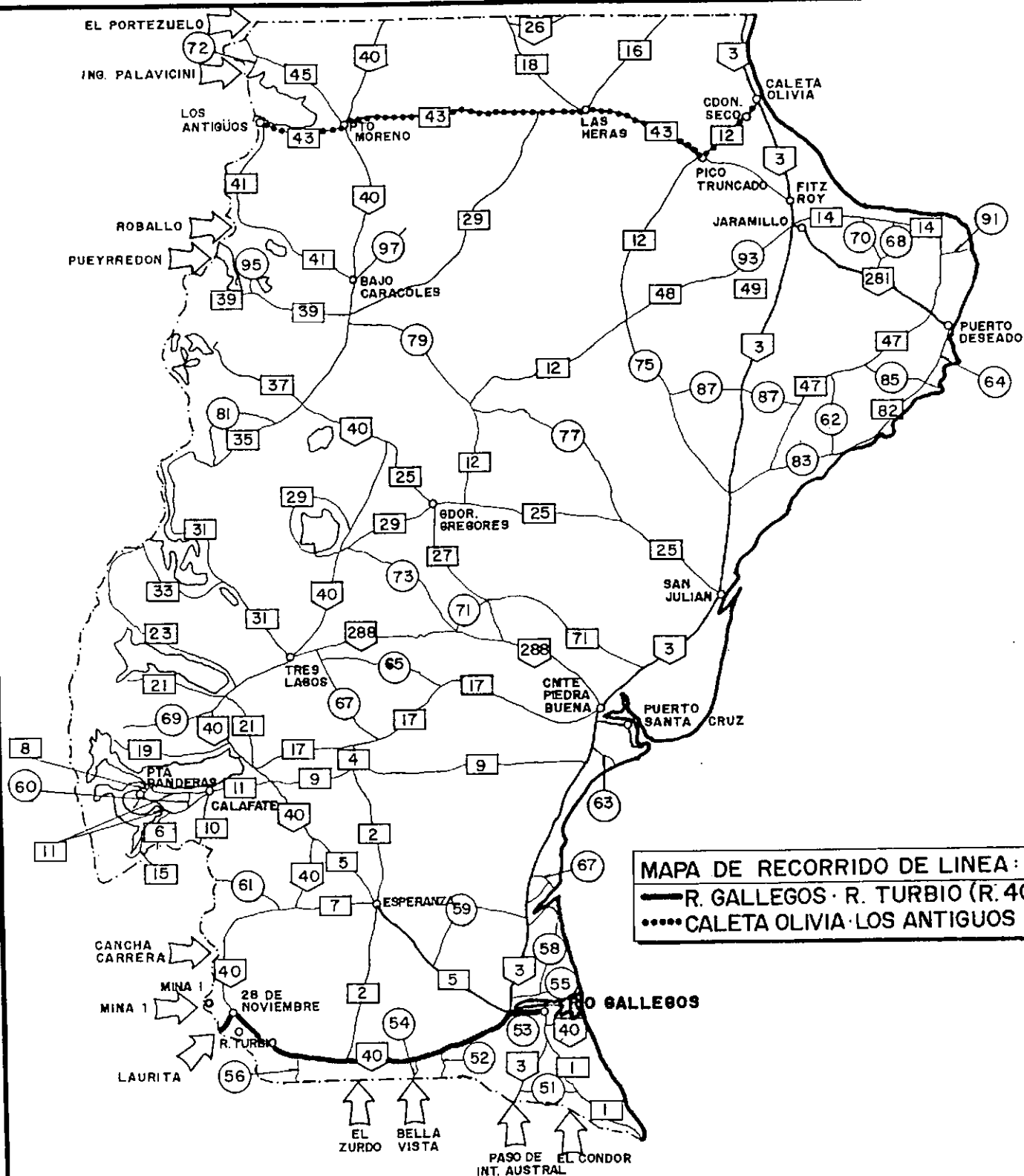


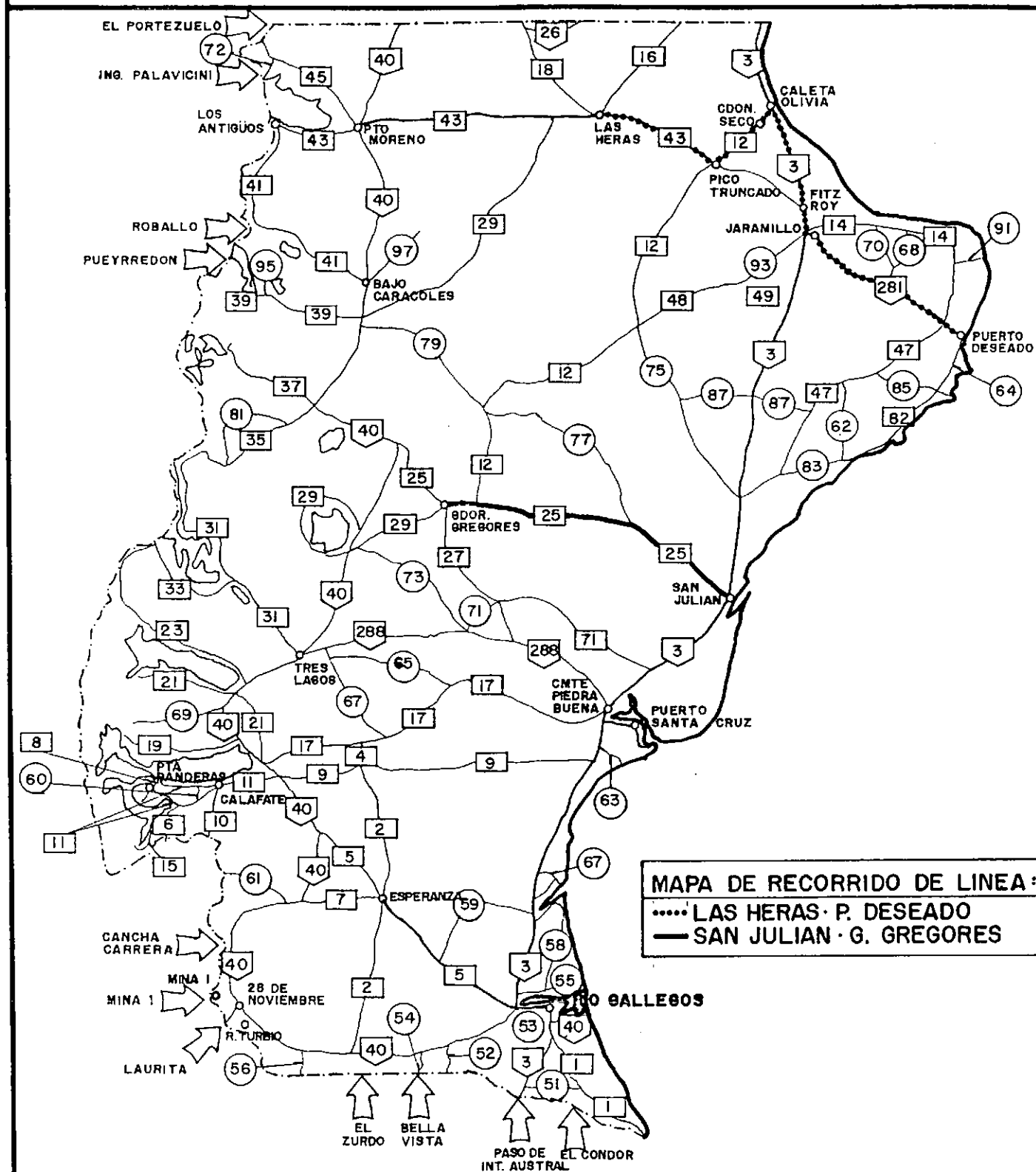






MAPA DE RECORRIDO DE LINEA :  
 — R. GALLEGOS · CALETA OLIVIA









## ANEXO II

### Informacion sobre demanda



LINE RIO GALLEGOS - EL CALAFATE

EMP EL PINGUINO

PASAJEROS TRANSPORTADOS

AÑO	SENT	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	TOTAL	PROM. MENS.
1984	I													0	ERR
	V													0	ERR
1985	I													0	ERR
	V													0	ERR
1986	I													0	ERR
	V													0	ERR
1987	I													0	ERR
	V													0	ERR
1988	I													0	ERR
	V													0	ERR
1989	I	<u>593</u>	<u>419</u>	<u>424</u>	<u>305</u>	<u>255</u>	<u>146</u>	<u>151</u>	<u>205</u>	<u>225</u>	<u>238</u>	<u>371</u>	<u>453</u>	<u>3192</u>	<u>315</u>
	V	<u>974</u>	<u>688</u>	<u>697</u>	<u>501</u>	<u>419</u>	<u>152</u>	<u>36</u>	<u>29</u>	<u>76</u>	<u>91</u>	<u>412</u>	<u>802</u>	<u>3903</u>	<u>406</u>
1990	I													0	ERR
	V													0	ERR
1991	I	597	422	409	204	171	74	128	115	148	672	989		3929	357
	V							115	65	84	430	789		1483	297
														0	ERR

LINE RIO GALLEGOS - EL CALAFATE

EMP INTERLAGOS TURISMO

PASAJEROS TRANSPORTADOS

AÑO	SENT	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	TOTAL	PROM. MENS.
1984	I													0	ERR
	V													0	ERR
1985	I													0	ERR
	V													0	ERR
1986	I													0	ERR
	V													0	ERR
1987	I													0	ERR
	V													0	ERR
1988	I													0	ERR
	V													0	ERR
1989	I	<u>342</u>	<u>334</u>	<u>248</u>	<u>133</u>	<u>72</u>	<u>59</u>	<u>109</u>	<u>166</u>	<u>226</u>	<u>453</u>	<u>329</u>	<u>354</u>	<u>2483</u>	<u>235</u>
	V	<u>562</u>	<u>550</u>	<u>408</u>	<u>218</u>	<u>118</u>	<u>61</u>	<u>26</u>	<u>23</u>	<u>77</u>	<u>173</u>	<u>365</u>	<u>626</u>	<u>2645</u>	<u>267</u>
1990	I	706	670											1376	688
	V	(TOTAL)												0	ERR
1991	I													0	ERR
	V													0	ERR

LOS VALORES SUBRAYADOS SON ESTIMADOS

\*\* PARA ESTA EMPRESA SE CONOCEN DATOS DE TRAFICO TOTAL (I y V). SE SUPUSO LA MISMA PROPORCION DE I y V QUE PARA LA EMPRESA EL PINGUINO

LINEA: RIO GALLEGOS - CALETA OLIVIA

EMPRESA: EL PINGUINO

# PASAJEROS TRANSPORTADOS

AÑO	SENT	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	TOTAL	PROM. MENS.
1984	I													0	
	V													0	
1985	I													0	
	V													0	
1986	I													0	
	V													0	
1987	I													0	
	V													0	
1988	I													0	
	V													0	
1989	I	788	721	754	538	514	497	662	713	1033	1006	670	1146	8254	754
	V	<u>751</u>	<u>687</u>	<u>718</u>	<u>513</u>	<u>490</u>	991	695	787	989	874	452	668	7863	718
1990	I													0	
	V													0	
1991	I	810	733	782	595	214	325	958	630	821	1003	937	<u>1603</u>	9421	785
	V	<u>808</u>	<u>731</u>	<u>780</u>	<u>594</u>	<u>213</u>	<u>324</u>	958	616	929	979	995	<u>1470</u>	9398	783

LOS Nros. SUBRAYADOS SON ESTIMADOS

LINEA RIO GALLEGOS - CALETA OLIVIA

EMPR RUTA 3

# PASAJEROS TRANSPORTADOS

AÑO	SENT	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	TOTAL	PROM. MENS.
1984	I	868	856	819	641	784	574	1193	583	553	<u>676</u>	<u>631</u>	<u>1080</u>	9257	771
	V	485	734	584	514	474	506	778	389	322	<u>339</u>	<u>345</u>	<u>510</u>	5980	498
1985	I													0	
	V													0	
1986	I													0	
	V													0	
1987	I													0	
	V													0	
1988	I													0	
	V													0	
1989	I	<u>754</u>	<u>748</u>	<u>711</u>	<u>557</u>	<u>661</u>	<u>499</u>	<u>1036</u>	<u>506</u>	<u>480</u>	<u>587</u>	<u>548</u>	<u>938</u>	7286	670
	V	<u>421</u>	<u>637</u>	<u>507</u>	<u>446</u>	<u>412</u>	<u>439</u>	<u>676</u>	<u>338</u>	<u>280</u>	<u>295</u>	<u>300</u>	<u>443</u>	4772	433
1990	I													0	
	V													0	
1991	I													0	
	V													0	

LOS Nros. SUBRAYADOS SON ESTIMADOS

LINEA: CALETA OLIVIA - LOS ANTIGUOS

EMPRESA: COMI

PASAJEROS TRANSPORTADOS

AÑO	SENT	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	TOTAL	PROM. MENS.
1984	I	1706	1758	1534	1556	1527	1471	1838	1735	1567	1494	1581	1928	19695	1641
	V	1474	1521	1556	1340	1300	1307	1628	1395	1327	1188	1438	1640	17114	1426
1985	I						1766	2130		2103	2037	1945		9981	1996
	V						1643	1997		1841	1783	1788		9052	1810
1986	I													0	
	V													0	
1987	I	2345			2178	2336	2324	2435	2037		2150	1941		17746	2218
	V	1877			2085	2117	2142	2256	1795		2058	1775		16105	2013
1988	I													0	
	V													0	
1989	I	1835	1821	1936	1759	1612	1554	1286	1923	1599	1532	1757	2307	18586	1702
	V	1855	1682	1744	1582	1454	1377	1180	1196	1301	1770	1545	1846	16677	1544
1990	I													0	
	V													0	
1991	I													0	
	V													0	
LOS HROS. SUBRAYADOS SON ESTIMADOS														0	

LINEA RIO GALLEGOS - RIO TURBIO (POR ESPERANZA)

EMPRESA: EL PINGUINO

PASAJEROS TRANSPORTADOS

AÑO	SENT	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	TOTAL	PROM. MENS.
														0	
1984	I	1036	936	1117	806	841	748	984	1031	893	827	702	672	9617	888
	V	847	503	569	401	530	332	779	406	557	523	329	318	5247	508
1985	I	1079	1200	1262		585	642	461			470	482	795	5897	775
	V	514	645	665		289	337	341			306	304	510	3397	435
1986	I	781	537	249	257		894	749	1175	800	1014		550	6225	701
	V	512	224	116	144		680	643	871	490	298		273	3739	425
1987	I		1235	1331	968	976	891			985	933	901		8220	1028
	V		890	705	569	603	764			743	681	723		5678	710
1988	I													0	
	V													0	
1989	I	198	275	189	106	83						<u>170</u>	<u>223</u>	1045	178
	V	285	<u>212</u>	<u>184</u>	<u>82</u>	<u>81</u>	SIN SERVICIO					<u>69</u>	<u>46</u>	674	120
1990	I													0	
	V													0	
1991	I	200	233	769	53	2								1057	251
	V													0	
LOS Nros. SUBRAYADOS SON ESTIMADOS														0	

LINEA: RIO GALLEGOS - RIO TURBIO (POR R.40)

EMPRESA: EL PINGUINO

PASAJEROS TRANSPORTADOS

AÑO	SENT	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	TOTAL	PROM. MENS.
1988	I													0	
	V													0	
1989	I	823	925	1043	674	627	803	846	829	1043	886	1021	805	9502	860
	V	1186	<u>712</u>	<u>1016</u>	<u>519</u>	<u>611</u>	618	824	818	816	787	1275	963	8958	845
1990	I													0	
	V													0	
1991	I	995	1183	274	583	497	379	642	558	520	554	<u>638</u>	<u>503</u>	6332	611
	V	<u>693</u>	<u>910</u>	<u>191</u>	<u>449</u>	<u>346</u>	<u>292</u>	447	365	520	644	<u>1043</u>	<u>788</u>	5995	557
LOS Nros. SUBRAYADOS SON ESTIMADOS															

LINEA: RIO GALLEGOS - RIO TURBIO (POR R.40)

EMPRESA: QUEBECK TOURS

# PASAJEROS TRANSPORTADOS

AÑO	SENT													PROM.	
		E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	TOTAL	MENS.
1991	I				185	197	212	302	420	480	490	427	401	3114	346
	V				122	210	240	280	279	412	497	422	601	3053	340
1992	I	617	921	714										1635	751
	V	920	987	695										1682	867

LOS Nros. SUBRAYADOS SON ESTIMADOS

LINEA: SAN JULIAN - BAJO CARACOLES

EMPRESA: CERRO SAN LORENZO

# PASAJEROS TRANSPORTADOS

AÑO	SENT	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	TOTAL	PROM. MENS.
1984	I													0	ERR
	V													0	ERR
1985	I													0	ERR
	V													0	ERR
1986	I						20	20	28	40	36	36	45	225	32
	V						20	20	20	28	25	20	33	166	24
1987	I	53	42	36	33	21	40	34	51	55				365	41
	V	32	33	33	24	32	16	32	37	16				255	28
1988	I													0	ERR
	V													0	ERR
1989	I	54	43	<u>38</u>	32	33	35	44	<u>46</u>	47	41	<u>51</u>	61	470	44
	V	40	36	<u>35</u>	34	26	39	35	<u>38</u>	41	39	<u>45</u>	50	418	38
1990	I	45	41											86	43
	V	50	40											90	45
1991	I	63	55											118	59
	V	44	42											86	43

LOS VALORES SUBRAYADOS SON ESTIMADOS

LINEA: RIO GALLEGOS - LOS ANTIGUOS

EMPRESA: EL PINGUINO

# PASAJEROS TRANSPORTADOS

ANO	SERV	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	TOTAL	FROM. MENS.
1984	1													0	ERR
	"													0	ERR
1985	1													0	ERR
	"													0	ERR
1986	1													0	ERR
+	"													0	ERR
1987	1													0	ERR
	"													0	ERR
1988	1													0	ERR
	"													0	ERR
1989	1	121	106	100	74	15	152			258	434	375	<u>296</u>	1804	195
	"	<u>117</u>	<u>102</u>	<u>96</u>	<u>71</u>	<u>17</u>	<u>155</u>			240	392	373	<u>293</u>	1741	186
1990	1													0	ERR
	"													0	ERR
1991	1													0	ERR
	"													0	ERR

LOS VALORES SUBRAYADOS SON ESTIMADOS. SE EXTRAPOLÓ SUPONIENDO LA MISMA VARIACION MENSUAL QUE PARA LA LINEA R-21-A-PTB (R-201) (MES DE DICIEMBRE). PARA LAS "VUELTAS" DE ENE. A JUN. SE SUPUSO PROPORCION DE 1 y V. IGUAL A LA DEL TOTAL. EN LOS MESES DE JULIO Y AGOSTO SE SUPUSO QUE NO HUBO SERVICIO

LINEA RIO TURBIO - 28 DE NOVIEMBRE

EMPRESA COOTRA

PASAJEROS TRANSPORTADOS

ANO	SEMP	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	TOTAL	PROM. MENS.
1954	I													0	ERR
	"													0	ERR
1955	I													0	ERR
	"													0	ERR
1956	I													0	ERR
	"													0	ERR
1957	I													0	ERR
	"													0	ERR
1958	I													0	ERR
	"													0	ERR
1959	I, II	25329	23112	30903	28612	26427	19319	20009	20630	<u>25955</u>	<u>22048</u>	<u>25408</u>	<u>20033</u>	262357	23974
1960	I													0	ERR
	"													0	ERR
1961	I													0	ERR
	"													0	ERR

LOS VALORES SUBRAYADOS SON ESTIMADOS. SE EXTRAPOLÓ SUPONIENDO LA MISMA VARIACIÓN MENSUAL QUE PARA LA LINEA PGL-RTTB (R.40)