

0
H 32
B 111
I

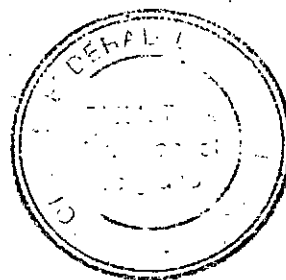
36696

ESTUDIO PRELIMINAR DEL SISTEMA DE TRANSPORTE
INTERURBANO DE PASAJEROS EN LA PROVINCIA DE
ENTRE RIOS

INFORME DE AVANCE

- * CONSIDERACIONES SOBRE LA ESTRUCTURA SOCIOECONOMICA
DE LA PROVINCIA DE ENTRE RIOS
- * ASPECTOS INSTITUCIONALES Y LEGALES

MARZO 1992



0/H 32
B 111
I

2704
F 3111
F 30
280
I 2111

inf 313
Clamari a H. Basadonna

C. F. I.
INGRESO
18/MAR 1992
Nº 1205

BUENOS AIRES 18 marzo 1992

Señor
Secretario General
C.F.I.
Ing. Juan J. Ciacara
S/D

Ref. Estudio preliminar transporte de
pasajeros en Pcia. E. Ríos.
Expte. 1741/1

De mi consideración:

Por la presente tengo el agrado de remitir
le el primer informe de avance correspondiente al estudio de
la referencia sobre los capítulos de "Análisis socioeconómico"
y "Aspectos legales e institucionales"; para lo cual se adjun
tan cuatro ejemplares.

Sin otro particular le saluda muy atte

Ing. Juan A. Basadonna
Paraguay 577 8ºP.
Cap. Federal
T. 3138467



CAPITULO I

ANALISIS SOBRE LA ESTRUCTURA SOCIOECONOMICA

1.- INTRODUCCION

En el presente capítulo se analizará en forma generalizada, el nivel de desarrollo socioeconómico de la provincia, para lo cual se considerarán indicadores básicos de evaluación.

Además se establecerá el rango que tiene la provincia por comparación de indicadores a nivel regional y nacional.

Entre Ríos es una provincia donde el efecto del desarrollo del transporte ha producido en las últimas dos décadas un proceso de transformación en su estructura socioeconómica, motivada especialmente por la implementación de las vías de comunicación terrestres que permitieron la integración de su territorio con el resto del país en forma directa, como así también las vinculaciones con los países limítrofes.

Ello ha facilitado el acercamiento a la zona del litoral fluvial que abarca el área ribereña desde Puerto San Martín en la provincia de Santa Fe hasta La Plata en la provincia de Buenos Aires, donde se concentra la mayor población del país y el mayor potencial industrial y comercial, que generan más del 50% del PBN (Producto Bruto Nacional), situación que ha favorecido la comercialización de la producción entrerriana tanto del sector primario como del secundario.

Se destaca que a esta altura del proceso no se ha logrado una integración efectiva al área de desarrollo citada, manteniéndose una marginalidad territorial, cuya nivelación está materializada por el complejo Zarate-Brazo Largo.

Sin embargo por esta obra de cruce sobre el río Paraná y las de orden internacional sobre el río Uruguay, la zona este del territorio provincial integra el eje de desarrollo que relaciona los polos de Buenos Aires y San Pablo en Brasil, situación que presenta auspiciosas perspectivas de evolución dentro del marco de acuerdos y convenios internacionales del Mercosur.

Por otra parte se estima que la efectiva integración de la provincia se producirá con la obra de cruce entre Rosario y Victoria, la que permitirá el acceso directo a los puertos de exportación del Área Metropolitana de Rosario, como así también la posibilidad del desarrollo del sector secundario por expansión en el territorio entrerriano.

Dentro de este contexto se analizarán los requerimientos del transporte de pasajeros interurbano en la provincia, los niveles de oferta de servicios vigentes y cuales serán las perspectivas en términos de calidad, eficiencia y competencia que posibiliten satisfacer las necesidades locales de transporte, para que las autoridades provinciales fijen sus políticas en la materia.

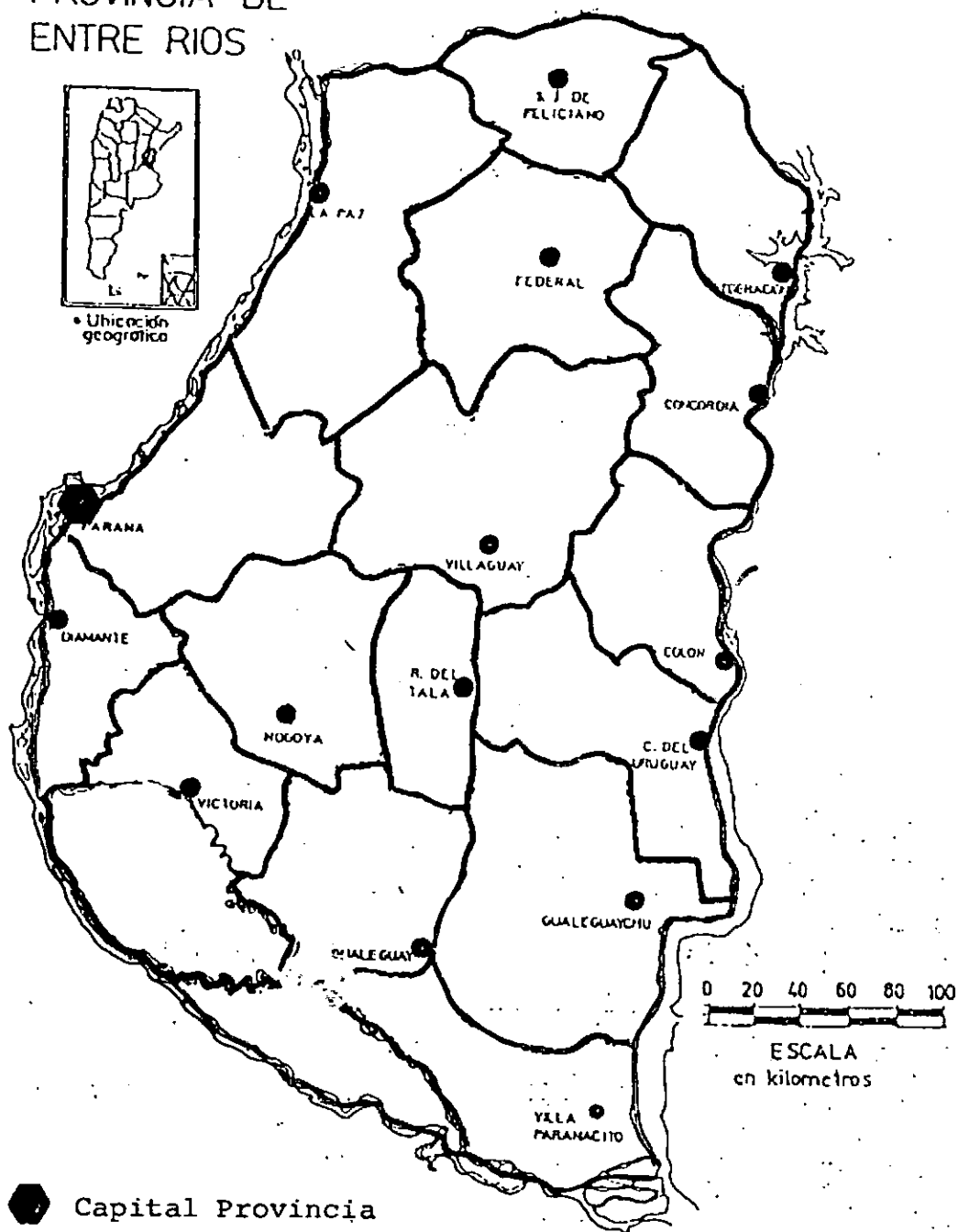
Para ello se analizarán los aspectos de evolución demográfica provincial y de la actividad económica, lo que permitirá disponer de un marco referencial adecuado para establecer la función que le cabe en el proceso de desarrollo al transporte interurbano de pasajeros.

La base estadística provincial, sea demográfica como económica, está cuantificada en relación a la división política del territorio, constituido por los departamentos cuya ubicación geográfica, superficie y ciudad cabecera se indican en el plano N° 1-1.

PROVINCIA DE ENTRE RIOS



• Ubicación geográfica



0 20 40 60 80 100

ESCALA
en kilómetros

- Capital Provincia
- Cabecera Departamento

JURISDICCION DEPARTAMENTAL
PROV. ENTRE RIOS

2.- CARACTERIZACION FISICO-GEOGRAFICA

La provincia de Entre Ríos integra la región Mesopotámica Argentina y practicamente todos sus límites territoriales lo constituyen cursos de agua, donde por su magnitud tanto el río Paraná, límite Oeste y Sur, como el Uruguay, límite Este, conforman barreras físicas que la marginan del resto del país, situación que en parte ha sido revertida por las obras de cruce que se construyeron a partir de 1969.

Su límite Norte con la Provincia de Corrientes está definido por el río Mocoretá que tributa al río Uruguay y el río Guayquiraró que tributa al río Paraná.

El territorio es de relieve ondulado, y cuenta con una densa red hidrográfica constituida por una serie de cursos de agua que son tributarios, según las cuencas, de los ríos Paraná y Uruguay, contando además con la zona aluvional del delta del río Paraná conformada por terrenos anegadizos en su límite sur.

Si bien por las características geotopográficas se tiene una alta erosión de suelos, estos son aptos para la actividad agropecuaria, beneficiados por sus temperaturas (clima templado) y régimen de precipitaciones.

La vegetación natural ha sido muy deteriorada por el proceso masivo de la actividad agropecuaria que se desarrolló desde fines del siglo pasado, especialmente debido a la tala indiscriminada de sus montes y bosques, variando a su vez el tapiz vegetal auténtico, como así también influyendo en la modificación de algunos aspectos ecológicos regionales.

Si bien se han efectuado plantaciones de especies en la zona del delta y en el litoral del río Uruguay, aún la sylvicultura extrae su producción de montes naturales.

El territorio provincial tiene una superficie de 78.781 kilómetros cuadrados de los cuales el 15% corresponde al delta del río Paraná que lo constituyen islas y tierras anegadizas.

El uso del suelo por tipo de producción expresado en hectáreas es el siguiente:

CUADRO 1-1
USO DEL SUELO POR ACTIVIDAD ECONOMICA

ACTIVIDAD	USO (ha)	PORCENTAJE
AGRICULTURA	1.573.407	20
GANADERIA	3.444.010	44
CITRICULTURA	42.052	12
FRUTICULTURA/HORTICULTURA	6.194	-
SIVICULTURA <input type="checkbox"/> Natural 86% <input type="checkbox"/> Artific.14%	774.503	1
AVICULTURA	22.590	-
SUBTOTAL	5.862.756	75
SIN EXPLOTACION	245.567	3
ZONA ISLAS/ANEGADIZAS	1.769.777	22
TOTAL PROVINCIA	7.878.100	100

Fuente: Elaboración Propia

Resulta evidente que practicamente el 70% de la superficie del territorio está afectada por la actividad agropecuaria, indicador que manifiesta el nivel de desarrollo expansivo alcanzado, índice que sería del 85% descontando la zona de islas y tierras anegadizas y los montes naturales, reflejando un alto grado de aprovechamiento de explotación del suelo entrerriano.

3.- PARTICIPACION A NIVEL REGIONAL Y NACIONAL

Para establecer el rango socioeconómico de la provincia de Entre Ríos a nivel nacional y regional se han considerado los indicadores que cita la publicación de la Subsecretaría de Planeamiento y Desarrollo en su Información Básica del año 1987 sobre datos correspondientes a 1980.

Entre Ríos integra junto con las provincias de Corrientes, Chaco, Misiones, Formosa y Santa Fe la región NEA (Nord Este Argentino), de modo de considerar los rangos de participación por análisis comparativo de indicadores.

Con respecto a la participación en el PBG (Producto Bruto Geográfico) en los totales sectoriales de la región NEA a precios constantes 1980 se indican en el Cuadro 1-2.

En relación a la evolución del PBG per cápita en el período 1970-1980 en base a la tasa acumulativa anual por orden de magnitud se tiene:

* MISIONES	_____	4.05 %
* CHACO	_____	2.35 %
* SANTA FE	_____	1.65 %
* ENTRE RIOS	_____	1.30 %
* CORRIENTES	_____	1.15 %
* FORMOSA	_____	0.25 %

NIVEL PAIS: 0.75 %

Los indicadores comparativos de población de la región NEA en base al Censo 1980 se reflejan en el cuadro 1-3.

En materia de consumo energético per cápita y su asignación por uso residencial, comercial, industrial y riego se indica en el cuadro 1-4.

La infraestructura de transporte a nivel región se indica en el siguiente cuadro 1-5.

Con respecto a la industria manufacturera en la participación del PBG a nivel país y región NEA se tiene:

PAIS	_____	27,70 %
NEA	_____	13,16 %
ENTRE RIOS	_____	12,73 %

CUADRO 1-2

PARTICIPACION PROVINCIAL (P.B.G.), EN LOS TOTALES SECTORIALES DE LA REGION NEA
(Precios constantes) Año 1980

SECTOR	CORRIENTES	CHACO	ENTRE RIOS	FORMOSA	MISIONES
Agricultura	10,5	9,3	17,1	2,8	6,3
Mineria	31,8	4,8	52,1	1,8	2,3
Industria	7,7	3,1	8,7	1,7	4,1
Electricidad, gas	4,2	4,8	51,5	1,9	4,7
Construcción	9,8	15,3	21,9	4,6	16,2
Coercio	5,6	8,3	15,8	1,6	3,9
Transporte	4,9	4,8	11,4	1,8	7,3
Finanzas, etc.	11,6	8,8	18,5	1,8	5,3
**** TOTALES ****	8,8	7,5	15,9	2,6	7,5

CUADRO 1-3

INDICADORES COMPARATIVOS DE POBLACION REGION NEA

INDICADOR	ENTRE RIOS	SANTA FE	CORRIENTES	CHACO	FORMOSA
Población	908313	2465546	661454	701392	295887
Variac. intercensal (%)	11,2	15,0	17,2	23,8	26,4
Crec. anual medio por 1000	11,3	14,0	16,0	23,0	24,0
Indice de masculinidad	98,1	97,0	98,2	102,8	102,5
Densidad (Hab/km2)	11,5	18,5	7,5	7,0	4,1
Población urbana (%)	70,2	81,3	64,2	63,2	58,6
Población rural (%)	29,8	18,7	35,8	36,8	41,4
Edades: 0 -14	32,6	28,2	37,3	39,3	41,0

CUADRO 1-4

CONSUMO DE ELECTRICIDAD EN LA REGION NEA

Jurisdicc.	Consumo Kwh/año per-cápita	Residencial (%)	Comercial (%)	Industrial (%)	Riego (%)
Total País:	1.048	29	11	47	2
Entre Ríos	533	40	13	31	2
Santa Fe	3.006	29	9	53	1
Corrientes	433	42	13	32	0,2
Chaco	440	44	14	27	-
Formosa	298	49	18	13	-
Misiones	302	42	15	24	1

FUENTE: Diagnóstico Regional. Proyecto Arg./83/013. PNUD - CEUR.

CUADRO 1-5

INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE A NIVEL REGION

	RED VIAL (km)			RED		PUERTOS	
				FERROCARRIL			
	PAVIMENTOS	OTROS	% PAV.	(km)	EXPORTACION	CABOTAJE	
PAIS	54775	165271	25	34000	25	17	
REGION NEA	11528	36350	24	8575	8	15	
Entre Ríos	2048	6401	24	1755	3	4	
Santa Fe	4759	10663	31	4414	5	1	
Corrientes	2035	5535	27	808	-	5	
Chaco	1279	4678	21	1017	-	2	
Formosa	557	6445	8	511	-	1	
Misiones	850	2598	25	70	-	2	

4.- VINCULACIONES REGIONALES

En el curso de los últimos 25 años se han implementado una serie de obras de carácter vial y ferroviario sobre los ríos Paraná y Uruguay que han permitido integrar las provincias que componen la Mesopotamia con las del resto del país y además proveer la vinculación terrestre con los países limítrofes de Uruguay, Brasil y Paraguay. De esta manera el aislamiento y marginalidad de dichas provincias se transforma en un proceso de desarrollo económico y social de la región, sustentado por la vinculación directa que favorece el transporte de personas y cargas en base al intercambio ágil y directo como es el que hoy día se verifica a través de la infraestructura vial y ferroviaria.

La ubicación geográfica y la paulatina habilitación de las obras de cruce fueron complementadas por la construcción de las redes viales pavimentadas en la provincia de Entre Ríos, Corrientes y Misiones, sean de orden nacional o provincial, que facilitaron el desarrollo del transporte terrestre por el modo automotor, con sus tráficos de carácter local, regional e internacional, mientras que el modo ferroviario, si bien disminuye su participación relativa en la demanda de transporte a pesar de las ventajas operativas que le brinda el cruce sobre el río Paraná por el Complejo Zárate-Brazo Largo, mantiene sus niveles de tráfico.

Previamente a la implementación de las obras de cruce la vinculación se realizaba por embarcaciones con servicios rápidos para pasajeros utilizando lanchas, mientras que en cargas lo hacía por balsas para el transporte de automotores y ferry boats para material rodante ferroviario; siendo la característica general de que estos tráficos se verificaban entre zonas y poblaciones enfrentadas o sea tratando de minimizar al máximo el uso del río como vía de transporte.

En la actualidad, a pesar de las obras habilitadas existen vinculaciones de cruces utilizando embarcaciones que sirven a un tipo de transporte local, tal como ocurre en la relación Rosario - Victoria.

Evidentemente, la construcción de obras de cruce respondieron a premisas de orden político, de desarrollo regional y de integración nacional e internacional, lo que permitió ensanchar nuestras fronteras socioeconómicas, donde especialmente el transporte automotor es el medio que posibilita dicha expansión.

A nivel nacional se cuenta con tres cruces sobre el río Paraná, siendo el primero en habilitarse el Túnel Subfluvial en 1969, vinculando las ciudades de Paraná y Santa Fe para uso automotor, y ubicado en el Km 601 del río Paraná.

En 1978 se habilita el Puente General Belgrano ubicado en el Km 1198 del río Paraná, o sea 600 km aguas arriba del Túnel y que vincula las ciudades de Resistencia y Barranqueras con la de Corrientes y es de uso vial exclusivamente; y finalmente en 1979 se habilita el Complejo Ferroviario Zárate-Brazo Largo ubicado en el Km 107 del río Paraná de las Palmas o sea 400 km aguas abajo del Túnel, lo que conforma un sistema de cruces que permite una homogénea integración territorial a lo largo del curso del río Paraná en su orientación Norte-Sur.

Sobre el curso superior del río Paraná se ha habilitado recientemente el puente de uso ferroviario de carácter internacional entre las ciudades de Posadas y Encarnación de Paraguay ubicado en el Km 1528 y además se ha habilitado en 1986 el puente que vincula Puerto Iguazú con Foz Iguazú de Brasil y con Puerto Strossner en Paraguay en el Km 1928 del citado río.

Sobre el río Uruguay se tienen cuatro cruces de carácter internacional, de los cuales el ubicado en el Km 583 que fuera habilitado en 1947 vincula la ciudad de Paso de los Libres con Uruguayana - Brasil y permite el tránsito ferroviario y automotor. Los demás cruces se verifican entre la República Oriental del Uruguay y la provincia de Entre Ríos que son: sobre el coronamiento de la presa Salto Grande en Km 339 para tránsito ferroviario y vincula las ciudades de Concordia y Salto (Uruguay) habilitado en 1983; el puente que vincula las ciudades de Colón y Paysandú (Uruguay) en Km 216 para tránsito automotor, habilitado en 1974 y finalmente el puente para tránsito automotor, ubicado en Km 107, habilitado en 1976 y que relaciona Puerto Unsué con la localidad de Fray Bentos en Uruguay.

En base a esta disposición de cruces se ha conformado una red vial interamericana del cono sur que ha permitido el desarrollo del transporte automotor internacional entre nuestro país con Uruguay, Brasil, Paraguay y Chile, beneficiando en forma directa de acuerdo a las posibilidades regionales, el desarrollo de los sectores primarios y secundarios de la mesopotamia.

Sin embargo según la configuración espacial de desarrollo económico, las regiones de la mesopotamia que más han evolucionado son la provincia de Misiones, la zona sobre el río Uruguay y la zona de influencia de la ciudad de Paraná mientras que en los departamentos del centro sur de la provincia de Entre Ríos como los de Victoria, Gualaguay, Nogoyá y Rosario del Tala, los indicadores económicos no demuestran una adecuada evolución, a pesar de ser una región con clima benigno, buenos suelos, adecuado régimen de lluvias, etc., condiciones de aptitud para la explotación agropecuaria, como así también se dispone de una adecuada infraestructura de servicios para el desarrollo de la actividad industrial.

Se observa que la tasa de crecimiento demográfico en algunos de estos departamentos es prácticamente neutra o sea se produce emigración de la población tanto urbana como rural hacia centros que ofrecen mejores condiciones de vida y oportunidad de trabajo ya que en esa región la producción agropecuaria e industrial prácticamente no ha evolucionado, por el contrario la actividad ha disminuído.

El límite geográfico inferior de esta región lo constituye la zona del delta del río Paraná que desde la ciudad de Diamante al sur tiene un ancho medio del orden de 40 a 50 km, zona conformada por islas y terrenos bajos, anegadizos e inundables en su gran proporción.

El panorama cambia totalmente sobre la margen opuesta del río Paraná, por la ubicación del Área Metropolitana del Gran Rosario con un frente sobre el río de 60 km entre Puerto San Martín y Alvear, donde hay una población del orden de 1.200.000 habitantes y constituye un centro de gran desarrollo socioeconómico. También se encuentra el Área Villa Constitución-San Nicolás con una población de 250.000 habitantes identificado como centro industrial y más al sur se tiene el Área Zárate-Campana con 200.000 habitantes también centro industrial.

Todas estas Áreas conforman a lo largo de la costa oeste de los ríos Paraná y De La Plata el cordón de mayor actividad económica del país, encuadrado entre Puerto San Martín y la ciudad de La Plata concentrando más de la mitad de la población nacional, generando más del 60% del P.B.I., consumiendo más del 60% de energía, y proveyendo más del 55% de los puestos de trabajo, con más del 50% de la radicación industrial.

Evidentemente en el sector que analizaremos, las regiones que separa el río Paraná en ambas márgenes, presentan situaciones totalmente opuestas a nivel de desarrollo socioeconómico por falta de un adecuado esquema de vinculación directa, ya que solamente se dispone del Túnel Subfluvial al norte Santa Fe-Paraná y el complejo Zárate-Brazo Largo al sur, obras de cruce que canalizan el grueso del transporte regional e internacional.

En función de las obras de cruce sobre los ríos Paraná y Uruguay en relación al transporte interurbano de pasajeros por automotor se tiene la siguiente caracterización:

- Servicios Nacionales:

- * Entre región Mesopotámica con el resto del país, particularizando las que tienen origen y destino en la provincia de Entre Ríos, ya que el resto en su mayor proporción son viajes de paso por el territorio provincial.

- * El mayor flujo de viajes de larga distancia se realiza en la relación a Buenos Aires, canalizándose por el Complejo Zárate-Brazo Largo y en menor proporción por el Túnel Subfluvial Paraná-Santa Fe.
- * Servicios de carácter local en la relación Paraná-Santa Fe, a través del Túnel Subfluvial.

- Servicios Internacionales:

- * Las relaciones de mayor flujo corresponden a Buenos Aires con Brasil y Uruguay y en menor participación entre Córdoba y Rosario con los citados países, donde son tráficos de paso por el territorio entrerriano en correspondencia a los ingresos y salidas según los distintos itinerarios programados vigentes.
- * Los servicios de carácter locales están dados especialmente en las relaciones entre Colón-Paysandú y entre Gualedguaychú-Fray Bentos, y en menor proporción entre Concordia-Salto, donde actualmente se mantienen los servicios de cruce por agua.

5.- ANALISIS DE LA ACTIVIDAD ECONOMICA

5.1.- Consideraciones generales sobre la estructura del P.B.G.

El análisis de la actividad económica de la Provincia se lo desarrollará a través del Producto Bruto Geográfico, en un esquema de participación de los distintos sectores, lo que posibilita caracterizar la estructura productiva y el nivel de ocupación.

De esta manera se identifican aquellas actividades que generan la dinámica económica provincial y su correspondiente evolución.

La composición del P.B.G. está integrada de acuerdo a la siguiente clasificación sectorial:

- SECTOR PRIMARIO

1.- AGROPECUARIO

- a) Agricultura: Cereales - Oleaginosas - Industriales - Forrajeras - Hortalizas - Citrus - Otras Frutas
- b) Ganadería
- c) Granja y Tambo
- d) Lana y Cueros
- e) Pesca
- f) Silvicultura
- g) Servicios Agrícolas

2.- EXPLOTACION DE MINAS Y CANTERAS

- a) Productos Metálicos
- b) Rocas

- SECTOR SECUNDARIO

3.- INDUSTRIAS MANUFACTURERAS

- a) Productos Alimenticios
- b) Textiles
- c) Industrias de la Madera
- d) Imprentas y Editoriales
- e) Productos Minerales No Metálicos
- f) Productos Metalúrgicos - Maquinarias y Equipos
- g) Otras Industrias Manufactureras

4.- CONSTRUCCION

- a) Construcción Pública
- b) Construcción Privada

- SECTOR TERCIARIO

5.- SERVICIOS DE SUMINISTROS BASICOS

- a) Electricidad
- b) Gas
- c) Agua

6.- COMERCIO

- a) Comercio Mayorista
- b) Comercio Minorista
- c) Restaurantes y Hoteles

7.- TRANSPORTE, ALMACENAMIENTOS Y COMUNICACIONES

- a) Transporte Automotor : - Pasajeros
- Carga
- b) Transporte Ferroviario
- c) Transporte por Agua
- d) Transporte Aéreo
- e) Servicios relacionados con Transporte
- f) Almacenamiento
- g) Comunicaciones

8.- SERVICIOS FINANCIEROS, SEGUROS Y OTROS

- a) Bancos
- b) Seguros
- c) Bienes Inmuebles
- d) Servicios Técnicos y Profesionales

9.- SERVICIOS COMUNALES, SOCIALES Y PERSONALES

- a) Administración General: - Nacional
- Provincial
- Municipal
- b) Educación: - Nacional
- Provincial
- Municipal
- c) Servicios de Salud: - Nacional
- Provincial
- Municipal
- d) Servicios de Personales y Hogares

Como estadística básica se presenta el cuadro 1-6 sobre la evolución anual del Producto Bruto correspondiente al período 1970 - 1988 a precios constantes de mercado de 1970.

CUADRO 1-6

EVOLUCION ANUAL DEL PRODUCTO BRUTO
 Periodo 1970-1988. Precios const. de mercado 1970

!PROVINCIA: Agricul.: Minería : Indust. : Const. : Serv. : Comercio : Transp. : Finanzas : Serv. Com. !										
1970	1738009	576114	29540	265891	86585	24201	270610	103616	115539	265913
1971	1823501	650024	26966	265564	78839	27200	291435	115816	119711	247946
1972	1657945	495444	25693	249878	82436	32473	274399	130698	117754	249170
1973	1530595	474544	21923	230910	72845	37111	274739	139574	129812	149137
1974	1687621	461252	22759	210622	94825	39395	284759	146374	144204	283431
1975	1654535	462200	27392	213393	87097	41636	251610	155327	126258	289622
1976	1909823	603219	25480	239538	163047	45286	250978	161153	115126	305996
1977	1912755	467628	35970	254065	248806	48512	273516	166615	132300	285343
1978	2012485	490954	42206	265689	261781	42904	296362	171442	137202	303945
1979	1992211	430487	44333	264589	284736	60712	272741	176374	147408	310831
1980	2150476	524022	33257	281366	204793	92895	286581	190254	163959	373349
1981	2746066	670840	29252	292961	594166	155857	307031	184640	146783	364536
1982	2274632	547171	19095	326047	89718	264485	312372	188676	129777	397291
1983	2538664	614811	25913	405496	99428	359786	297574	197008	123738	414910
1984	2540207	576426	32205	414078	111224	364179	311622	200248	121669	408556
1985	2521867	598527	27066	453310	67020	335086	312319	203807	130273	394459
1986	2697764	620279	28026	422332	100590	382596	315353	207756	137145	401805
1987	3001579	526867	34487	586533	172096	412092	325141	209700	135518	599145
1988	3138860	746328	29504	505876	307127	307127	340152	209202	136418	557126

Además se presenta el cuadro 1-7 a los efectos de comparar los indicadores de participación de los distintos sectores que integran la actividad económica entre 1959 y 1988.

CUADRO 1-7

ESTRUCTURA DEL PRODUCTO BRUTO GEOGRAFICO

ACTIVIDAD	1959	1988
SECTOR PRIMARIO:		
1. Agropecuario	36,70	24,80
2. Minería	7,00	1,00
TOTAL	37,40	25,80
SECTOR SECUNDARIO:		
3. Industrias	15,30	16,80
4. Construcciones	2,30	5,80
TOTAL	17,60	22,60
SECTOR TERCIARIO:		
5. Electricidad/Gas/Agua	0,90	10,20
6. Comercio	13,20	11,30
7. Transporte/Comunic./Almac.	11,40	7,00
8. Servicios Bancarios/Otros	7,50	4,50
9. Servicios Pers., Soc., Comunales	12,00	18,50
TOTAL	45,00	51,60

FUENTE: Análisis Sectorial de la Provincia de Entre Ríos:
 IPRUL - CFI.
 Producto Bruto Geográfico. Dirección Estadística y
 Censos.

Del cuadro citado considerando la evolución entre 1959 y 1988, período de 30 años, en la comparación por sectores, para los extremos de la serie se observa que el sector primario disminuye su participación en el P.B.G. del 37,4% al 25,8%; el sector secundario aumenta su nivel del 17,6% al 22,6% y el sector terciario del 45% al 51,6%, teniendo una pérdida relativa de las actividades productivas frente a las de servicios.

En base a este planteo general se analizará la evolución de los distintos sectores que hacen a los aspectos dinámicos de la economía provincial, sus indicadores representativos que permitan referenciar a nivel macroeconómico el grado de desarrollo de las distintas regiones del territorio y su relación con la distribución espacial de la población y requerimientos de transporte de pasajeros locales regionales.

5.2.- Evolución de la Actividad Económica

Para el análisis global de los distintos sectores, se ha confeccionado el cuadro 1-8 donde se indica la evolución de cada sector en la participación del P.B.G. en el período 1970-1988 calculada como promedio por sector y por quinquena.

En el gráfico, en base a valores totales del cuadro 1-6 se destaca la evolución cuantitativa del P.B.G. medido en precios constantes de mercado de 1970, con una tasa general de crecimiento acumulativa anual para el período considerado del 3,14%, y cuya variación entre 1970-1980 es de 2,2% y entre 1980-1988 asciende al 4,3%.

Ello resume el comportamiento de los niveles de desarrollo económico en los subperíodos señalados, en relación al impacto que ocasiona en la actividad productiva, la implementación de las obras de cruce en los ríos Paraná y Uruguay y las obras de infraestructura viales que las complementan, lo que ha facilitado por efecto del transporte automotor la comercialización de los productos, como así también el afianzamiento de la industria local.

5.2.1.- Análisis sectorial de componentes

5.2.1.1. Sector Agropecuario

De acuerdo a la metodología general de evolución del sector en el período 1970-1988 se tiene un crecimiento global del 32% con una tasa media anual acumulativa del 1,5%.

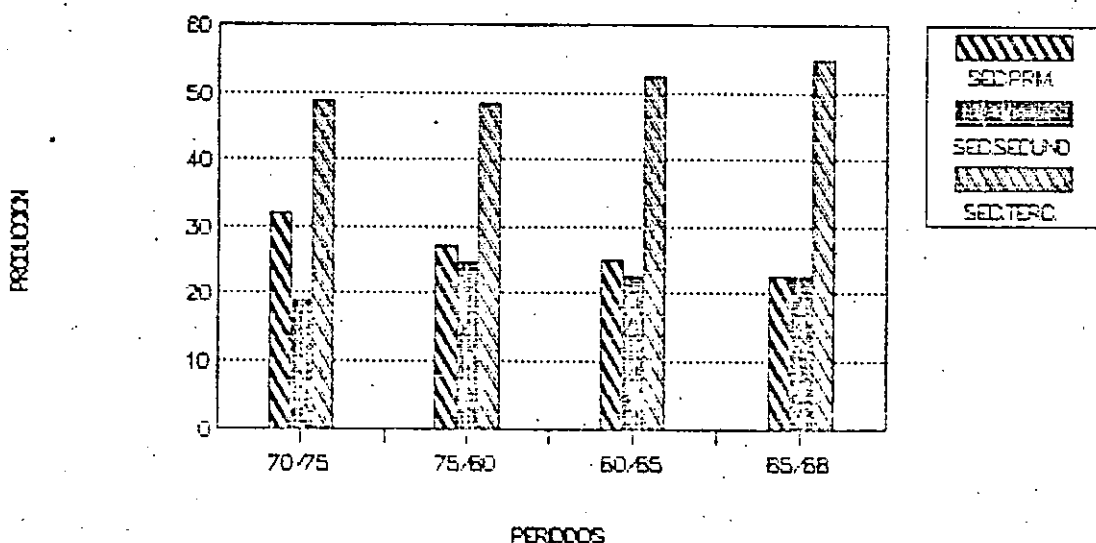
Evidentemente resulta que la producción de granos y citricultura, ganadería, avícola y lechería son predominantes sobre las restantes, aunque en la sivicultura se detecta un crecimiento significativo con una tasa del 19% anual situación que se resume en el cuadro 1-9.

CUADRO 1-8

TOTAL DE ACTIVIDADES POR SECTOR DE LA PROVINCIA DE ENTRE RIOS

NIVELES DE PARTICIPACION PROMEDIO POR ACTIVIDAD
(en %)

PRODUCCION	PERIODO			
	1970/75	1975/80	1980/85	1985/88
SECTOR PRIMARIO:	32,061	27,036	24,889	22,803
Agricultura, Ganaderia, etc.	30,546	25,219	23,831	21,746
Mineria	1,515	1,817	1,058	1,057
SECTOR SECUNDARIO:	19,040	24,739	22,608	22,525
Industrias Manufactureras	14,104	13,082	14,990	17,396
Construcciones	4,936	11,658	7,618	5,129
SECTOR TERCARIO:	48,899	48,225	52,503	54,672
Elect., Gas y Agua	1,984	2,910	11,721	12,654
Comercio	16,179	13,833	12,209	11,308
Transporte	7,772	8,678	7,720	7,197
Establecimientos financieros	7,397	6,975	5,168	4,698
Serv. comunales, etc.	15,367	15,830	15,686	18,814
	100,000	100,000	100,000	100,000

NIVELES DE PARTICIPACION PROMEDIO
POR ACTIVIDAD

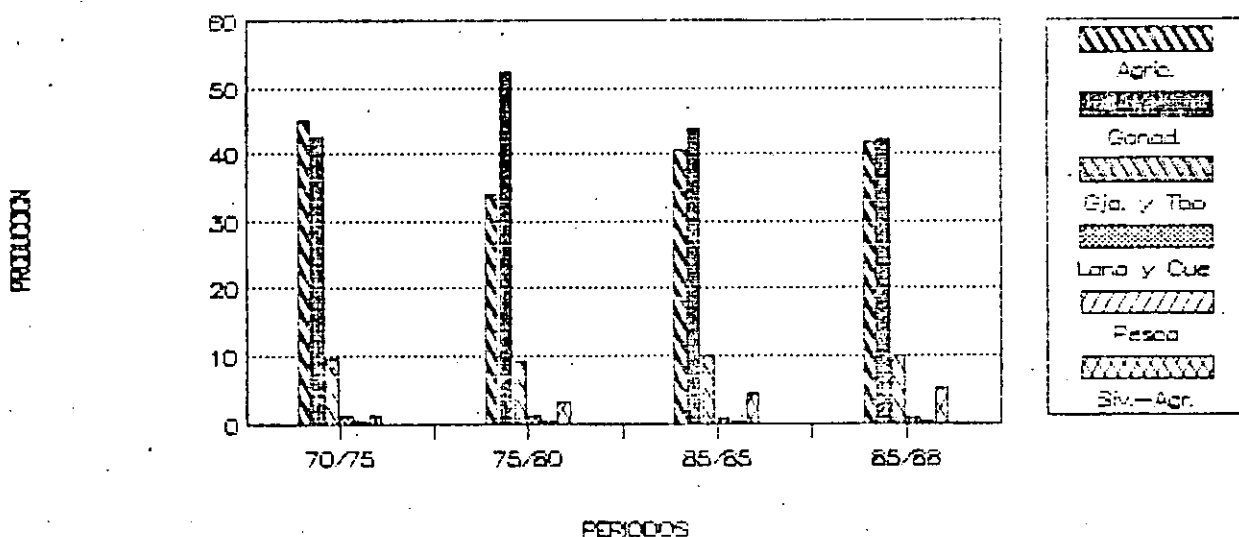
CUADRO 1-9

AGRICULTURA, GANADERIA, GRANJA Y TAMBOS, LANAS Y CUEROS,
PESCA, SIVICULTURA, SERVICIOS AGRICOLAS

NIVELES DE PARTICIPACION PROMEDIO POR TIPO DE PRODUCCION
(en %)

PRODUCCION	PERIODO			
	1970/75	1975/80	1980/85	1985/88
Agricultura	45,231	34,232	40,405	41,883
Ganaderia	42,744	52,202	44,016	42,375
Granja y Tambo	9,641	9,096	10,156	9,952
Lana y Cueros	1,058	0,851	0,652	0,500
Pesca	0,279	0,354	0,326	0,342
Sivicultura	0,687	2,625	2,826	3,319
Serv. Agricolas	0,361	0,640	1,619	1,630
	100,000	100,000	100,000	100,000

NIVEL DE PARTICIPACION PROMEDIO POR PRODUCCION



5.2.1.1.1. Agricultura

La tasa de crecimiento anual acumulativa es del 0,7%.

La producción de granos es del orden de 1.300.000 toneladas anuales (correspondiéndole el 20% a oleaginosas, 14% arroz y 66% restante a cereales) siendo los departamentos de Victoria, Diamante, Gualaguay, Paraná, Nogoyá y Tala los de mayor producción, y los departamentos ribereños al río Uruguay, los de menor producción.

Entre Ríos cuenta con molinos harineros, fábricas de aceite y de productos balanceados que procesan el 90% de la producción de maíz, 20% del sorgo, 50% de soja, 30% de girasol y la totalidad de las producciones de arroz, lino y trigo.

La citricultura tiene una producción que oscila en el orden de 300.000 toneladas año, originándose la mayor parte en los departamentos de Concordia, Federación y Colón, donde se industrializan el 23% de la producción y se cuenta con plantas clasificadoras y de empaque para la comercialización de fruta fresca que procesan el 69% de la producción.

Dentro del sector agricultura, como se observa en el cuadro 1-10, el nivel de participación de cereales es del 41%, oleaginosas 32% y citricultura 25%.

5.2.1.1.2. Ganadería

La tasa de crecimiento anual acumulativo es del 2,1%.

Las existencias ganaderas en número de cabezas es de más de 5.000.000, de las cuales el 77% corresponde a vacunos, el 19% a lanares y el resto a equinos, porcinos, etc.

Si bien todos los departamentos cuentan con existencias de ganadería, los que tienen una densidad superior a 0,80 cabezas por hectárea corresponde a los departamentos del NE: Feliciano, Federal, Federación, Concordia y Villaguay; y los de densidad menor a 0,40 son los departamentos de Victoria, Gualaguay y Diamante.

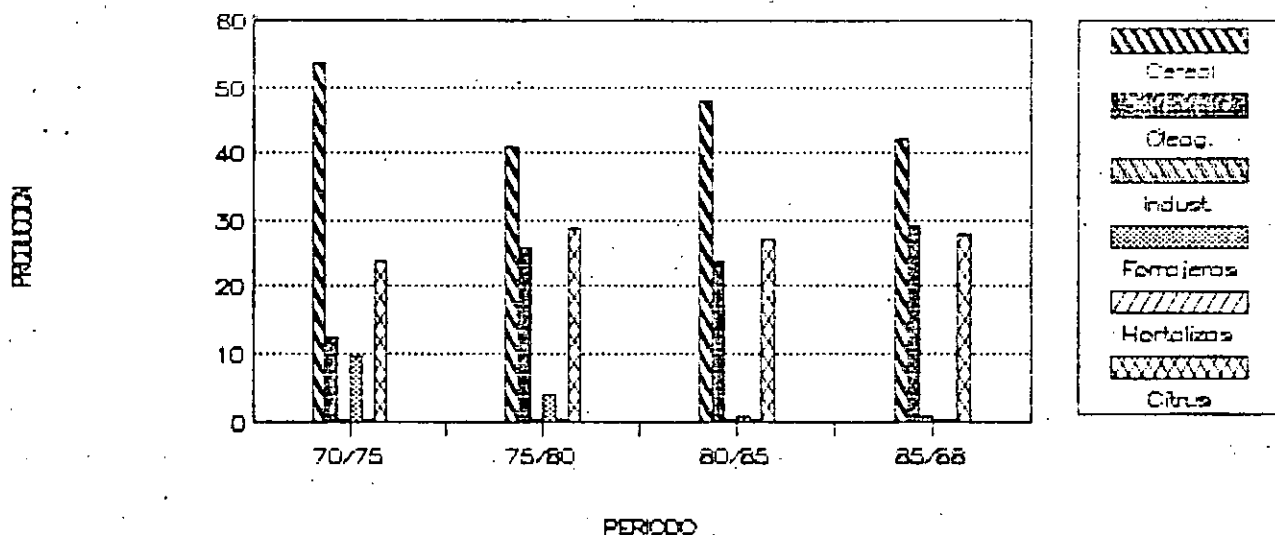
Se producen 1.300.000 cabezas por año comercializándose el 61% como ganado en pie y del 39% restante el 68% se procesa en frigoríficos y el resto en mataderos municipales, establecimientos particulares, etc.

CUADRO 1-10

AGRICULTURA

NIVELES DE PARTICIPACION PROMEDIO POR ESPECIALIDAD
(en %)

PRODUCCION	PERIODO			
	1970/75	1975/80	1980/85	1985/88
Cereales	53,800	41,063	48,024	42,394
Oleaginosas	12,361	25,721	24,001	29,072
Industriales	0,071	0,269	-0,177	0,449
Forrajeras	9,414	3,878	0,669	0,027
Hortalizas	0,337	0,237	0,083	0,097
Otras Frutas	0,561	0,552	0,254	0,308
Citrus	23,456	28,280	26,794	27,653
	100	100	100	100

NIVELES DE PARTICIPACION
PROMEDIO POR ESPECIALIDAD

5.2.1.1.3. Granja y Tambos

La tasa de crecimiento acumulativa anual es de 1,2%.

La provincia de Entre Ríos es la principal productora avícolas, con una capacidad de crianza de 10 millones de cabezas por 75 días. Dispone de 12 plantas frigoríficas avícola, con una capacidad instalada de procesamiento de 250.000 aves/día.

Complementariamente en el territorio provincial se obtiene el 40% de la producción nacional de huevos, con un volumen anual de 70 millones de docenas.

En los departamentos ribereños al río Uruguay de Gualaguay, Colón y Concepción del Uruguay se encuentran radicadas las zonas de mayor producción de aves como así también en las áreas inmediatas de las ciudades de Gualaguay y Paraná, mientras que en los departamentos centrales se destaca solo la producción de huevos.

Si bien la mayor parte del territorio provincial cuenta con las condiciones necesarias para desarrollar la producción lechera, se han caracterizado los áreas que concentran la mayor producción identificadas como:

- Cuenca Paraná-Nogoyá: que abarca los departamentos de Paraná, Nogoyá, Victoria y Diamante.
- Cuenca Gualaguaychú: comprende los departamentos de Gualaguay, Gualaguaychú y Concepción del Uruguay.

La producción media anual es del orden de 130 millones de kilos de grasa biturosa producida en unos 3000 tambos.

El total de la producción lechera se procesa en 57 establecimientos para la obtención de productos derivados, cinco de los cuales cuentan con equipos para elaborar leche pasteurizada.

5.2.1.1.4. Sivicultura

La tasa de crecimiento anual acumulativa es del 19%.

La actividad maderera se efectúa por la explotación de montes naturales y de montes plantados en la zona del delta y en el resto de la provincia especialmente sobre el río Uruguay.

De los montes naturales se obtienen anualmente más de 305.000 toneladas de madera, 450.000 en las plantaciones del delta y más de 400.000 toneladas en las demás plantaciones artificiales.

Teniendo un 16% de desperdicios y el 90% de los montes del delta destinados a la industria papelera, el remanente se distribuye en un 63% de rollizos, 8% de leña, 24% postes y el 4% restante de estacones y varillas, actividad desarrollada en el aserradero que totalizan 108 establecimientos de los cuales el 90% están radicados en los departamentos de Federación y Concordia.

5.2.1.2. Minerales

La tasa de crecimiento anual es del 0%.

En el cuadro 1-11 se indica la evolución por quinquenio del sector. En el rubro "Rocas", cuyo nivel de participación es del 85%, se detecta que Entre Ríos es proveedora de arena, piedra y pedregullo utilizado en la industria de la construcción local y en otras provincias.

Los yacimientos se encuentran concentrados en los departamentos de Paraná y Diamante sobre el río Paraná, mientras que sobre el río Uruguay se concentran principalmente en los departamentos de Concordia, Colón y Concepción del Uruguay, existiendo también yacimientos en la zona de Victoria y Gualaguay.

La producción global es del orden de 2,7 millones de metros cúbicos, correspondiendo el 57% a arena de construcción, canto rodado y ripio 19%, basalto 8% y el resto a yeso, arcillas, calcáreas, etc.

Este sector no ha tenido crecimiento relativo en el período de análisis.

5.2.1.3. Industrias Manufactureras

La tasa de crecimiento acumulativa anual es del 3,5%.

Es preponderante la industria procesadora de productos alimenticios, básicamente relacionada con el sector primario, detectándose una tendencia declinante en la industria textil y en la de productos minerales no metálicos.

La provincia cuenta con 3.387 establecimientos industriales, que ocupan 26.186 personas, concentradas en su mayor proporción en los parques industriales de Gualaguaychú, Concepción del Uruguay y Concordia y áreas industriales de Colón y Federación, agrupando en la región este el 40% de los establecimientos y el 48% de puestos de trabajo, mientras que en Paraná y Diamante, región oeste, cuenta con el 33% de las industrias y el 27% de puestos de trabajo.

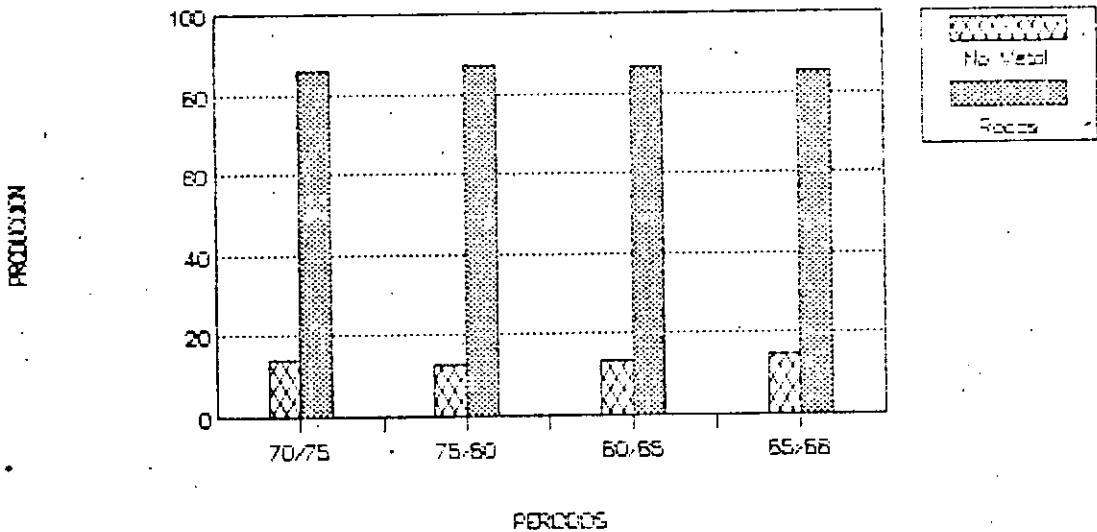
CUADRO 1-11

MINERIA

NIVELES DE PARTICIPACION PROMEDIO POR TIPO DE PRODUCCION
(en %)

PRODUCCION	PERIODO			
	70/75	75/80	80/85	85/88
No metálicos	14,284	12,759	13,535	14,726
Rocas	85,716	87,241	86,465	85,274
	100,000	100,000	100,000	100,000

NIVELES DE PARTICIPACION PROMEDIO
POR TIPO DE PRODUCCION



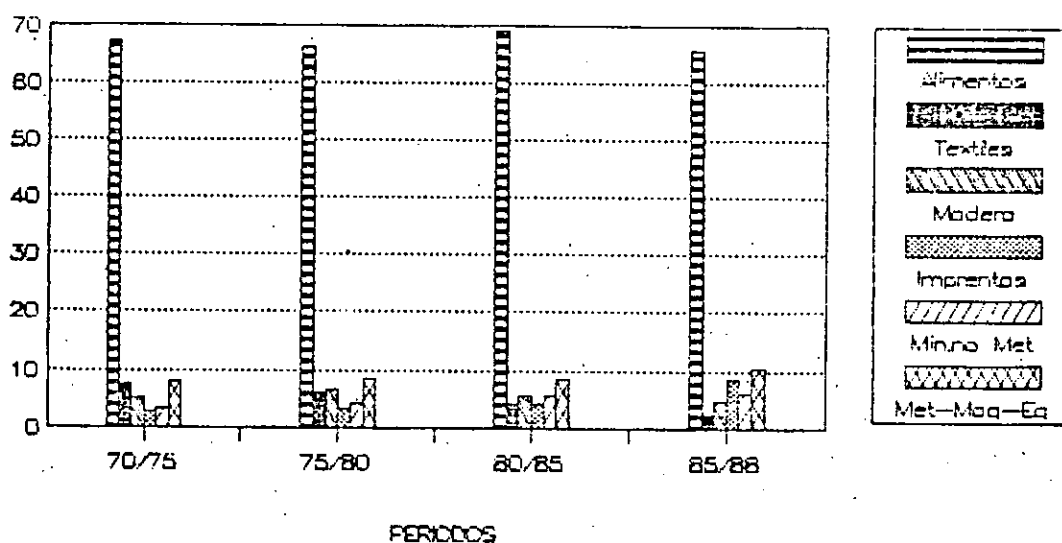
CUADRO 1-12

INDUSTRIAS MANUFACTURERAS

NIVELES DE PARTICIPACION PROMEDIO POR ESPECIALIDAD
(en %)

PRODUCCION	PERIODO			
	1970/75	1975/80	1980/85	1985/88
Productos Alimenticios	67,348	66,396	69,242	65,835
Textiles	7,416	5,834	3,877	2,347
Industria de la Madera	5,234	6,223	5,490	4,582
Imprentas y Editoriales	2,650	3,288	4,051	8,197
Productos Quimicos	2,890	4,072	5,445	5,835
Productos Minerales no Metálicos	6,364	5,662	3,575	3,185
Productos Metálicos, Maquinarias y Equipos	7,914	8,316	7,294	6,729
Otras Industrias Manufactureras	0,185	0,210	1,025	3,290
	100,000	100,000	100,000	100,000

NIVELES DE PARTICIPACION
PROMEDIO POR ACTIVIDAD



El 27% restante de los establecimientos industriales se distribuyen en los demás departamentos.

5.2.1.4. Construcción

La tasa de crecimiento acumulativo anual es del 4%.

La tendencia refleja lo ocurrido a nivel país en la década del 80 con una sustancial disminución del sector privado frente al público por efecto de las construcciones de carácter social. Esto está representado en el cuadro 1-13.

La provincia cuenta con 243.657 viviendas particulares de las cuales el 90% se encuentran ocupadas, alojando el 89% de la población. De ellas el 30% son rurales y el 70% corresponden a zonas urbanas.

Del total de viviendas ocupadas el 42% se las cataloga como deficitarias comprendiendo en esta categoría casas precarias, inquilinatos, ranchos y otras.

5.2.1.5. Servicios de Suministros Básicos

La tasa de crecimiento acumulativa anual global es del 15,2%.

En el cuadro 1-14 se indica la evolución de cada servicio dentro de la actividad.

5.2.1.5.1. Energía Eléctrica

La tasa de crecimiento acumulativo anual es del 17%.

El nivel de evolución incide en forma significativa por la habilitación de la Central Hidroeléctrica de Salto Grande, y su red de interconexiones de media y baja tensión en el territorio provincial.

Casi la totalidad de los centros urbanos cuentan con servicios de energía eléctrica a través de la Empresa Provincial de Energía o por Cooperativas, con un consumo total anual de 660 millones de KWH correspondiendo el 28% a uso residencial, el 9% a comercio, 18% industria, 4% alumbramiento público, 4% Obras Sanitarias, 33% distribuidores y el 4% restante a uso oficial.

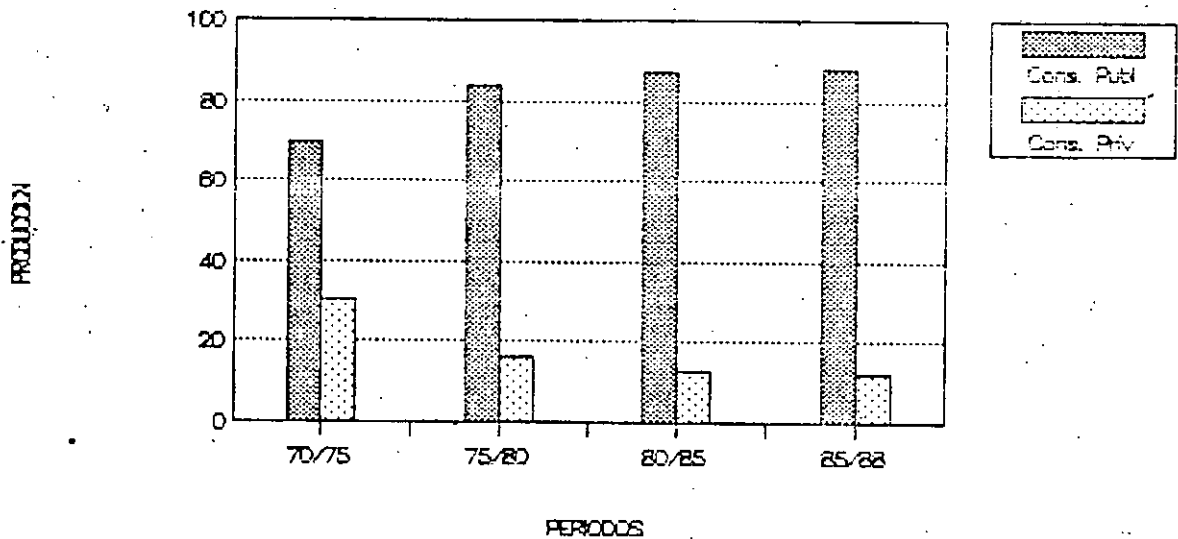
CUADRO 1-13

CONSTRUCCIONES

NIVELES DE PARTICIPACION PROMEDIO POR ESPECIALIDAD
(en %)

PRODUCCION	PERIODO			
	1970/75	1975/80	1980/85	1985/88
Construcción Pública	69,903	84,125	87,391	88,304
Construcción Privada	30,097	15,875	12,609	11,696
	100,000	100,000	100,000	100,000

NIVELES DE PARTICIPACION
PROMEDIO POR ESPECIALIDAD



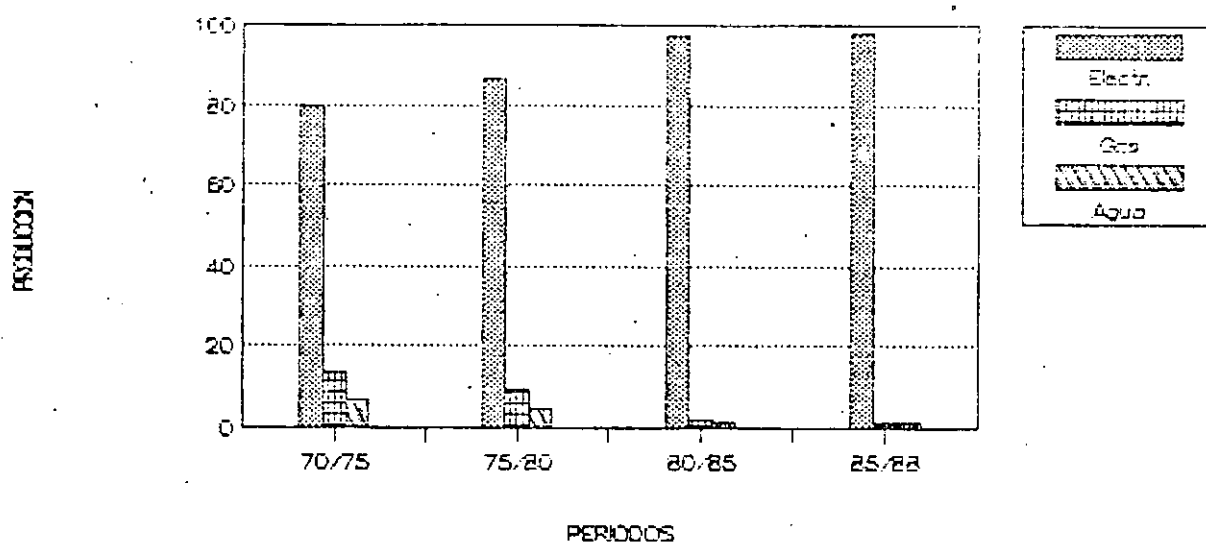
CUADRO 1-14

ELECTRICIDAD, GAS Y AGUA

NIVELES DE PARTICIPACION PROMEDIO POR ESPECIALIDAD
(en %)

PRODUCCION	PERIODO			
	1970/75	1975/80	1980/85	1985/88
Electricidad	79,956	86,953	97,442	98,039
Gas	13,409	8,896	1,602	1,111
Agua	6,635	4,151	0,956	0,850
	100,000	100,000	100,000	100,000

NIVELES DE PARTICIPACION
PROMEDIO POR ESPECIALIDAD



En materia de provisión de energía eléctrica rural se encuentran abastecidas más de 1,8 millones de hectáreas, con el 30% en los departamentos ribereños al río Uruguay, el 42% a los de Paraná y La Paz y el 28% corresponde a los de la zona central.

5.2.1.5.2. Provisión de Agua Potable

La tasa de crecimiento acumulativo anual es del 2%.

Se distribuyen los siguientes servicios de suministro de agua potable según el cuadro 1-15.

CUADRO 1-15

SERVICIOS DE SUMINISTRO DE AGUA POTABLE

Serv. a Cargo	Centros	Población	% Población
	Urbanos	Servida	Servida
Obras Sanitar. Municipales	29	572000	81
Obras Sanitar. E. Rios	8	1800	67
Cooperativas	64	65500	74
Consortorios Vecinales	8	1000	72
Juntas de Gobierno	6	600	55
TOTALES	115	644900	80

5.2.1.5.3. Provisión de Gas

La tasa de crecimiento es negativa del orden de 08%.

En general se provee por sistema de gas envasado salvo en la zona de Paraná que cuenta con un sistema de distribución a domicilio.

5.2.1.6. Comercio

La tasa de crecimiento acumulativa anual es del 1.92 %.

Los niveles de participación entre comercio mayorista y minorista se mantienen en los distintos períodos considerados, como se indica en el cuadro 1-16.

Para el período total el comercio mayorista tiene un crecimiento anual acumulativo del 1 % y del 1.2 % en el minorista.

La actividad comercio registra un total de 25.900 establecimientos con 55.000 personas ocupadas. El 43 % de los establecimientos comerciales se localizan en los departamentos ribereños al río Uruguay; el 34 % en los departamentos de la región oeste provincial, correspondiendo el 23 % restante a los del interior.

5.2.1.7. Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones

La tasa de crecimiento global acumulativa es del 4 %.

Se detecta para el período en materia de transporte, como muestra el cuadro 1-17, solo un significativo crecimiento en el automotor de carga, con una tasa sectorial de crecimiento del 6 % anual acumulativo, mientras que el de pasajeros por automotor solo crece el 1 %.

Los demás modos de transporte acusan tasas negativas, siendo el ferroviario del 3 %, el aéreo del 3 % y el sistema por agua el 8 %.

Ello es el reflejo de lo ocurrido en el período considerado, donde tanto el transporte ferroviario, como el de cabotaje fluvial acusan una gran pérdida relativa de participación en el mercado de transporte de cargas y pasajeros.

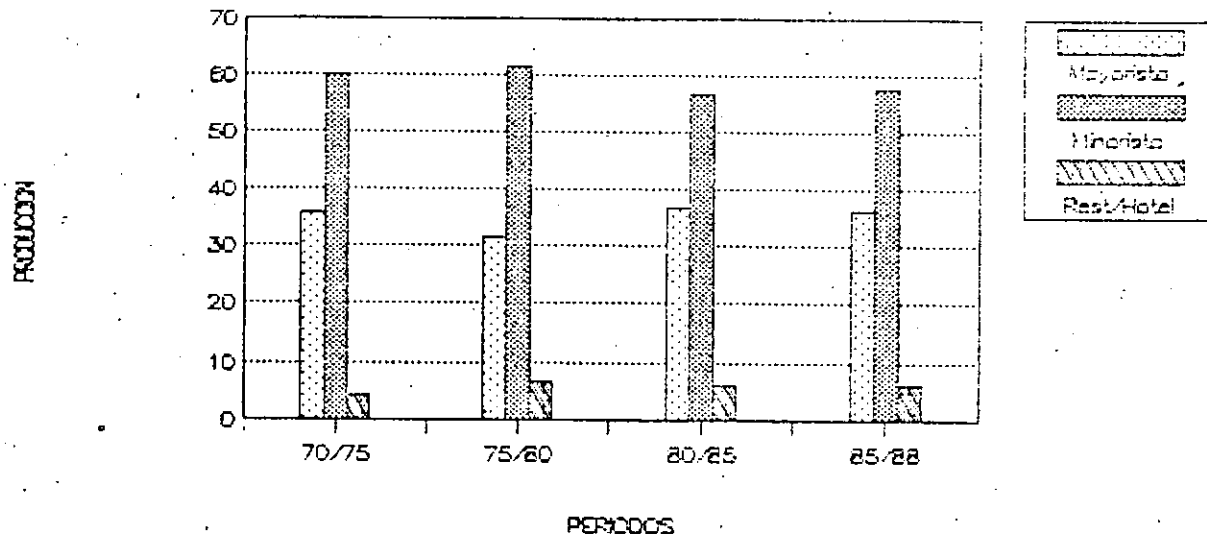
Otro sector que pierde relevancia se refiere al de acopio donde se registra en el período una tasa negativa del 3.7 % anual acumulativa, o sea un pronunciado decrecimiento, especialmente producido en la década del '80, situación motivada por mantener valores estables de volúmenes de granos desde hace más de 30 años, y por la paulatina disminución de la actividad en los puertos entrerrianos.

CUADRO 1-16

COMERCIO

NIVELES DE PARTICIPACION PROMEDIO POR ESPECIALIDAD
(en %)

PRODUCCION	PERIODO			
	1970/75	1975/80	1980/85	1985/88
Comercio Mayorista	35,715	31,635	36,991	36,327
Comercio Minorista	60,049	61,752	57,078	57,773
Restaurantes y Hoteles	4,236	6,613	5,931	5,899
	100,000	100,000	100,000	100,000

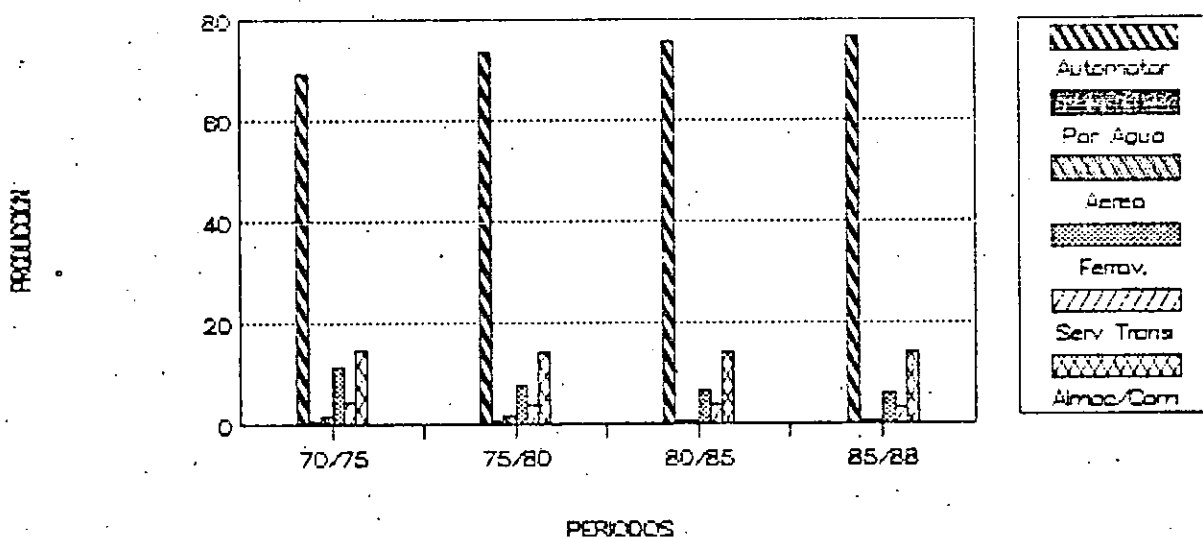
NIVELES DE PARTICIPACION
PROMEDIO POR ESPECIALIDAD

CUADRO 1-17

TRANSPORTE, ALMACENAMIENTO Y COMUNICACIONES

NIVELES DE PARTICIPACION PROMEDIO POR ESPECIALIDAD
(en %)

PRODUCCION	PERIODO			
	1970/75	1975/80	1980/85	1985/88
Automotor total:	69,094	73,683	75,631	76,853
Pasajeros	7,422	7,062	5,531	6,308
Carga	61,672	66,621	70,100	70,544
Por Agua	0,445	0,146	0,130	0,150
Aereo	1,153	1,383	0,529	0,287
Ferroviano	10,980	7,407	6,260	5,767
Serv. Relac. con Transporte	4,019	3,647	3,316	3,106
Almacenamiento	1,245	1,152	0,515	0,386
Comunicaciones	13,065	12,582	13,619	13,451
	100,000	100,000	100,000	100,000

NIVELES DE PARTICIPACION
PROMEDIO POR ESPECIALIDAD

5.2.1.8. Financiero. Seguros. Bienes Inmuebles y Servicios prestados a Empresas.

La tasa de crecimiento anual acumulada es del 1 %.

El comportamiento de este sector se ha manteniendo estable en el período considerado, como muestra el cuadro 1-18, destacándose la tendencia en disminución participativa referida a entidades bancarias y financieras, mientras que los demás subsectores presentan incrementos compensatorios, aunque el crecimiento global del sector arroja una tasa del 1 % anual acumulativa.

5.2.1.9. Servicios Comunales, Sociales y Personales

Intervienen en este sector los servicios de Administración General, Servicios de Educación y de Salud a nivel nacional, provincial y municipal.

Si bien la tasa global de crecimiento es del 4,2% anual acumulativa, a nivel jurisdiccional las tasas serían para el orden nacional del 1%, provincial 5,4% y local/municipal 7,5%, situación que se refleja en el cuadro 1-19 de tendencias, con una fuerte disminución participativa de los organismos y dependencias a cargo del gobierno nacional frente a los provinciales y municipales y privados.

El equipamiento educacional está integrado según los distintos niveles de enseñanza computándose la siguiente estadística sobre establecimientos:

- Enseñanza preprimaria:	Oficial	278	
	Privada	88	
	Total	366	
- Enseñanza primaria:	Oficial	1168	
	Privada	105	
	Total	1639	
- Enseñanza secundaria:	Oficial nacional	66	
	Oficial provincial	52	
	Privada	62	
	Total	180	
- Enseñanza terciaria	Oficial nacional	15	
	Oficial provincial	5	
	Privada	19	
	Total	39	

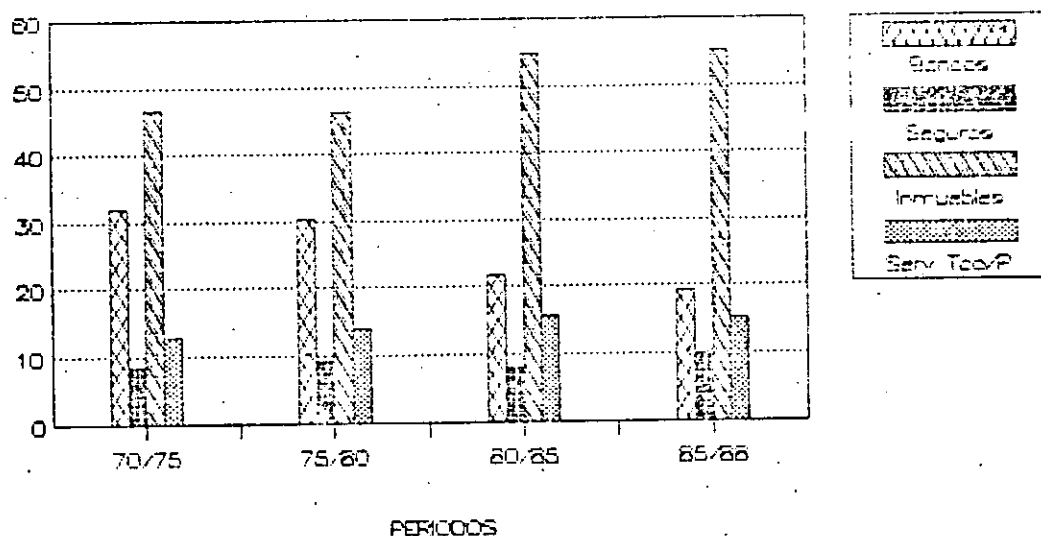
CUADRO 1-18

ESTABLECIMIENTOS FINANCIEROS, SEGUROS, BIENES INMUEBLES Y SERVICIOS
PRESTADOS A LAS EMPRESAS

NIVELES DE PARTICIPACION PROMEDIO POR ESPECIALIDAD
(en %)

PRODUCCION	PERIODO			
	1980/75	1975/80	1980/85	1985/88
Bancos	32,053	30,404	21,852	19,345
Seguros	8,515	9,115	7,844	10,023
Bienes Inmuebles	46,499	46,455	54,649	55,162
Serv. Técnicos y Profesionales	12,932	14,026	15,655	15,470
	100,000	100,000	100,000	100,000

NIVELES DE PARTICIPACION
PROMEDIO POR ESPECIALIDAD

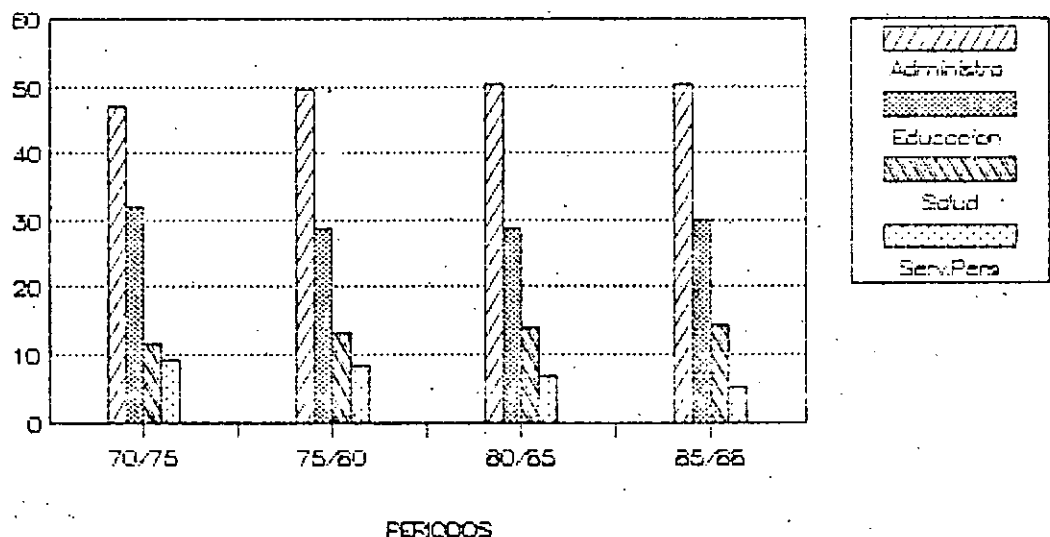


SERVICIOS COMUNALES SOCIALES Y PERSONALES

NIVELES DE PARTICIPACION PROMEDIO POR ESPECIALIDAD
(en %)

PRODUCCION	PERIODO			
	1970/75	1975/80	1980/85	1985/88
Administración General:	46,977	49,520	50,480	50,327
Nacional	18,766	20,324	16,813	12,297
Provincial	21,705	22,324	23,620	24,971
Municipal	6,505	6,872	10,047	13,060
Educación:	32,062	28,838	28,634	29,852
Nacional	16,686	12,414	10,137	8,830
Provincial	14,803	15,832	17,940	20,549
Privada	0,573	0,593	0,557	0,473
Servicios de Salud:	11,608	13,380	14,179	14,601
Nacional	1,686	1,467	0,545	0,461
Provincial	5,434	5,675	6,335	7,684
Privada	4,288	6,219	7,299	6,456
Serv. Personales y Hogares	9,354	8,262	6,707	5,220
	100,000	100,000	100,000	100,000

NIVELES DE PARTICIPACION
PROMEDIO POR ESPECIALIDAD



La distribución espacial territorial es compatible con la densidad poblacional para la enseñanza primaria, mientras que para la enseñanza secundaria está relacionada a los centros urbanos importantes y la relativa al nivel terciario se encuentra localizada en los centros urbanos cabeceras departamentales para la no universitaria y mientras la universitaria comprende la Universidad Nacional de Entre Ríos, que cuenta con Facultades y Escuelas en Paraná, Concordia, Gualaguaychú y Concepción del Uruguay y la Universidad Tecnológica en Paraná y Concepción del Uruguay.

En cuanto a equipamiento para atención del sector salud, sobre la cantidad de establecimientos asistenciales se tiene la siguiente relación cuantitativa:

- Estatal provincial:	Con internación	58
	Sin internación	67
	Total comunas	4535
- Obras sociales	Con internación	4
	Sin internación	7
	Total comunas	242
- Privados	Con internación	64
	Sin internación	71
	Total comunas	1303

La relación de camas por cada 1000 habitantes es para el orden general provincial del 6,3, donde los departamentos que tienen una relación superior a 10 camas por mil habitantes son: Diamante, Federal, Tala, Victoria y Villaguay, mientras que las que tienen una relación inferior a 5 son Concordia, Federación, Concepción del Uruguay y La Paz.

5.2.2- Conclusión

En esta descripción sintética se ha efectuado un rápido análisis de los distintos sectores que integran la actividad económica de la provincia en base a los resultados estadísticos del Producto Bruto Geográfico.

Para establecer un análisis comparativo que posibilite evaluar los efectos de interacción interregional se ha propuesto una división del territorio provincial, con características homogéneas de desarrollo, lo que se analizará en el punto siguiente.

5.3.- Regionalización de la actividad económica

De acuerdo al análisis efectuado sobre el Producto Bruto Geográfico generalizado según los distintos sectores que lo integran, para establecer la incidencia participativa en un esquema de asignación de distribución territorial en lo relativo a las actividades productivas, se han computado para el sector primario y secundario los niveles de participación en cada departamento en función de indicadores físicos estadísticos según el tipo y características de las distintas actividades productivas, para lo cual se han considerado los valores desagregados del cuadro 1-7.

En base a este esquema de cálculo ha sido posible determinar para cada departamento el nivel de participación cuyos resultados se indican en el cuadro 1-20.

De esta manera se pueden comparar tres áreas del territorio provincial con distinto peso relativo que marcan el nivel de desarrollo tomando en forma conjunta tanto al sector primario como al secundario.

Estas tres regiones en función de su nivel de participación en el P.B.G. se definen en el mapa adjunto y en relación a participación de P.B.G. se tiene:

- Región Oriental:

Integrada por los departamentos ribereños al río Uruguay

Sector Primario: 11,67 %

Sector Secundario: 10,26 %

* Total * 21,93 %

- Región Oeste:

Integrada por los departamentos de La Paz, Paraná y Diamante

Sector Primario: 3,90 %

Sector Secundario: 8,72 %

* Total * 12,62 %

- Región Central:

Integrada por los restantes departamentos

Sector Primario: 10,28 %

Sector Secundario: 3,62 %

* Total * 13,90 %

Resulta predominante la región oriental sobre las restantes especialmente por su desarrollo industrial, lo que contrasta con la región central caracterizada por la producción primaria, mientras que en la región occidental el departamento Paraná tiene una significativa incidencia en el sector secundario del orden de 5,68 %.

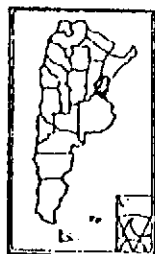
Esta configuración regional de la economía en sus sectores productivos determina una suerte de desequilibrio en los niveles de desarrollo en el territorio provincial, lo cual está en relación a los aspectos demográficos de migraciones y evolución de los asentamientos poblacionales.

CUADRO 1-20

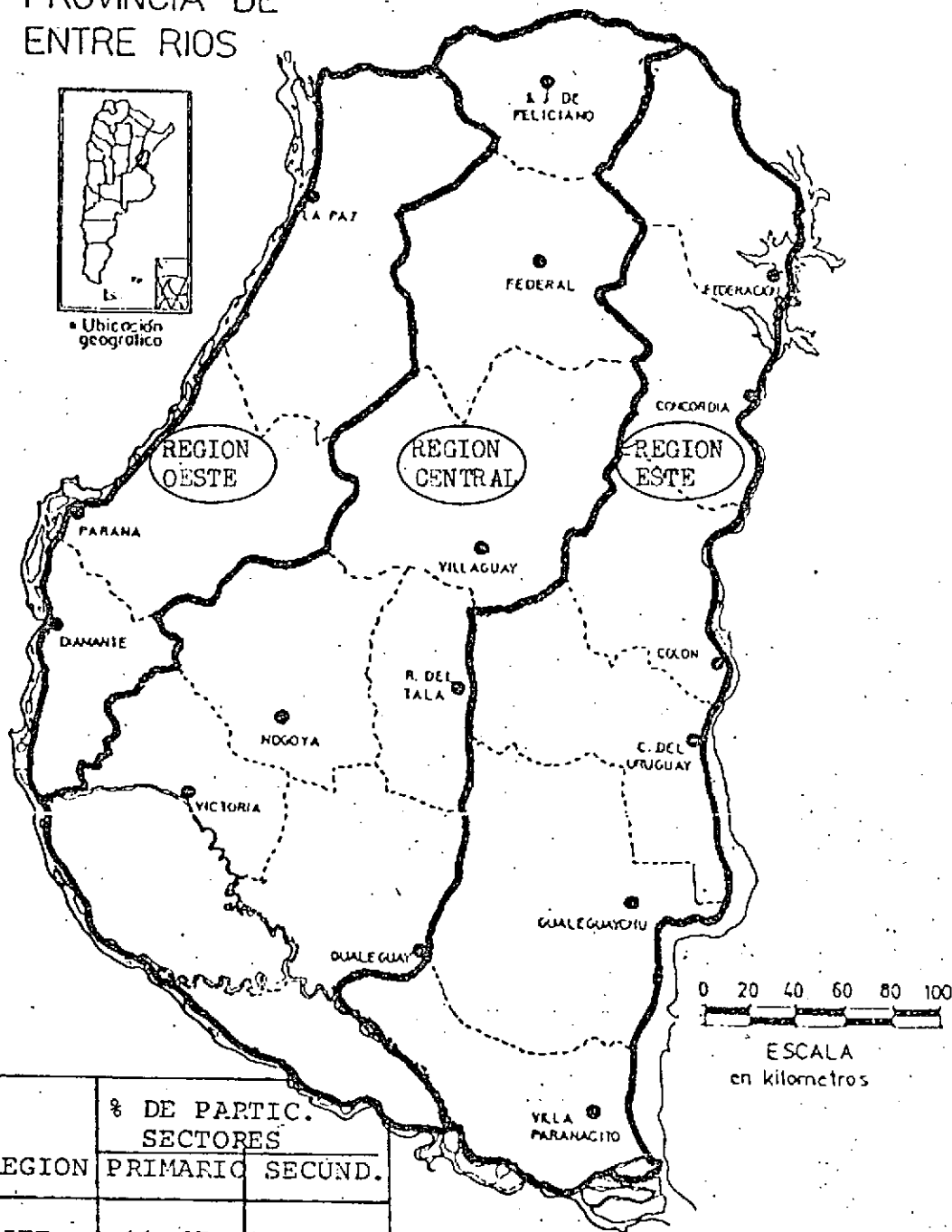
NIVEL DE PARTICIPACION POR DEPARTAMENTO SEGUN PBG SECTORES PRIMARIOS Y SECUNDARIOS

DEPARTAMENTO	SUPERF. (Km2)	AGRIC.	GANAD.	AVICUL.	CITRUS	SIVIC.	OTROS	AGROP.	MINERIA	SECTOR PRIMARIO	INDUST.	CONST.	SECTOR SECUNDARIO
Colón	3491	0,14	0,56	0,32	0,26	0,1	0,03	1,41	0,15	1,56	1,41	0,3	1,71
Concordia	3683	0,18	0,71	0,01	1,3	0,16	0,07	2,43	0,21	2,64	1,69	0,75	2,44
Diamante	2774	0,44	0,25	0,08	-	0,01	-	0,78	0,12	0,9	1,17	0,23	1,4
Federación	3760	0,18	0,81	0,01	0,78	0,27	0,05	2,1	-	2,1	1,12	0,24	1,36
Federal	5060	0,29	1,27	-	-	-	0,09	1,65	-	1,65	0,24	0,07	0,31
Feliciano	3143	0,05	0,89	-	-	-	0,07	1,01	-	1,01	0,07	0,03	0,1
Gualeguay	7178	1,16	0,25	0,05	-	0,02	0,03	1,51	0,04	1,55	0,67	0,27	0,94
Gualeguaychú	11586	1,71	1,27	0,29	-	0,05	0,03	3,35	0,06	3,41	1,78	0,62	2,4
La Paz	6500	0,37	1,03	0,06	-	0,04	0,04	1,54	0,04	1,58	1,39	0,25	1,64
Nogoya	4282	0,66	0,73	0,13	-	0,01	-	1,53	-	1,53	0,7	0,19	0,89
Paraná	4974	0,43	0,67	0,21	-	0,05	-	1,36	0,07	1,43	3,9	1,78	5,68
Tala	2663	0,6	0,4	-	-	-	-	1	0,03	1,03	0,36	0,14	0,5
Uruguay	5855	0,1	0,71	0,64	0,26	0,03	0,03	1,77	0,19	1,96	1,49	0,56	2,05
Victoria	6822	1,1	0,39	0,13	-	-	0,03	1,65	0,09	1,74	0,4	0,17	0,57
Villaguay	7010	0,29	1,39	0,04	-	-	0,05	1,77	-	1,77	0,43	0,19	0,62
Provincia	78781	7,7	11,33	1,97	2,6	0,74	0,52	24,86	1	25,86	16,82	5,79	22,61

PROVINCIA DE ENTRE RIOS



• Ubicación geográfica



0 20 40 60 80 100

ESCALA
en kilometros

REGION	% DE PARTIC. SECTORES	
	PRIMARIO	SECUND.
ESTE	11,67	10,26
OESTE	3,90	8,72
CENTRAL	10,28	3,93

REGIONALIZACION POR ACTIVIDADES PRODUCTIVAS

6.- ASPECTOS DEMOGRAFICOS

6.1.- Análisis sobre la evolución poblacional

Es interesante efectuar una reseña histórica sobre la conformación de la estructura poblacional en la provincia de Entre Ríos, señalando los hechos más trascendentes que generaron el desarrollo socioeconómico, y su vinculación con la evolución que tuvieron las comunicaciones a través de los medios de transporte.

Cuando se inicia la colonización española, el territorio provincial estaba habitado por población indígena, y las vías de comunicación las constituían las vías navegables.

Es así como los españoles efectuaron el primer asentamiento estable en la actual ciudad de Paraná hacia 1730, apareciendo la primera ruta terrestre en 1740, que cruza el territorio provincial hacia el NE correntino pasando por Villaguay y Concordia.

En 1773 se fundó la ciudad de Concepción del Uruguay sobre la margen del río Uruguay, estableciéndose la segunda ruta terrestre en el año 1777 de vinculación con Paraná, posibilitando la fundación de Nogoyá en 1782 y Rosario Tala en 1799, como asentamientos mediterráneos, mientras que en 1783 se constituyó el de Gualaguay y en 1793 el de Gualaguaychú en las márgenes de las vías homónimas respectivamente.

En la primera mitad del siglo XIX por orden cronológico se fundaron las ciudades de Victoria 1810, Feliciano 1825, Colón 1832, Concordia 1833, Villaguay 1835, Diamante 1836, La Paz 1848, que marcan el desarrollo demográfico en relación al dominio del territorio de las áreas ribereñas de los ríos limítrofes y la correspondiente al centro sur de la provincia, con una población total del orden de 47.000 habitantes, de los cuales el 42 % corresponden a la zona del río Uruguay y el 58 % restante a la del río Paraná, siendo la ciudad de Paraná la que ejerce el liderazgo de la región con una población de más de 500 habitantes.

Ya en esta primera mitad del siglo la provincia cuenta con la mayoría de las ciudades actuales cabeceras de departamento.

En la segunda mitad del siglo se producen hechos de suma trascendencia que impulsan notablemente el desarrollo entrerriano en el ambiente local y nacional.

Por efecto del proceso de organización nacional y la segregación de la provincia de Buenos Aires, Paraná se convierte en la Capital de la Confederación de las Provincias del Río de La Plata entre 1853 a 1862, siendo sede del Poder Ejecutivo y Legislativo, situación que posibilita la

consolidación del proceso productivo del sector primario a través de la colonización agraria, la construcción de líneas ferroviarias y el advenimiento inmigratorio que originan nuevos asentamientos urbanos como Hernandarias en 1865, Santa Elena en 1876, Chajarí 1872, entre los más importantes.

Se desarrolla la comercialización de la producción primaria como así también el sector industrial complementario, participando Entre Ríos en el mercado de exportación en el 12 % del nacional, exportación que se efectúa por los puertos de ultramar de Diamante y Concepción del Uruguay, que cuentan con instalaciones y equipamientos precarios.

El desarrollo del sistema ferroviario, que adquiere gran relevancia en el período 1880/1914, posibilita, con la habilitación de los puertos fluviales que favorecen con el tráfico de cabotaje, las vinculaciones terrestres tanto internas como regionales con el resto del país, constituyendo así las componentes dinamizadoras de la evolución socioeconómica provincial.

Estos hechos modifican la tendencia del crecimiento demográfico en lo relativo a la localización de centros urbanos, donde se computan un total de 27 hacia fines del siglo XIX y la distribución territorial de la población rural con más de 60.000 habitantes en más de 160 colonias dedicadas a la actividad agropecuaria.

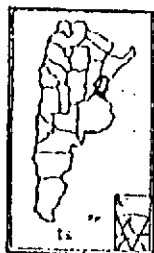
En el mapa 1-2 se presenta la estructuración cronológica del sistema ferroviario y la ubicación de los puentes señalando que la construcción de su infraestructura y equipamiento que aún muchos de ellos disponen, se efectúa a partir de 1904.

Hacia principios de este siglo el esquema de evolución demográfico y económico acompaña con lo que acontece en el resto del país hasta la primera guerra mundial, con el afianzamiento de la producción agraria, el desarrollo de la ganadería de exportación y el de las industrias derivadas de estas actividades.

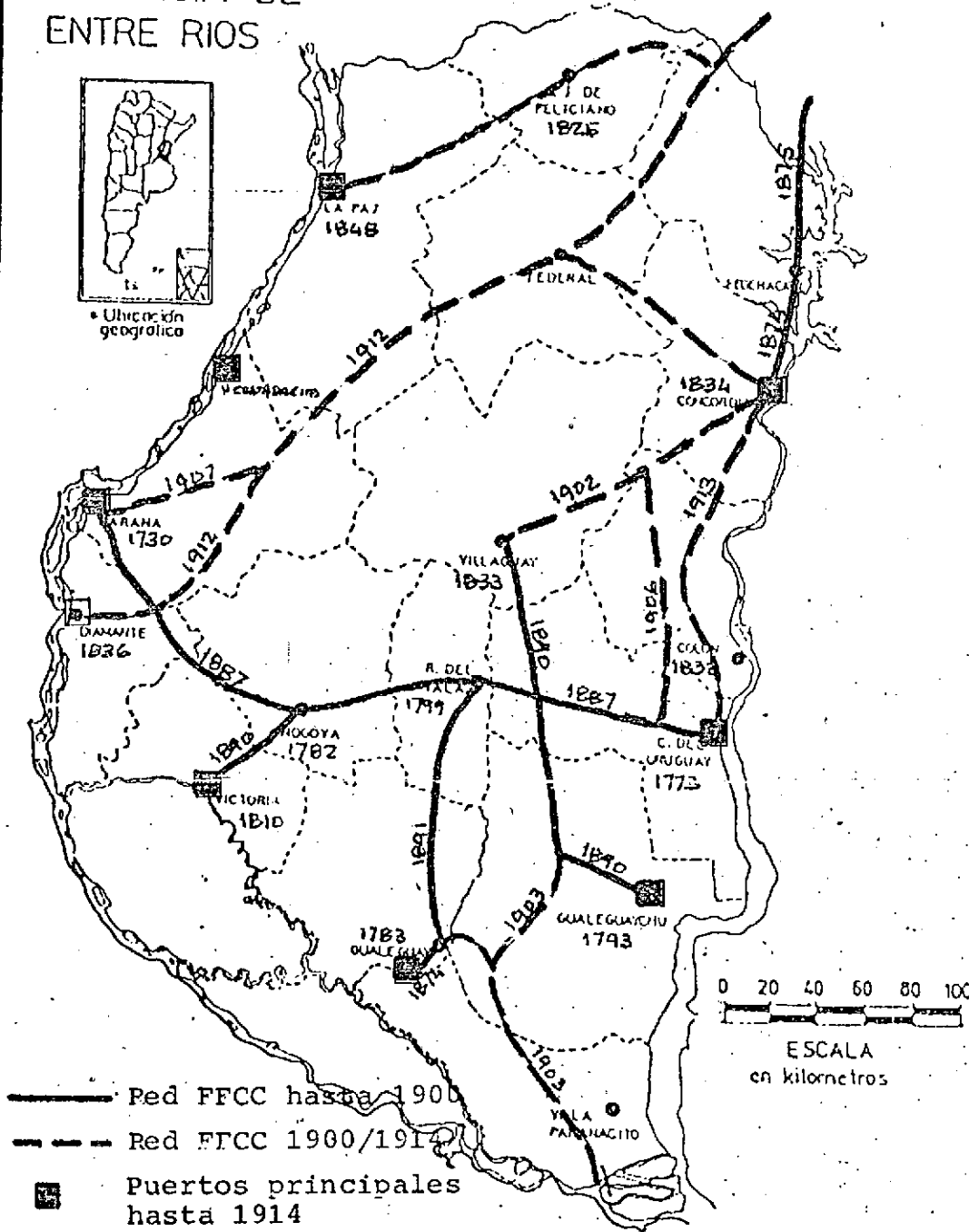
En materia de transporte interior es monopolizado por el sistema ferroviario, pasajeros y de carga, siendo este último complementado por el de tracción a sangre, mientras que el terrestre de vinculación con la provincia de Santa Fe y Buenos Aires se realiza cruzando el río Paraná mediante balsas, ferriboat y lanchas en determinadas localizaciones como son las relaciones de mayor movimiento entre Zarate - Ibicuy, Rosario - Victoria, Santa Fe - Paraná y La Paz - San Javier; y también por el transporte por agua en el tráfico de cabotaje.

De esta manera el sistema ferroviario y el portuario son los elementos que promueven el asentamiento de los centros urbanos y la consolidación de las existentes en el período.

PROVINCIA DE ENTRE RIOS



* Ubicación geográfica



- *FUNDACION CIUDADES
- *EVOLUCION SIST.FERROVIARIO
- *PUERTOS

1850 a 1914, con una tasa de crecimiento anual acumulativa del 3,5 %, constituyendo la base de la estructura poblacional de la provincia que se ha mantenido sin mayor alteraciones.

Con el advenimiento del transporte automotor, se modifica progresivamente desde la década del 20, la estructura del sistema de transporte tanto urbano como regional, especialmente en la relación de participación con el ferrocarril.

El efecto del transporte automotor por sus características y versatilidad, va captando, desde su implementación, los tráficos de carga y pasajeros de corta y media distancia, para luego a partir de la década del 60 incorporar los de larga distancia, situación producida por deficiencias en el sistema ferroviario como así también en el transporte de cabotaje fluvial que hacen más económico, seguro y confiable en términos globales el uso del modo automotor.

Para que ello fuese posible se desarrolló en el país la red vial pavimentada con la construcción de las rutas troncales a partir de la década del 30, proceso del cual las provincias de la mesopotamia quedaron marginadas, acentuando su aislamiento territorial.

Luego de la segunda guerra mundial, con motivo de las modificaciones estructurales que se producen en materia política, social y económica, a nivel nacional y provincial, favorecen el desarrollo del transporte automotor para lo cual se implementan programas de mejoramiento de la infraestructura vial con la construcción de una amplia red de caminos pavimentados, ejecutada a través de Vialidad Nacional o Vialidades Provinciales, según la competencia jurisdiccional de los caminos.

Estos programas de pavimentación que comienzan en la década del 50, cobran gran impulso en las décadas siguientes, compatibilizando con los progresivos niveles de participación del automotor en el mercado del transporte que a nivel nacional alcanza para los interurbanos, considerando los distintos modos, el 97 % en pasajeros viaje y el 63 % en cargas.

Tanto la mesopotamia en general como la provincia de Entre Ríos en particular, hasta la década del 70 quedan marginadas del proceso de pavimentación de caminos, hasta que se construyen las obras de cruce en los ríos Paraná y Uruguay, situación que fuera descripta en el apartado 4; de modo que la integración con el resto del país materializada a través del transporte automotor por el desarrollo de la red vial pavimentada se verifica a partir de la habilitación del Túnel Subfluvial Paraná-Santa Fe en 1969.

En 1960 la red vial pavimentada en Entre Ríos es de 536 km de los cuales solo 213 km son de vinculación entre centros urbanos cabeceras de departamentos como Paraná, Diamante, Victoria y Nogoyá y el resto son de acceso a ciudades como Concordia, Concepción del Uruguay, Gualaguay, Colón, Gualaguaychú y La Paz.

Hacia principios de la década del 70 la red interdepartamental cuenta con 885 km de rutas pavimentadas principalmente radiales a Paraná y los accesos a Concepción del Uruguay, Colón y Concordia totalizan más de 60 km.

En consecuencia el sustento del transporte interurbano por automotor es restringido por las características y condiciones de su infraestructura vial y por las vinculaciones regionales, con bajas densidades, exponiendo a título de ejemplo el gráfico de censo volumétrico de tránsito registrado en diciembre de 1957.

Este manifiesto aislamiento se refleja en los indicadores socioeconómicos, donde al no contar con un sistema de transporte integrado con el resto del país se establece entre 1947 a 1970 un período de estancamiento en el sector secundario con respecto a lo ocurrido en otras áreas del país, ocasionando emigración de su población a centros que presentan mejores opciones y oportunidades de trabajo y progreso.

Ello se refleja en las tasas de crecimiento acumulativas anuales indicadas en el cuadro 1-21 y gráficos en períodos intercensales, del orden de 0,174 % entre 1947/60 y 0,078 % entre 1960/70 siendo para esos períodos las tasas a nivel país del 1,7 % y del 1,5 % respectivamente.

En el cuadro de referencia 1-21 y gráficas correspondientes se observan los niveles de crecimiento poblacional en los períodos intercensales oficiales desde 1869, y los valores totales de cantidad de habitantes de la provincia.

Con la habilitación de las obras de cruce y el desarrollo de la red vial en territorio provincial y sus vinculaciones directas a las demás provincias y países limítrofes, repercute en la evolución socioeconómica, donde los aspectos económicos fueron analizados en el punto 5, mientras que en el aspecto demográfico las tasas de crecimiento global intercensal son del 1,13 % en el período 1970/80 y 1,17 % en el período 1980/91, retomando así ritmos de crecimiento compatibles con los del promedio nacional (1,18 %).

PROVINCIA DE ENTRE RÍOS



• Ultramar en geográfico

Túnel/Paraná
Santa Fe

Cruce por
Presa Salto
Grande
Concordia/
Salto

Puente
Colón/
Paysandú

Puente F.Bentos
Pto. Unzué

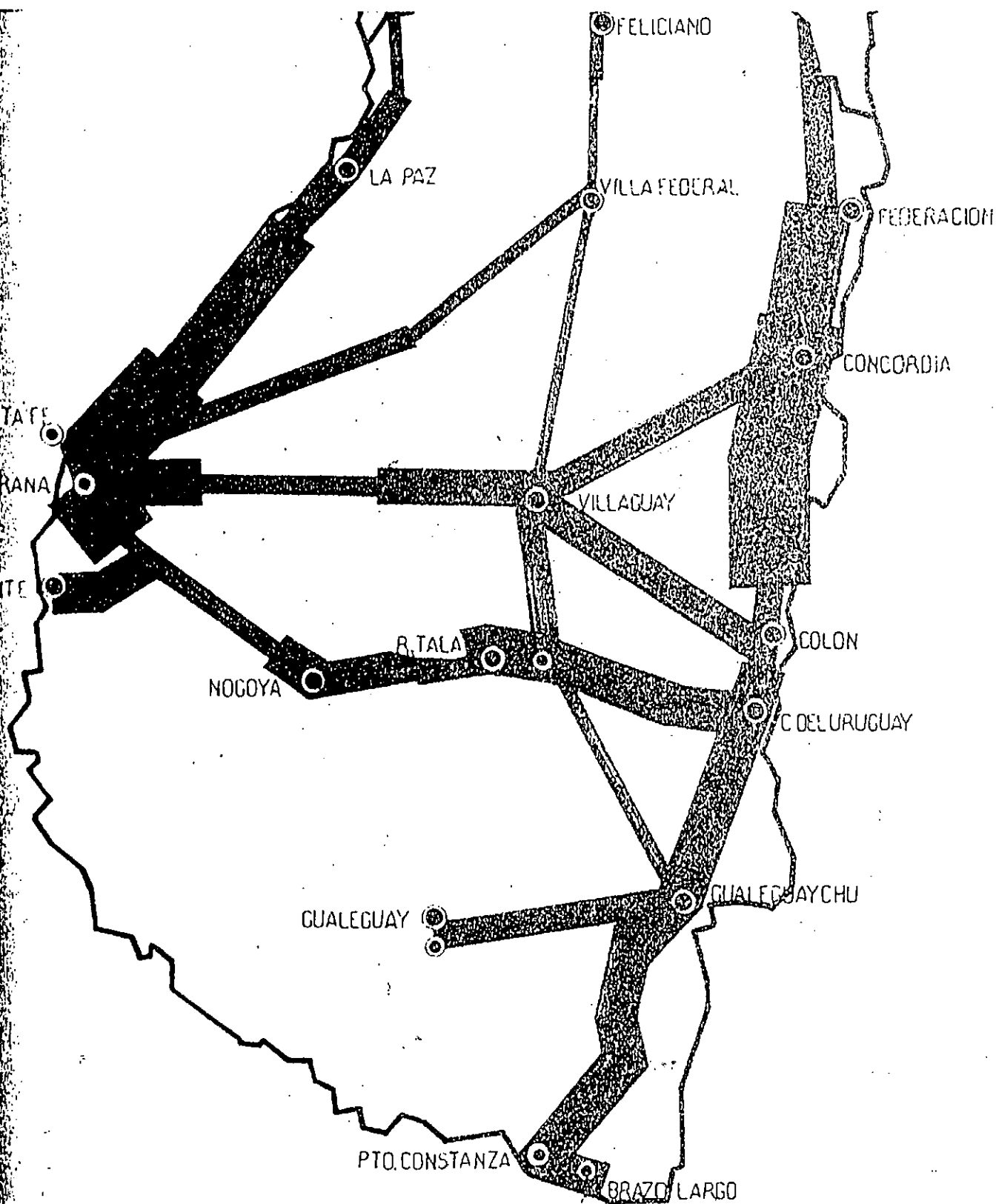
Puente
Zárate/B. Largo

- ▲ Cruces s/ríos
- Red ferroviaria
- Red vial pavimentada
- Puertos de ultramar

0 20 40 60 80 100

ESCALA
en kilómetros

VIAS DE COMUNICACION



ERIOS.CENSO VOLUMETRICO DE TRANSITO PORVIALIDAD NACIONAL

DICIEMBRE DE 1961

GRAFICO N°2

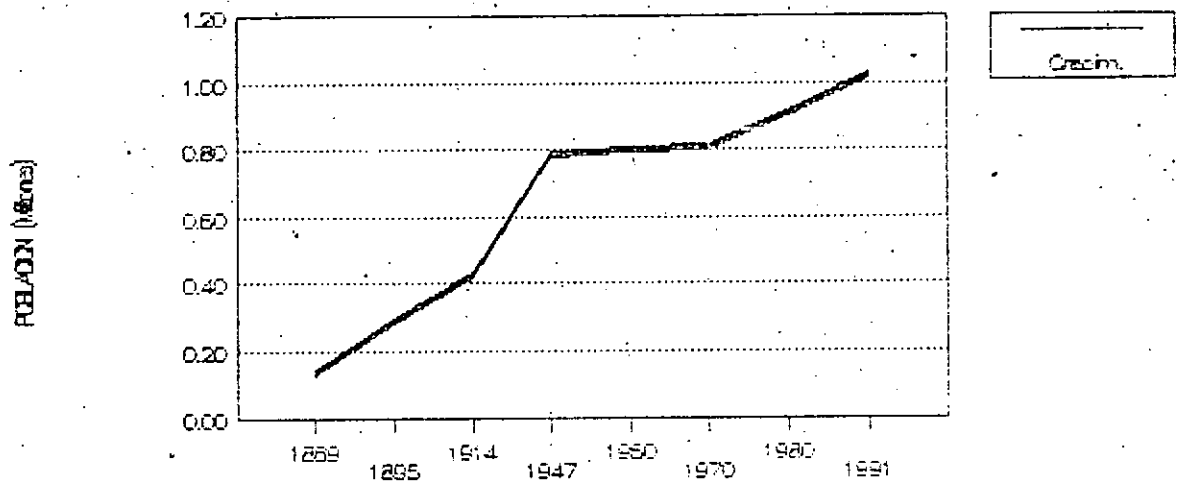
500 vehiculos

VOLUMEN Y CRECIMIENTO DE LA POBLACION DE ENTRE RIOS
SEGUN CENSOS NACIONALES DESDE 1869 HASTA 1991

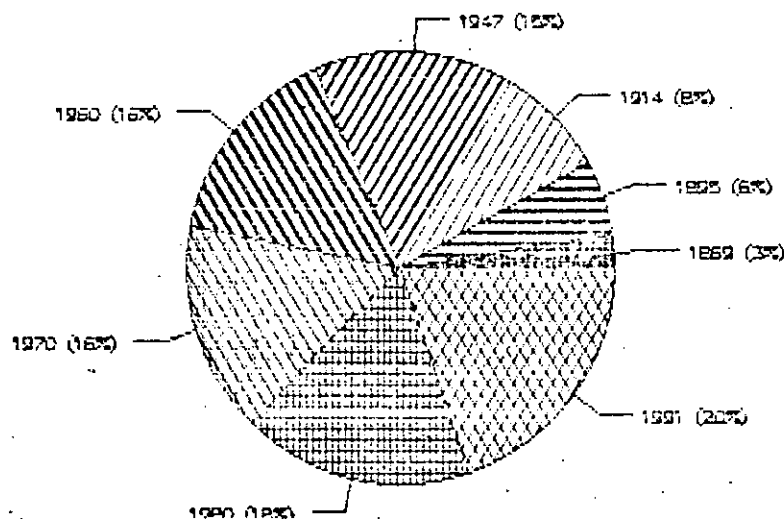
AÑO CENSAL	PERIODO INTERCENSAL	POBLACION CENSADA	VARIACION INTERCENSAL	TASA CREC. ANUAL (%)
1869		134.271		
1895	26	292.019	157.748	3,033
1914	19	425.373	133.354	1,999
1947	33	787.362	361.989	1,883
1960	13	805.357	17.995	0,174
1970	10	811.691	6.334	0,078
1980	10	908.313	96.622	1,131
1991	(1) 10	1.020.377	112.064	1,170

(1) El período intercensal 80/91 es de 10 años y 7 meses;
los censos anteriores se realizaron en los meses de 5
Octubre y este último en Mayo.

CRECIMIENTO DE POBLACION EN ENTRE RIOS
Periodo 1869 - 1991



CRECIMIENTO DE POBLACION EN ENTRE RIOS
Periodo 1869 - 1991



6.2.- Niveles de Población Territorial

Considerando la distribución territorial por departamento que se detalla en el cuadro 1-22 donde se indican las tasas de crecimiento anuales intercensales, se observa que en muchos de ellos se producen pérdida de población a nivel cuantitativo: en 10 departamentos en el período 1960/70, en 4 departamentos entre 1970/80 y solamente en un departamento entre 1980/91, hecho que se compatibiliza con lo ocurrido en materia de vías de comunicación y su repercusión a nivel de las características de evolución de las distintas actividades económicas especialmente de los sectores primario y secundario.

Al analizar el P.B.G., se configuraron tres regiones caracterizadas por sus niveles de actividad económica, y efectuando la correspondiente distribución poblacional y sus niveles de crecimiento se establece la correlación indicada en el cuadro 1-23 sobre datos del cuadro 1-22.

Se verifica lo establecido en la regionalización de participación económica, de modo que el nivel de desarrollo no es homogéneo en todo el territorio provincial, generándose desequilibrios entre las regiones Este y Oeste con respecto a la región central que mantiene la preeminencia solo en el sector primario.

Otro indicador ilustrativo es el de densidad, que afirma lo expuesto sobre los desequilibrios entre las regiones citadas tal como se refleja en el cuadro 1-24.

Globalizando por región para el último registro censal se tiene para el Este una densidad media de 17,6 hab/km², en la Oeste 26,5 hab/km², por efecto del distrito Paraná que concentra la mayor densidad, y en la región central solo se tiene una densidad de 5,9 hab/km².

La relación entre población urbana y rural, que a nivel provincia es de 70,7 % y 29,3 % respectivamente, por región se especifica en el cuadro 1-25.

Con estos indicadores se confirma el bajo perfil de desarrollo socioeconómico de la región central en comparación a las restantes, el que está circunscripto a la actividad agropecuaria.

CUADRO 1-22

TASA DE CRECIMIENTO Y DISTRIBUCION JURISDICCIONAL

JURISDICCION	1970			1980			1991			INDICE DE MASCULINIDAD
	Población	Distrib	Tasa 60/70	Población	Distrib	Tasa 70/80	Población	Distrib	Tasa 80/91	
Provincia	811691	100	0,078	908313	100	1,131	1020377	100	1,170	96,90
Colón	45587	5,62	0,203	48658	5,36	0,654	55256	5,42	1,280	99,57
Concordia	110401	13,60	1,028	123190	13,56	1,102	138982	13,62	1,213	96,00
Diamante	35262	4,34	-0,556	36952	4,07	0,469	39711	3,89	0,723	97,42
Federación	35725	4,40	0,060	41351	4,55	1,473	48797	4,78	1,670	104,19
Federal	21740	2,68	-	21115	2,32	-	22096	2,17	0,455	101,62
Feliciano	11875	1,46	-0,854	11598	1,28	-0,236	12426	1,22	0,692	103,94
Guaileguay	37952	4,68	-0,070	40276	4,43	0,596	42918	4,21	0,637	95,19
Guaileguaychú	80880	9,96	-0,354	91658	10,09	1,259	89381	8,76	-0,251	96,79
Islas del Ibicuy		0,00	-		0,00	-	10671	1,05	-	114,45
La Paz	55331	6,82	0,127	58080	6,39	0,486	62013	6,08	0,657	99,57
Nogoya	36553	4,50	-1,211	36651	4,04	0,027	37230	3,65	0,157	99,72
Paraná	189537	23,35	0,794	226050	24,89	1,777	276020	27,05	2,017	92,66
Tala	23690	2,92	-1,165	23325	2,57	-0,155	24244	2,38	0,387	99,21
Uruguay	73720	9,08	-0,343	77828	8,57	0,544	86297	8,46	1,038	97,00
Victoria	28737	3,54	-1,247	29231	3,22	0,171	30225	2,96	0,335	98,31
Villaguay	46441	5,72	-1,062	43150	4,75	-0,732	44110	4,32	0,220	100,58

CUADRO 1-23

TASA DE DISTRIBUCION REGIONAL DE POBLACION Y TASA DE CRECIMIENTO

REGION	1960/70		1970/80		1980/91	
	%	TASA	%	TASA	%	TASA
Este	42,66	0,40	42,13	1,00	42,09	1,11
Oeste	34,51	0,50	35,35	1,40	37,02	1,50
Centro	22,83	0,20	22,52	-0,10	20,89	0,35

FUENTE: Elaboración Propia

CUADRO 1-24

EVOLUCION DE LA DENSIDAD POR JURISDICCION

JURISDICCION	SUPERFICIE (Km.2)	POBLACION			DENSIDAD (Hab./Km.2)		
		1970	1980	1991	1970	1980	1991
Provincia	78781	811691	908313	1020377	10,3	11,5	13,0
Colón	3491	45587	48658	55256	13,1	13,9	15,8
Concordia	3683	110401	123190	138982	30,0	33,4	37,7
Diamante	2774	35262	36952	39711	12,7	13,3	14,3
Federación	3760	35725	41351	48797	9,5	11,0	13,0
Federal	5060		21115	22096	0,0	4,2	4,4
Feliciano	3143	11875	11598	12426	3,8	3,7	4,0
Guaileguay	7178	37952	40276	42918	5,3	5,6	6,0
Guaileguaychú	7086	80880	91658	89381	11,4	12,9	12,6
Islas del Ibicuy	4500			10671	0,0	0,0	2,4
La Paz	6500	55331	58080	62013	8,5	8,9	9,5
Nogoya	4282	36553	36651	37230	8,5	8,6	8,7
Paraná	4974	189537	226050	276020	38,1	45,4	55,5
Tala	2663	23690	23525	24244	8,9	8,8	9,1
Uruguay	5855	73720	77828	86297	12,6	13,3	14,7
Victoria	6822	28737	28231	30225	4,2	4,1	4,4
Villaguay	7010	46441	43150	44110	6,6	6,2	6,3

CUADRO 1-25

DISTRIBUCION REGIONAL DE POBLACION

REGION	URBANA	RURAL	TOTAL
Este	29,70	12,40	42,10
Deste	27,70	7,60	35,30
Central	13,30	9,30	22,60
PROVINCIA	70,70	29,30	100,00

6.3.- Caracterización de los Centros Urbanos

Como se analizó en el punto 6.1. el primer asentamiento urbano concretado en 1730 en la actual ciudad de Paraná, y los restantes respondieron en general a tres premisas de localización:

- Ribereños a las principales vías donde se generan actividades comerciales portuarias.
- Originados por el sistema de explotación ferroviaria, especialmente en las estaciones.
- Como centro de actividades comerciales para abastecer a las colonias agropecuarias.

La mayoría de los centros urbanos se generan hasta las primeras décadas de este siglo y están relacionadas con las vías navegables y el sistema ferroviario, o sea que la densidad de centros urbanos en el territorio provincial está vinculada a la densidad geográfica de las vías de comunicación como se puede ver en el cuadro 1-26, y ello está relacionado con los niveles de actividad económica y las posibilidades de comercialización de las producciones.

CUADRO 1-26

DENSIDAD DE LAS VIAS DE COMUNICACION TERRESTRE DE TRANSITO PERMANENTE

	: SUPERFICIE :		RED VIAL (KM)			:RED FERROVIARIA (KM) :		
	: (KM2) :		PAV. :	MEJORADO :	TOTAL :	DENSIDAD :	RAMALES :	DENSIDAD :
Provincia	: 78781 :		2406 :	1057 :	3463 :	4,40 :	1755 :	2,23 :
Región Este	: 23875 :		867 :	589 :	1456 :	6,10 :	767 :	3,21 :
Región Oeste	: 14248 :		772 :	- :	772 :	5,42 :	316 :	2,22 :
Región Central	: 40658 :		767 :	468 :	1235 :	3,04 :	672 :	1,65 :

FUENTE: Base Estadística Secretaría de Planificación
Elaboración Propia

Por otro lado el aumento de la red vial favorece el desarrollo socioeconómico como elemento dinamizador, pero no genera centros urbanos; consolida y acrecienta los existentes a costa de la población rural, por efecto de la accesibilidad a los mismos.

En el cuadro 1-27 por departamento se han determinado los centros urbanos entre más y menos de 1000 habitantes y su nivel de distribución, el que es complementado con el cuadro 1-28 donde se indican por rango de habitantes aquellas localidades con más de 1000 habitantes.

Según el último censo la provincia cuenta con 56 centros urbanos de más de 1000 habitantes, siendo Paraná y Concordia las ciudades de más de 100.000 habitantes, la primera en la región del Oeste sobre el río Paraná y la segunda en la región Este sobre el río Uruguay. En el rango entre 50.000 y 100.000 habitantes se encuentran las ciudades de Concepción del Uruguay y Gualagaychú, configurándose una suerte de triangulación donde se cuenta con la mayor densidad de vías de comunicación terrestres como así también los requerimientos de transporte de pasajeros interurbanos.

6.4.- Condiciones Socioeconómicas de la Población

6.4.1.- Población económicamente activa

Considerando el rango entre los 14 años y 65 años como población económicamente activa, en base a los datos del censo 1980, se tiene que el 59 % de la población total de la provincia se encuadra en esta categorización, de las cuales solo en situaciones efectivas se registran un 32 % sobre ese total.

La distribución regional de la población económicamente activa total registra para la región Este un nivel de participación del 42,5 %, en la Oeste 35,8 % y para la región Central el 21,7 %.

Con respecto a la estructura ocupacional, en relación a la población económicamente activa efectiva se tiene que un 67 % corresponde a empleados y obreros de los cuales el 24 % ejercen en el sector público y el 43 % en el privado; un 24 % son cuentapropistas y el 9 % pertenecen a personal jerárquico y grupos familiares.

Por otro lado en la distribución por actividad el 20,8 % corresponde al sector agropecuario, el 11,9 % al sector de industrias manufactureras, el 10,6 % al sector construcciones, un 15,6 % al sector comercio, un 26 % a servicios comunales, sociales y personales y el 15,1 % a los demás sectores económicos.

POBLACION POR JURISDICCION

JURISDICCION	POBLACION	+ 1.000 Habitantes		- 1.000 Habitantes		RURAL	
		Cant.	Habitantes	%	Cant.	Habitantes	%
Provincia	1020377	56	799674	100,00	188	67646	100,00
Colón	55256	5	38136	4,77	10	4971	7,35
Concordia	138982	3	115081	14,39	10	5525	8,17
Diamante	39711	4	27063	3,38	12	6874	10,16
Federación	48797	4	34702	4,34	12	4422	6,54
Federal	22096	3	14614	1,83	6	1602	2,37
Feliciano	12426	1	6530	0,82	7		0,00
Guaaleguay	42918	2	33228	4,16	9	1118	1,65
Guaaleguaychú	89381	3	75360	9,42	18	5248	7,76
Islas del Ibicuy	10671	2	4422	0,55	3	1882	2,78
La Paz	62013	4	43177	5,40	19	6481	9,58
Nogoya	37230	4	24993	3,13	11	2368	3,50
Paraná	276020	10	247839	30,99	36	11151	16,48
Talá	24244	3	17432	2,18	8	2404	3,55
Uruguay	86297	4	66933	8,37	11	10033	14,83
Victoria	30225	1	23004	2,88	7	2433	3,60
Villaguay	44110	3	27158	3,40	9	1134	1,68

CUADRO 1-28

EVOLUCION CENTROS URBANOS CON MAS DE 1.000 HABITANTES

HABITANTES	LOCALIDADES			HABITANTES EN LOCALIDADES		
	1970	1980	1991	1970	1980	1991
100.000 y más	1	1	2	15.72 %	17.82 %	31.10 %
50.000 a 99.999	1	2	2	8.89 %	16.03 %	11.77 %
20.000 a 49.999	3	2	4	12.32 %	7.83 %	9.54 %
10.000 a 19.999	8	9	8	12.67 %	14.79 %	11.94 %
5.000 a 9.999	4	8	11	4.35 %	6.29 %	7.52 %
2.000 a 4.999	18	16	15	6.48 %	6.12 %	4.67 %
1.000 a 1.999	11	11	14	2.15 %	1.72 %	1.84 %
TOTALES	46	49	56			

6.4.2.- Distribución de los ingresos

De la información estadística disponible como indicadores de referencia solo se cuenta con datos para los tres centros urbanos más importantes de la provincia estableciéndose una clasificación de participación distributiva del ingreso según el cuadro 1-29.

Considerando la categorización de población con necesidades básicas insatisfechas el 32 % sobre el total de habitantes de la provincia se encuentra en esta condición, correspondiendo un 42 % al total de la población rural y un 28,5 % a la urbana.

Con relación a hogares con niveles críticos de hacinamiento, vivienda, condiciones sanitarias, asistencia escolar y capacidad de subsistencia, el nivel de incidencia de necesidades básicas insatisfechas es del orden del 30 % para toda la provincia con un 23,7 % en hogares urbanos y 37,6 % en los rurales.

Otro indicador que permite establecer niveles de ingresos se refiere a la tenencia de automotores relacionando el parque vehicular con la cantidad de habitantes.

Para ello se ha confeccionado el cuadro 1-30 donde se han evaluado estos indicadores considerando el parque total de vehículos automotores global provincial y el destinado a transporte de pasajeros privado y público, con referencia al total de la provincia y a las tres regiones básicas del estudio.

En función de la regionalización establecida considerando la relación del P.B.G. per cápita en valores comparativos se tiene para la región Este un 34 %, un 22 % para la Oeste y 34 % en la Central.

Aparentemente resulta una contradicción que la asignación del P.B.G. per cápita sea mayor en la región central sobre las restantes, situación que está determinada por la baja densidad de población registrada en dicha región.

CUADRO 1-29

PARTICIPACION DISTRIBUTIVA DEL INGRESO

CIUDADES	NIVELES DE INGRESO %		
	BAJO	MEDIO	ALTO
Paraná	16,60	36,30	47,10
Concordia	15,40	35,80	48,80
Saaleguaychó	16,30	35,50	48,20

FUENTE: Diagnóstico Socioeconómico Provincial

CUADRO 1-30

VEHICULOS POR HABITANTES

CIUDADES	PARQUE	VEHICULOS PASAJEROS	
	TOTAL	AUTOMOVILES	OMNIBUS
Provincia	4,77	7,34	928,50
Región Este	4,82	7,41	894,70
Región Oeste	4,30	6,61	662,70
Región Central	5,75	16,89	2460,70

CAPITULO 6

ASPECTOS INSTITUCIONALES Y LEGALES

1.- INTRODUCCION

En el presente capítulo se considera el marco legal - institucional que rige el transporte interurbano de pasajeros en el ámbito de la provincia, contemplando los aspectos jurisdiccionales de carácter nacional, provincial y municipal.

La explotación del transporte de pasajeros esta legislada por la Ley Provincial Nº 3761 y su Decreto Reglamentario Nº 894, sancionada en 1953, legislación que ha sido modificada para ir adecuándola en el tiempo según los requerimientos de la prestación de los servicios.

La sanción del Decreto Nacional Nº 2284/91 "Desregulación Económica", al que la Provincia adhiere según la Ley 8622 del 30/12/91, aún no ha producido sus efectos en materia de transporte, pero evidentemente generará los mismos en un corto plazo, se deberán establecer las previsiones de su aplicación que en cierta forma afectará el actual reglamento de prestación de servicios interurbanos de pasajeros.

Se analizará en particular el régimen de concesiones por el cual se otorgan los permisos de explotación de servicios público colectivo de pasajeros interurbano en el territorio de la provincia de Entre Ríos.

En materia institucional se describirá la estructura y encuadre gubernamental y funcionalidad de la organización con que cuenta la provincia para la administración, control y supervisión del sistema de transporte interurbano de pasajeros.

2.- LEGISLACION VIGENTE

2.1.- Análisis jurisdiccional

En el transporte público de pasajeros de la provincia de Entre Ríos intervienen tres jurisdicciones: Nacional, Provincial y Municipal o Comunal.

2.1.1. Jurisdicción Nacional

Cuando el transporte de pasajeros se efectúa por caminos nacionales en razón de ser construidos por la Nación o cedidos a ella, de unir dos o más provincias entre sí o que den acceso a países limítrofes, a puertos o a estaciones ferroviarias de la Nación, el servicio enunciado pertenece a la Jurisdicción Nacional. La autoridad de aplicación es la Secretaría de Transporte y Obras Públicas dependiente del M.O.S.P. de la Nación y la normativa a aplicar en este sentido es la Ley Nacional Nº 12346, el Decreto Nacional Nº 27911/39, sus modificatorias y reglamentaciones vigentes.

Al respecto, el art. 1º del Decreto Nº 27911/39 establece: "Se considera servicio público de transporte automotor por camino a los efectos de la Ley Nº 12346, todo transporte de pasajeros, equipajes, encomiendas, mercaderías, cargas o hacienda en o entre los Territorios Nacionales o entre éstos y las provincias o entre las provincias, o entre estas y la Capital Federal, ofrecido o prestado a terceros contra retribución y mediante el uso de vehículos automóviles con cualquier forma de propulsión mecánica y/o acoplados entre ellos, ya sean de propiedad del transportador o ajenos a él".

"Por retribución se entenderá toda prestación efectuada o prometida que consista en dinero, crédito o descuento, en materia, y en cualquier otra ventaja directa o indirecta, presente o futura para el acarreador".

Asimismo, si los transportes públicos son autorizados por la Secretaría de Transporte y Obras Públicas (M.O. y S.P.) corresponde la jurisdicción nacional. En tal sentido, el art. 3º del Decreto Nº 27911/39 establece: "Todos los transportes públicos a que se refiere el presente reglamento, cualesquiera sean los caminos o calles que utilicen, estarán sujetos exclusivamente a la jurisdicción nacional y sometidos a la autoridad del M.O. y S.P. (de la Nación)".

2.1.2. Jurisdicción Provincial

Cuando la prestación de los servicios de autotransporte de pasajeros por vía terrestre es intercomunal se encuentra sometido a la jurisdicción de la provincia.

Se define como caminos provinciales a los que unen dos o más comunas de la provincia, o que dan acceso a puertos o estación de ferrocarriles.

Se considera que los caminos en la provincia están sujetos a la jurisdicción provincial y comunal sin perjuicio de que las normas que dictare el Congreso Nacional sobre libre circulación, tránsito, comercio interprovincial o internacional.

Se entiende que celebrar acuerdos o convenios con la Nación u otras provincias, sobre el uso y aprovechamiento de los caminos, reglamentando la jurisdicción sobre los mismos, pero en ninguna forma renunciará a los poderes de policía y a la aplicación de las disposiciones sobre el tráfico dentro de su territorio, aún cuando se convengan normas uniformes en todo el país.

2.1.3. Jurisdicción Municipal

Cuando el transporte se efectúa dentro de los límites del municipio pertenece a la jurisdicción municipal.

Se entiende como caminos municipales a los que unen lugares o zonas situadas exclusivamente dentro de los límites de las comunas, de modo que la jurisdicción sobre los caminos municipales, será ejercida por las respectivas comunas, en orden a sus necesidades puramente locales.

Sin embargo en ningún caso las empresas de transporte podrán estar sujetas a más de una jurisdicción, salvo el derecho de las Municipalidades o Comunas para fijar recorridos y reglamentar el tráfico dentro de su éjido urbano. Estas atribuciones no podrán dificultar, disminuir o gravar en forma directa o indirecta los recorridos, combinaciones, paradas o accesos, y en general el costo y duración de los servicios.

2.2.- Legislación Básica General

2.2.1. Aspectos Generales

Explotación regular y permanente del servicio de transporte de pasajeros en vehículos automotores en jurisdicción de la Provincia queda sujeta a la Ley Provincial Nº 3761/53 y su Decreto Reglamentario Nº 894.

La misma consta de 40 artículos y legisla sobre el régimen de concesiones para la explotación de servicios de pasajeros, las que serán otorgadas por el Poder Ejecutivo Provincial.

El Decreto reglamentario legisla sobre disposiciones referentes a la creación, vacancia y ampliación de servicios, exigencias sobre los vehículos afectados al transporte, de su inspección mecánica, de su disposición de las obligaciones y requisitos que deba cumplir el personal de servicio, del transporte de pasajeros, equipajes, diarios y revistas, de aspectos relacionados con la prestación de servicios, horarios, tarifas, categorización, velocidades.

Además el Decreto trata el caso de servicios especiales cuyo régimen original fuera modificado por el Decreto 2953/90 estableciendo el régimen de control de las estaciones de ómnibus que será ejercido por la Dirección de Transporte.

Así mismo se especifican las atribuciones de la Dirección de Transporte como Autoridad de Aplicación para el cumplimiento de la Ley 3671 y su Decreto Reglamentario.

Complementando la legislación básica que rige el sistema existen una serie de leyes, decretos y resoluciones que la complementan y modifican algunos de sus artículos con el objeto de actualizar sus disposiciones a las reales exigencias de prestación de los servicios.

2.2.2. Aspectos Específicos

-En anexo se adjuntan copias de la legislación que se cita-

A los efectos de apreciar el contenido y alcance de la legislación en materia de transporte de pasajeros, se adjuntan copias de la Ley 3761 y la de su Decreto Reglamentario 894.

Con respecto a las modificaciones producidas en sus distintos artículos desde su sanción solo se considerarán aquellas de carácter significativo en relación al objeto del estudio de transporte a realizar.

Considerando los aspectos que hacen a la explotación del sistema se tiene:

Clasificación de los servicios: art. 65/66 Decreto 894.

- * Ordinarios: Observan paradas en todas las poblaciones o lugares de la ruta.
- * Directos: Observan paradas en determinadas poblaciones
- * Expresos: Efectúan servicio entre puntos terminales

En el art. 67 se especifican que los servicios directos tienen un incremento del 10 % sobre los correspondientes a los ordinarios y los servicios expresos del 10 % sobre los servicios directos.

Los valores tarifarios a aplicar deberán ser estudiados por la Dirección de Transporte y aprobados por el Poder Ejecutivo, art. 54, los que serán de aplicación obligatoria.

Según el artículo 3 de la Ley 3761 quedan exceptuados los servicios urbanos de esta legislación, sin embargo, ante la realidad de expansión de áreas urbanas que superan sus límites jurisdiccionales y ante la realidad de satisfacer la demanda local de transporte, mediante el Decreto 4761/88 se establece la figura de servicio suburbano, que es un tipo de prestación mixta que comprende ámbitos municipales y provinciales.

Como indica el artículo 2 de la Ley el período de concesión que otorga el Poder Ejecutivo es por el término de 5 años con opción a 5 años más, situación que se viene continuando en prolongar dichos períodos por decretos, siendo el último el 3138/91.

La Autoridad de Aplicación es delegada por el Poder Ejecutivo a la Dirección de Transporte según el artículo 2 Decreto Reglamentario, modificado por Decreto 5430/77, por lo cual este Organismo tiene la facultad de emitir Resoluciones a los efectos de adecuar la legislación vigente a los requerimientos y operatividad del sistema.

En el artículo 32 de la Ley 3761 relativo al transporte de pasajeros en camiones o vehículos similares se lo ha reglamentado mediante el Decreto 2890/91 como "Servicios Contratados de Personal".

Con respecto al contenido del Capítulo XVI del Decreto Reglamentario 894, queda derogado mediante el Decreto 2953/90, estableciéndose en su reemplazo el régimen de procedimientos para el otorgamiento y funcionamiento de los servicios de transporte automotor de pasajeros sin ruta fija

en el ámbito de la provincia de Entre Ríos. A su vez el Decreto 4808/91, copia adjunta, modifica el artículo 2 del Decreto 2953/90.

Se entiende que esta reglamentación será de suma importancia con respecto a la aplicación del régimen de desregulación en relación al transporte de pasajeros.

El Decreto 1208/90 modifica el artículo 5 del Decreto Reglamentario con relación a la creación de servicios de pasajeros, donde tanto en el caso de que el Poder Ejecutivo deseara implementarlas, como en el caso de que sean propuestas por particulares, su adjudicación se materializará mediante licitación pública.

El artículo 43 del Decreto Reglamentario modifica las condiciones de aptitudes y requisitos para su conductor y guarda en unidades de transporte mediante el Decreto 1402/69 y por el Decreto 160/71 se faculta a los concesionarios y empresas de transporte automotor de pasajeros a utilizar un único agente que cumpla ambas funciones.

3.- REGIMEN DE CONCESIONES

Dentro del régimen de concesiones, de acuerdo a la legislación vigente se tiene la siguiente categorización y cuantificación:

- * Concesiones para la explotación regular y permanente de transporte de pasajeros interurbano por automotor.

- Empresas registradas: 45
- Rutas concedidas: 83

- * Concesiones sin ruta fija, para servicios de turismo, viajes especiales y/o excursiones.

- Empresas registradas: 32

- * Autorización y/o permisos experimentales, precarios y revocables para la explotación de servicios sin ruta fija, de turismo, viajes especiales y/o excursiones.
Son otorgados por delegación del Poder Ejecutivo a la Dirección Provincial de Transporte quien autoriza la prestación de servicios según Decreto 2953/90 artículo 2 Ley 3761, mediante una Resolución.

- Empresas autorizadas: 13

- * Autorización y/o permisos experimentales, precarios y revocables para la explotación regular y permanente de servicios de transporte por automotor de pasajeros que han sido establecidas por Decreto del Poder Ejecutivo y que se transforman en concesiones por aplicación del artículo 2 Ley 3161.

- Empresas registradas: 5
- Rutas concedidas: 9

Nota: se adjunta a continuación copias de los Decretos citados en el texto.

4.- ANALISIS DE LA ESTRUCTURA INSTITUCIONAL

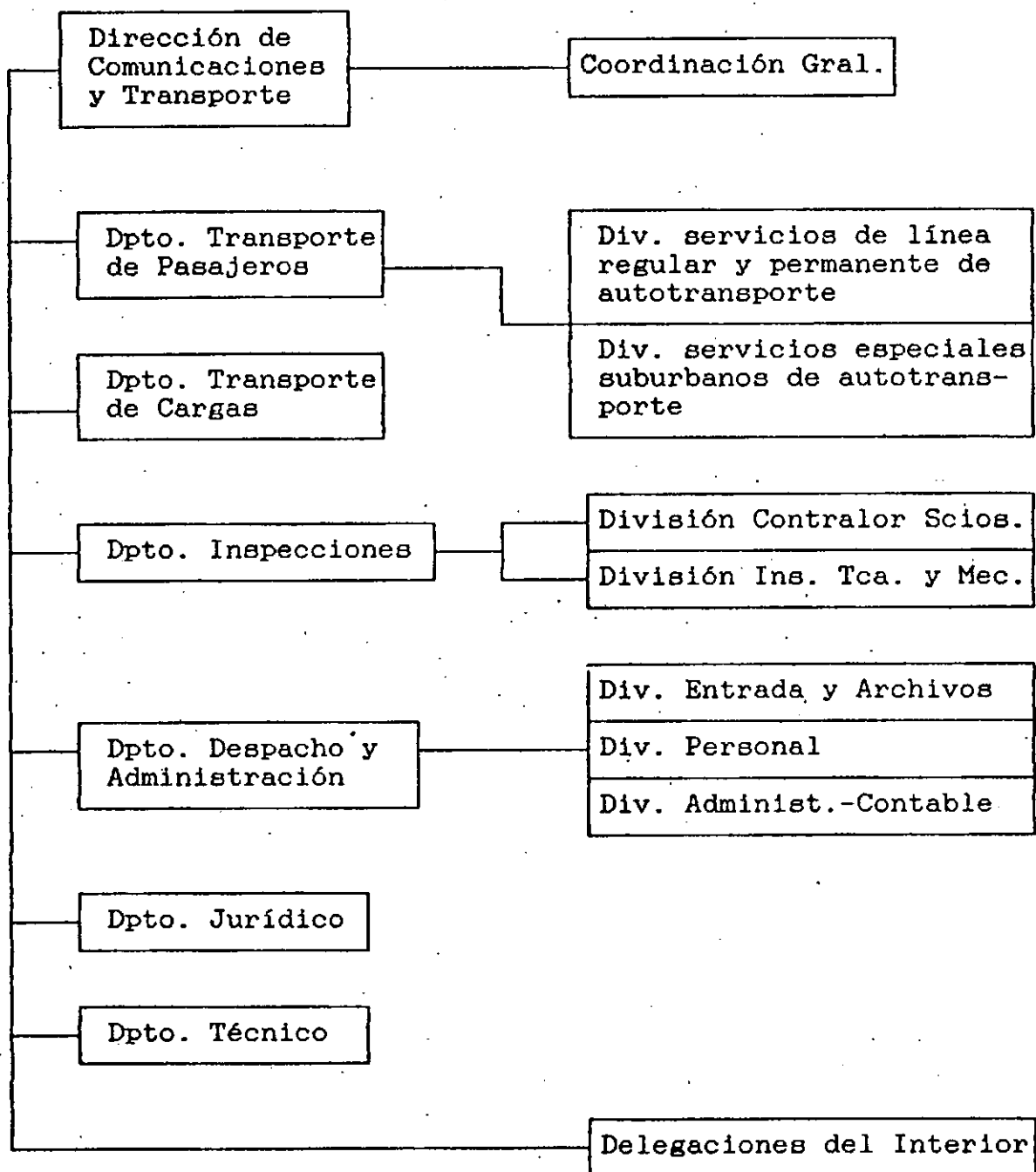
En la actualidad la autoridad de aplicación en materia de transporte interurbanos de pasajeros la ejerce la Dirección Provincial de Comunicaciones y Transporte, cuya misión consiste en la coordinación regulación y fiscalización del transporte de carga y pasajeros con la intervención de organismos específicos para lograr servicios eficiente, seguros y económicos.

Dentro de la estructura funcional del gobierno provincial se tiene la siguiente dependencia:

- Gobernación
- Ministerio de Economía
- Susecretaría de Promoción Económica
- Dirección de Comunicaciones y Transporte

El encuadre legal está reglamentado por el Decreto 3992/90 y su modificatorio 1034/91, donde se establece la estructura, su organización, funciones específicas y las relaciones de dependencia y administrativas con otros organismos del Estado provincial, adjuntándose en el anexo copia del Reglamento orgánico.

El esquema orgánico de la Dirección es por categorías con el siguiente organigrama:

ORGANIGRAMA FUNCIONAL

A los efectos de ilustrar sobre los objetivos y funciones de las distintas dependencias que integran la estructura de la Dirección de Transporte, se adjunta el anexo del Decreto 1034/91.

Resulta evidente que las funciones de las distintas Dependencias y sus Divisiones, como el área Delegaciones del Interior son suficientemente abarcativas para desempeñar una acción efectiva en las funciones específicas que debe ejercer el estado provincial para que se brinde un servicio de transporte de pasajeros interurbano eficiente, seguro y económico y que satisfaga las reales necesidades de demanda dentro de su jurisdicción.

Dicha cumplimentación es factible siempre y cuando la estructura cuente con la dotación de agentes necesaria y suficiente en técnicas cuantitativas y cualitativas, como así también con una adecuada distribución territorial para ejercer efectivamente la supervisión y contralor en las prestaciones de los servicios.

En lo que respecta a la Dotación de personal para cumplimentar las distintas actividades que debe realizar la Dirección asciende en la actualidad a 22 personas cuya distribución es la siguiente:

- 1 Director
- 1 Coordinador General
- 5 Departamentos de Transporte de Pasajeros
- 1 Departamento de Transporte de Carga
- 5 Departamentos de Inspecciones
- 6 Departamentos de Despacho y Administración
- 1 Departamento Jurídico
- 1 Departamento Técnico
- 1 Delegación del Interior

Con la asunción de las nuevas autoridades gubernamentales ocurrida en el mes de diciembre de 1991 se ha dispuesto un reordenamiento de la estructura funcional, según Decreto 4/91 donde en su artículo 13 se establece la creación de la Dirección de Transporte en el ámbito de la Subsecretaría de Promoción Económica.

Se ha propuesto un nuevo organigrama funcional para este organismo con una Dirección, una Subdirección, 5 Departamentos y 6 Divisiones, propuesta que está tramitándose su aprobación.

En general el nuevo esquema es semejante al existente, donde el anterior Departamento de Inspecciones pasa a ser una División dependiente del Departamento Transporte de Pasajeros y además se eliminan las Delegaciones del Interior.

5.-CONSIDERACIONES SOBRE LA DESREGULACION EN EL TRANSPORTE DE PASAJEROS

El sistema de transporte por automotor de pasajeros interurbano sea a nivel provincial o nacional, está totalmente a cargo del sector privado.

Para ello el Estado por la figura de la concesión, otorga permisos para la explotación de servicios de acuerdo a condiciones de orden técnico-operativo-económico, las cuales deben ser observadas y cumplimentadas por los operadores del sistema.

Se dispone de un régimen jurídico que rige la actividad, el cual está sumamente reglamentarizado a través de un complejo sistema normativo, que en muchos aspectos carece de claridad y objetividad, posibilitando actitudes arbitrarias y discrecionales de la autoridad de aplicación, manifestándose situaciones contrapuestas a los objetivos básicos de satisfacer la demanda con servicios eficientes, seguros y económicos en un marco de competencia transparente.

Sin embargo, en general, el transporte de pasajeros interurbano ha ido evolucionando en términos de eficiencia dentro del marco regulatorio vigente, satisfaciendo las exigencias de la demanda según sus características y modalidades, favoreciendo el desarrollo socioeconómico de las regiones servidas; cubriendo inclusive por adaptación inmediata, aquella demanda liberalizada por otros modos de transporte, que por distintas circunstancias han dejado de operar o han disminuido sus niveles de oferta.

Esto ha sido factible a pesar de las virtudes y defectos en que se desenvuelve la actividad y en los efectos de relaciones de incidencias que tiene el Estado en el sector como es: la legislación; la supervisión, control y fiscalización y el manejo de variables operativas y económicas que debieran responder a una política de transporte sea de orden nacional y provincial.

En consecuencia el efecto de desregulación debe conceptualizarse como la relación del nivel y forma de intervención del Estado en la explotación del sistema de transporte, para lo cual se deberá adecuar la estructura legal vigente, estableciendo un nuevo marco regulatorio que posibilite dentro de un régimen de competencia mejorar la calidad de prestación de los servicios.

Entre los aspectos mas relevantes que deben considerarse para diseñar una política de desregulación en transporte de pasajeros que posibilite mejorar la calidad en la prestación de servicios adecuando la actual estructura del sistema en beneficio del usuario y al desarrollo socioeconómico regional, están relacionadas a:

* Condiciones de competencia

Se podrían considerar los casos extremos de libre acceso al mercado del transporte o de acceso restringido con alternativas intermedias de competencia regulada donde el Estado establece las condiciones mínimas que deben cumplir los operadores para brindar servicios en determinado corredor

Condiciones de oferta

Se pueden plantear tres opciones: Libre oferta donde el operador determina el nivel de frecuencias ; Oferta Fija cuando el Estado las predetermina y deben ser observadas por los operadores y Oferta Regulada cuando solo se fija un mínimo de frecuencias que asegure al usuario servicios de mínima, pudiendo el operador mejorar su oferta según las necesidades del mercado.

* Condiciones sobre calidad del servicio

También se plantean tres posibilidades siendo Libre cuando es el operador quien establece las cualidades de la prestación; con límite de mínima donde el Estado exige un determinado nivel de servicio que indefectiblemente debe cumplir el operador y finalmente una categorización de servicios de acuerdo a niveles de calidad y de cantidad de prestaciones adicionales.

* Condiciones tarifarias

Puede plantearse el caso de tarifa libre siendo el operador quien la determina o tarifa regulada que es fijada por el Estado; quedando entre estas dos situaciones extremas una serie de alternativas intermedias como sería la de establecer una tarifa básica con bandas de fluctuación en más y en menos; las tarifas diferenciales en función de mejoras en los servicios; etc.

* Condiciones sobre intervención del Estado

Las mismas se refieren al rol que debe asumir el Estado en materia de planificación; de regulación y coordinación; de supervisión, control y fiscalización del sistema; adecuación y racionalización de la legislación vigente de modo que sea objetiva, precisa, determinativa y dinámica para posibilitar en condiciones de competencia servicios eficientes, seguros y económicos.

A título de conclusión solo se han planteado algunos aspectos que deben ser tenidos en cuenta en el caso de instrumentarse una política de desregulación a nivel provincial compatible con la que se instituya a nivel nacional de acuerdo a lo establecido por el Decreto Nacional 2284/91, al cual adhiere la Provincia mediante la Ley 8622/91

ANEXOSAREA LEGAL

- Ley Provincial Nº 3761
- Decreto Reglamentario Nº 894/53
- Decreto Nº 4761/88 : Servicios Suburbanos
- Decreto Nº 3138/91 : Renovación Concesiones
- Decreto Nº 5430/77 : Modifica art. 2; 49; 51 y 80 del Decreto Reglamentario 894 y posteriores modificaciones.
- Decreto Nº 2890/91 : Modifica art. 32 Ley 3761 sobre Servicios Contratados de Personal.
- Decreto Nº 2953/90 : Modifica art. 69 al 76 del Decreto Reglamentario 894, capítulo XVI, Servicios Especiales de Ruta Libre.
- Decreto Nº 4808/90 : Modifica parcialmente art. 2 Decreto 2953/90.
- Decreto Nº 1208/90 : Modifica art. 5 Decreto Reglamentario 894.
- Decreto Nº 1402/69 : Modifica art. 43 Decreto Reglamentario 894 sobre Requisitos Conductores y Guardas.
- Decreto Nº 160/61 : Modifica art. 43 Decreto Reglamentario 894 sobre Función Conductor/Guarda.

AREA INSTITUCIONAL

- Decreto Nº 1034/91 : Reglamento Orgánico de la Dirección Provincial de Comunicaciones y Transporte.

PROVINCIA DE ENTRE RIOS
MINISTERIO DE GOBIERNO Y JUSTICIA
DIRECCION DE TRANSPORTE



LEY N°. 3761

Y

DECRETO REGLAMENTARIO N°. 894

AÑO 1953

IMP. DE LA PROVINCIA
PARANÁ

LEY N° 3761

La Legislatura de la Provincia de Entre Ríos,
sanciona con fuerza de

LEY :

Art. 1º — La explotación regular y permanente del servicio de transporte de pasajeros en vehículos automotores en jurisdicción de la Provincia, queda sujeta a la presente Ley y a la Reglamentación que para su complemento elaborará el Poder Ejecutivo.

Art. 2º — Las concesiones para la explotación de este servicio otorgadas por el Poder Ejecutivo, serán por el término de cinco años con opción a cinco más a su término, quedando anuladas todas las concesiones una vez que el Poder Legislativo dicte la Ley que determina el Art. 38, párrafo 2º de la Constitución Provincial.

Art. 3º — Quedan exceptuadas de las disposiciones de la presente Ley los servicios urbanos o combinaciones que se extiendan dentro de cada Ejido Municipal.

Art. 4º — Los servicios autorizados o que se autoricen deberán ajustarse al Reglamento General de Tránsito para los caminos y calles de la República Argentina y a toda otra disposición que dicte en uso de sus facultades jurisdiccionales la autoridad competente.

Art. 5º — Los empresarios que al promulgarse la presente Ley se encuentren efectuando servicios de transporte de pasajeros en territorio de la Provincia, les corresponderá prioridad en las concesiones y estarán obligados a colocarse en las condiciones que estipula esta Ley, en el término de 120 días.

Art. 6º — Todo concesionario de un servicio de transporte depositará en garantía para el cumplimiento de sus obligaciones y a la orden del Poder Ejecutivo de la Provincia, en el Banco de Entre Ríos o Receptorías de Rentas, dentro de los cinco días de serle notificada la aceptación de los servicios:

- a) Por cada ómnibus en circulación en la línea \$ 500.—
- b) Por cada microómnibus en circulación en la línea „ 400.—
- c) Por cada colectivo en circulación en la línea „ 200.—
- d) Por cada camioneta rural en circulación en la línea „ 100.—

Art. 7º — Los concesionarios deberán abonar anualmente la suma de treinta pesos moneda nacional en caminos de asfalto y de veinte pesos en caminos de tierra por cada asiento de los vehículos en uso del servicio, cuyo pago deberá obrarse a la orden del Gobierno de la Provincia, en las Oficinas habilitadas a esos efectos.

Art. 8º — El impuesto determinado en el Art. 7º se destinará al mantenimiento de la Dirección de Transporte y el remanente ingresará a Rentas Generales.

Art. 9º — Las concesiones serán otorgadas por el Poder Ejecutivo y deberán ser presentadas en papel sellado de Cien pesos de acuerdo con las disposiciones del Código Fiscal (Art. 14, Inc. M. Capítulo 3º Ley 3698), además del sellado correspondiente para las hojas subsiguientes del legajo que se forme con ese motivo.

Art. 10º — Las concesiones serán declaradas caducas por el Poder Ejecutivo en los siguientes casos:

- a) Cuando no se inicien los servicios en el término de 120 días contados desde la fecha del otorgamiento;
- b) Cuando el servicio no se efectúe en forma regular y completo;
- c) Por transferencia o arrendamiento de la concesión sin autorización previa del Poder Ejecutivo;
- d) Por falta de pago de impuestos o multas dentro del plazo que establece la Reglamentación;
- e) Por incumplimiento a las Leyes en vigencia sobre régimen de personal afectado al servicio y Leyes de carácter social;
- f) Por quiebra de la empresa; y
- g) Por infracciones reiteradas o deliberadas a las disposiciones de esta Ley o de su Reglamentación.

Art. 11º — La caducidad de la concesión implica la pérdida del depósito de garantía. Los concesionarios a quienes se les apliquen las sanciones especificadas en el Art. 10º no tendrán derecho a solicitar nuevas concesiones hasta Cinco años después de la caducidad de la anterior.

Art. 12º — Los depósitos de garantía serán devueltos:

- a) Cuando la concesión haya expirado en su plazo;
- b) Cuando por fallecimiento, inhabilitación física y fuerza mayor del concesionario haga viable la medida.

Art. 13º — Las solicitudes de concesión serán dirigidas al Ministerio correspondiente y en ellas deberán consignarse los siguientes datos:

- a) Nombre, apellido, nacionalidad, estado civil;
- b) Domicilio legal en la Provincia de Entre Ríos;
- c) Deberá acompañarse un certificado de buena salud y otro de buena conducta extendido por autoridad competente;
- d) Número, cantidad tipo, capacidad y demás características de los vehículos o vehículo que se destinará al servicio;

- e) Se acompañará un plano de 20 x 20 en tela, indicando el recorrido a cumplir;
- f) Se detallarán los horarios y tarifas;
- g) Deberá acompañarse la Boleta de Depósito de garantía que determina el Art. 6º.

Art. 14º — Los horarios deberán guardar la siguiente escala, en líneas de más de cien kilómetros de recorrido:

- a) Cuando el recorrido común hasta en un 25 %, 40 minutos
- b) Cuando el recorrido común hasta en un 50 %, 60 minutos
- c) Cuando el recorrido común hasta en más 50 %, 90 minutos
- d) Para la línea de menor recorrido estas diferencias se reducirán en las siguientes escalas: 20, 30 y 45 minutos, respectivamente, a excepción de las que se establecerán en la Reglamentación de acuerdo con el Art. 20º de la presente Ley.

Art. 15º — El ministerio respectivo no permitirá que los pedidos de concesión que se presenten con posterioridad a la promulgación de la presente Ley se antepongan a las concesiones preexistentes de manera que éstas mantengan prioridad.

Art. 16º — El Poder Ejecutivo acordará nuevas concesiones, siempre que el peticionante, además de los requisitos que determina la presente Ley, ofrezca garantías morales y materiales que a su juicio acrediten seguridad y responsabilidad para la realización de un servicio eficiente y las rechazará cuando no sean suficientemente satisfactorias, siendo inapelable la resolución que recaiga en este último supuesto.

Art. 17º — Si a juicio del Ministerio correspondiente, previo examen documentado por intermedio de la Dirección de Transporte, exigencias de orden público impusieran el aumento de horarios sobre un mismo recorrido o la incorporación de más unidades para reforzar el servicio, consultará a la concesionaria preexistente la posibilidad de aumentar uno o más horarios o la incorporación de unidades, concediéndole en ambos casos el plazo reglamentario y cuando la consultada no pueda responder a tales exigencias, recién dará trámite al nuevo pedido de concesión.

Art. 18º — Para los casos de pedido de nuevas concesiones, cuando ellas resulten paralelas, en trayectos parciales y la nueva sea de mayor recorrido, deberá establecerse implícitamente que el nuevo permisionario no levantará pasajeros durante el trayecto del tramo parcial de la línea preestablecida, pudiendo hacerlo recién desde el punto terminal de ésta en adelante. Y, además, deberá fijarse una diferencia de 15 minutos en la salida del punto de partida, para estos casos.

La restricción establecida en la primera parte de este artículo, no regirá en los casos en que el servicio a que él se refiere, estuviere distanciado en sesenta minutos de los que tienen concesión

anterior y el P. E. lo autorizare en razón de la necesidad del servicio.

Art. 19° — Queda terminantemente prohibido adelantarse al horario establecido, debiendo salir los vehículos de cada Estación de partida, o pueblos intermedios respetando el horario aprobado.

Art. 20° — La Reglamentación que dictará el Poder Ejecutivo, establecerá la diferencia en la escala que corresponde aplicar, excepcionalmente, desde los puntos iniciales de cada línea que deba circular por un mismo camino con vifurcación hacia diferentes destinos, a una altura de no más de 15 kilómetros.

Art. 21° — Los concesionarios deberán hacer conocer al público por medio de diarios, periódicos, etc. y por avisos colocados en forma visible en los puntos terminales, paradas, intermedias, como así mismo en el interior de los vehículos, el itinerario de sus servicios, horarios, tarifas, etc., aprobadas por el Poder Ejecutivo.

Art. 22° — Los concesionarios deberán aplicar las tarifas aprobadas por el P. E. las que se establecerán teniendo en cuenta las condiciones de los caminos, costo de explotación, previsión de un fondo de reserva con destino a la renovación de los materiales y mejoramiento de los servicios, salarios y una utilidad justa y razonable.

Art. 23° — Los pasajes deben ser de ida solamente, de conformidad con las nuevas disposiciones establecidas para los servicios ferroviarios y fluviales por el Superior Gobierno de la Nación.

Art. 24° — Los niños menores de tres años, siempre que no ocupen asientos, no pagarán pasaje.

Art. 25° — Gozarán de un 50 % de rebaja los niños que cursen estudios primarios en escuelas nacionales o provinciales, cuando se trasladen o regresen de dichos establecimientos, en función escolar, que acreditarán con un certificado de la dirección de la escuela.

Art. 26° — Los Legisladores Provinciales tendrán derecho a viajar en todas las líneas sin pagar pasajes con asientos reservados.

Art. 27° — Cuando el viajero tuviera que suspender el viaje por causas fortuitas originadas en los vehículos, tendrá derecho a la devolución del importe del pasaje en proporción al recorrido efectuado.

Art. 28° — Los concesionarios quedan obligados:

- a) A iniciar los servicios dentro de los 120 días de la fecha de otorgamiento de la concesión, salvo fuerza mayor suficientemente justificada;
- b) A contratar seguros para cubrir los riesgos contra accidentes y enfermedades derivadas del trabajo para su personal, de daños o indemnización a pasajeros o a terceros.

Los seguros serán contratados en Compañías o Institutos debidamente autorizados por la Superintendencia de Seguros de la Nación.

Art. 29° — Las empresas deberán ocupar como mínimo un noventa por ciento de personal argentino y deberán tener todo el personal con su correspondiente documentación que los autorice a conducir vehículos; libreta de conductor expedida por autoridad competente nacional, provincial o municipal.

Art. 30° — El boleto dará derecho al transporte gratuito de uno o varios bultos de forma y dimensiones adecuadas que no ocasionen molestias a los pasajeros y que en total no excedan de 15 kilogramos.

Art. 31° — Los concesionarios quedan obligados a indemnizar con la suma de veinticinco pesos moneda legal por cada bulto extraviado y que el pasajero hubiera entregado para su transporte. Las averías serán abonadas proporcionalmente al desperfecto y hasta un máximo que se fija en la suma de veinticinco pesos.

Art. 32° — Queda terminantemente prohibido el transporte de pasajeros en camiones o vehículos similares, en ningún recorrido en que esté librado al servicio público con concesión autorizada por el Estado. Quedan exceptuados aquellos camiones o vehículos que conduzcan obreros, o empleados nacionales, provinciales, municipales y militares.

Art. 33° — En caso de transferencia de una línea, además de los impuestos y tasas que les correspondan por otras leyes, abonarán por la operación uno especial de mil pesos moneda nacional.

No se podrá transferir ninguna concesión ni arrendar, sin antes haber funcionado durante un período de ciento ochenta días.

Art. 34° — El Poder Ejecutivo reglamentará las multas que aplicará mediante una escala de cincuenta a mil pesos, a los que infrinjan las disposiciones de la presente Ley y Decreto Reglamentario.

Art. 35° — Las concesiones podrán otorgarse para explotar una o varias líneas total o parcial, de conformidad con el Art. 18 y correlativos.

Art. 36° — Los concesionarios de una línea íntegra podrán establecer servicios complementarios o parciales entre distintos puntos del recorrido, previa autorización del Poder Ejecutivo.

Art. 37° — Institúyese el Seguro obligatorio para pasajeros de acuerdo con las disposiciones establecidas por la Superintendencia Nacional de Seguros.

Art. 38° — El Poder Ejecutivo de la Provincia reglamentará la presente Ley en un término de sesenta días.

Art. 39° — Deróganse todas las disposiciones que se opongan a la presente Ley.

Art. 40° — Comuníquese, etc.

Sala de Sesiones, 29 de setiembre de 1951.

Art. 7º — La ampliación de servicios o recorridos, deberá hacerse efectiva dentro de sesenta (60) días de su imposición u otorgamiento.

CAPITULO III

De las solicitudes

Art. 8º — A los efectos del Inciso II, del artículo 13 de la Ley 3761, las solicitudes de concesión deberán adjuntar un plan financiero determinando el costo de explotación, la probable producción bruta y las utilidades previstas; como así también la documentación probatoria de contar con el o los vehículos a utilizar.

CAPITULO IV

De los Vehículos

Art. 9º — La Dirección de Transporte creará un registro general de vehículos afectados al servicio de transporte automotor de pasajeros en el que se consignarán los siguientes datos:

- a) Nombre del propietario;
- b) Certificado de propiedad con expresa constancia de los gravámenes que pesan sobre el mismo.
- c) Marca y tipo del vehículo (Omnibus, Micro-Omnibus, Colectivo o Camioneta);
- d) Capacidad de carga y potencia en H. P.
- e) Número del motor y fecha de puesta en servicio;
- f) Adjuntar copia de la póliza de seguros de la Compañía en que está asegurado el vehículo;
- g) Tipo de combustible y consumo en litros por cada 100 kilómetros.

Art. 10º — Los vehículos que se autoricen deberán reunir todos los adelantos técnicos, pudiendo la Dirección de Transporte, exigir a los concesionarios en cualquier época la adaptación de aparatos y mejoras mecánicas para ellos. Estarán contruidos de manera que eviten ruidos molestos y emanaciones nocivas y tendrán dispositivos que permitan su aereación permanente aún con las ventanas y puertas cerradas.

Art. 11º — Los Omnibus, Micro-Omnibus y Colectivos, estarán provistos de ruedas duales traseras.

Art. 12º — Antes de librarse al servicio público los vehículos a utilizarse serán inspeccionados por la Dirección de Transporte y sólo se permitirá su circulación si reúne las condiciones establecidas por el presente Decreto.

Art. 13º — Los vehículos a utilizar deberán reunir las siguientes condiciones:

- a) Los chasis para el servicio de Omnibus serán con preferencia de construcción especial para tal objeto no permi-

tiéndose el uso de aquellos cuyas características y capacidad indicadas por la fábrica constructora no fuera adecuada a la carga a transportar.

- b) El depósito de combustible estará sujeto al chasis, será de metal inoxidable, debiendo tener colocada la boca al exterior de manera que no constituya en ningún caso una molestia o peligro para el pasajero.
- c) La dirección del vehículo que estará situada sobre el lado izquierdo se accionará por el conductor por medio de un volante de 40 cms. de diámetro como mínimo, debiendo el ajuste responder a que este último no pueda girar sin accionar más de cinco centímetros sobre la periferia del volante.
- d) Todos los vehículos deberán estar dotados por lo menos de dos sistemas de frenos independientes, de acción regular y progresiva, en condiciones que cada uno de ellos pueda detener la marcha a una velocidad de 32 kms. por hora en una distancia de nueve metros sobre piso liso en plano horizontal.
- e) El piso deberá ser de madera o de metal con una capacidad de resistencia mínima de quinientos kilogramos por metro cuadrado. El techo deberá soportar una carga mínima de 150 kilogramos por metro cuadrado, debiendo ser perfectamente impermeable.
- f) La carrocería llevará ventanillas en los costados a razón de una por cada asiento transversal y dotada de dispositivos que eviten su vibración. Cada ventanilla llevará una cortina de material impermeable y de funcionamiento automático.
- g) La iluminación será eléctrica, provista por acumuladores con instalación embutida, conductores muy flexibles aislados debidamente y suficientemente protegidos, la iluminación exterior será de acuerdo a lo ordenado en el Art. 14 del Reglamento General de Tránsito.
- h) Las carrocerías tendrán por lo menos una altura interior de un metro con setenta y cinco centímetros, debiendo estar provistas como mínimo de dos puertas para los pasajeros, una en el costado derecho delantero del coche y la otra en la parte central posterior para casos de emergencia.
- i) Los vehículos deberán estar provistos de un velocímetro cuya alteración será penada y un espejo retroscópico, que permita al conductor observar el tráfico a su derecha y atrás.
- j) Los vehículos estarán provistos de una bocina u otro aparato de señal acústica, de sonido no estridente pero que en carretera y en tiempo ordinario pueda oírse a una distancia mínima de doscientos metros.
- k) Los asientos serán de estructura resistente, tapizado de cuero, prohibiéndose el revestimiento de tela. Tendrán co-

mo mínimo 45 y 90 cms. de largo para uno y dos pasajeros respectivamente y 45 cms. de ancho, el respaldo tendrá una altura mínima de 55 cms. medidos desde el asiento y lleva del lado del pasillo un posabrazo. La altura sobre el piso deberá tener un mínimo de 40 cms. y la distancia mínima entre los respaldos deberá ser de 65 centímetros.

Art. 14º — Las dimensiones de los vehículos tendrán que ajustarse a lo ordenado en el Art. 6º del Reglamento General de Tránsito.

Art. 15º — Los vehículos llevarán inscriptos en sus costados en caracteres bien visibles el nombre de la razón social o de la empresa concesionaria: en la carrócería parte delantera abajo el número de la concesión y en los costados y atrás el número de la chapa. En la parte delantera en forma bien visible tanto de día como de noche un rótulo que indique el destino y origen del coche.

Art. 16º — Todos los vehículos pertenecientes a una misma concesión deberán ser pintados de un mismo color.

Art. 17º — Todos los vehículos sin excepción deberán llevar en su interior y en lugar visible, las siguientes indicaciones:

- 1) Número de la chapa del guarda y conductor.
- 2) Número de asientos de que consta el vehículo, exceptuando el del guarda y conductor.
- 3) Tarifas y horarios aprobados.
- 4) Letreros de "Prohibido fumar".
- 5) Letreros y carteles cuya fijación ordene la Dirección de Transporte.
- 6) Planilla de desinfección.

Art. 18º — Los coches de servicio estarán provistos de:

- a) Un libro de quejas autorizado, sellado y foliado por la Dirección de Transporte.
- b) Un extinguidor químico de tipo aprobado por la Oficina Química de la Provincia.
- c) Un botiquín para primeros auxilios de tipo aprobado por el Ministerio de Salud Pública de la Provincia.

Art. 19º — La pintura de las unidades será renovada toda vez que la Dirección de Transporte lo considere conveniente y necesario. La parte interior de los coches deberá ser barnizada con materiales que no sufran la acción de los productos químicos a emplearse en su desinfección.

Art. 20º — Los vehículos serán clasificados por su capacidad en Omnibus: todos aquellos de más de veinte (20) pasajeros sentados y con plataforma trasera; Micro-Omnibus: todos aquellos sin plataforma trasera; Colectivos: los que tengan una capacidad máxima de catorce (14) pasajeros sentados y Camioneta Rural: los que de acuerdo a su construcción así se denominan.

CAPITULO V

Seguros

Art. 21º — Las empresas concesionarias contratarán en el Instituto Autárquico Provincial del Seguro, todos los seguros para cubrir los riesgos contra accidentes y/o indemnización a terceros, como así también el Seguro Flotante de Pasajeros.

Art. 22º — La Dirección de Transporte de la Provincia establecerá en el pliego de condiciones de todo llamado a licitación para la concesión de líneas de transporte de la Provincia, la obligación a cargo de la Empresa Concesionaria, de tomar todos sus seguros en el Instituto Autárquico Provincial del Seguro, de acuerdo a lo establecido en el Decreto Nº 185/50 M. H. (Art. 7º).

CAPITULO VI

De las obligaciones con el personal de servicio

Art. 23º — Las personas o empresas que exploten concesiones para el Transporte Automotor de Pasajeros en la Provincia están obligadas a respetar los Decretos y Leyes Provinciales y Nacionales sobre legislación obrera, sometiendo la aprobación de sus convenios a las Reparticiones creadas a ese efecto.

CAPITULO VII

De la inspección mecánica

Art. 24º — Los coches serán sometidos por lo menos una vez al mes a inspección mecánica general, por personal que a los efectos destinará la Dirección de Transporte.

Art. 25º — Practicada la inspección, la Dirección de Transporte, entregará al concesionario un certificado en el que constará el resultado obtenido, efectuándose al mismo tiempo las anotaciones del caso en un libro que a ese fin llevará el personal encargado de esa tarea.

Art. 26º — El personal especializado que tenga a su cargo la inspección mecánica, dispondrá las reparaciones menores, procediendo al retiro de la circulación de los vehículos, en el caso de que las deficiencias pudieran constituir un peligro para la seguridad del pasajero, de lo que se informará de inmediato a la superioridad.

CAPITULO VIII

De la desinfección

Art. 27º — Los vehículos del Transporte Automotor de Pasajeros serán desinfectados por la Dirección de Transporte y por

cuenta de los concesionarios, por lo menos dos veces al mes en los periodos comprendidos del 1 al 5 y del 15 al 20 de acuerdo a las siguientes normas:

- a) Lavado del interior y exterior de los vehículos.
- b) Desinfección del piso con una solución de creolina que contenga un 25 o/o de fenoles al 3 o/o en agua, finamente pulverizada.
- c) Desinfección del techo, paredes, ventanillas, pasamanos y asientos con una solución de formol comercial (40 o/o de formol-dehído) diluido al 5 o/o en agua finamente pulverizada.
- d) Una vez efectuada estas operaciones se cerrarán las puertas del vehículo por espacio de cinco minutos.

Art. 28º — La desinfección podrá ser practicada en el garage, depósito del concesionario y estaciones terminales respectivas según lo determine la Dirección de Transporte.

Art. 29º — Una vez efectuada la desinfección la Dirección de Transporte dejará constancia en la planilla que cada unidad deberá llevar a tal efecto.

CAPITULO IX

De los pasajeros

Art. 30º — El personal a cargo del coche rehusará la admisión de personas en manifiesto estado de ebriedad de quienes sean portadores de productos mal olientes y en general de quienes puedan ser motivo de molestias notorias para los demás pasajeros.

Art. 31º — El personal está obligado a evitar el transporte de infecto contagiosos. En el caso de que su constatación fuera imposible y ante la sospecha respecto de algún viajero en dicho estado el guarda deberá comunicarlo de inmediato al finalizar el viaje a la autoridad competente, a los efectos de retirar el coche de circulación, hasta su prolija desinfección.

Art. 32º — Queda terminantemente prohibido a los pasajeros subir o descender del coche sin hallarse éste completamente detenido; desobedecer las indicaciones del guarda o conductor, provocar altercados, conducir en el interior del coche, armas de fuego. Quedan eximidos de esta última disposición los militares y el personal de policía uniformado o el que así lo acredite.

Art. 33º — Cuando uno o más pasajeros no guardaran la corrección y molestaran de palabra o de hecho a otros viajeros o al personal, éste podrá hacerlo bajar mediante el concurso de la fuerza pública, en el cruce del primer pueblo con pérdida del pasaje para el infractor.

CAPITULO X

De los equipajes.

Art. 34º — El boleto de pasaje dará derecho al transporte

gratuito de uno o más bultos cuyo peso en conjunto no excedan de quince (15) kilogramos. El equipaje podrá llevarse en los dispositivos que para ese fin tenga el vehículo o en la cubierta del mismo, disponiendo las empresas de lonas u otros objetos para resguardarlo convenientemente de la intemperie. (El guarda entregará un recibo o contraseña del equipaje que se entregue a su custodia).

Art. 35º — En caso de pérdida o avería de los equipajes, el pasajero o empleado de la empresa hará las anotaciones respectivas en el libro de quejas a los efectos de las averiguaciones pertinentes.

Art. 36º — Las empresas no responderán por la pérdida, destrucción o extravío de bultos que lleven consigo los viajeros a menos que pueda comprobarse la culpa directa de sus empleados o de la empresa misma. Tampoco responderá por joyas, valores o documentos que contuviesen los efectos llevados sobre cubierta, si ello no hubiera sido previa y expresamente denunciado por el pasajero.

Art. 37º — Al finalizar su recorrido u horario, el guarda examinará el interior del vehículo y retirará todo objeto, bulto o valija olvidado por los pasajeros, haciendo entrega de dichos efectos a la Administración de la Empresa la que comunicará a la Dirección de Transporte dentro de las veinticuatro (24) horas de producido el hallazgo.

Art. 38º — Las Empresas llevarán un registro de los efectos olvidados en el interior de sus vehículos, con especificación de señas exteriores, día, lugar, horario y punto del recorrido en que fueron encontrados; sellado, foliado y rubricado por la Dirección de Transporte.

Art. 39º — Pasado un año sin que se haya presentado a retirar sus efectos los propietarios, la Dirección de Transporte procederá a venderlos en pública subasta, ingresando a Rentas Generales el importe de lo percibido.

CAPITULO XI

Del personal de servicio

Art. 40º — La Dirección de Transporte creará un registro especial donde deberá inscribirse todo el personal que preste servicio en las distintas empresas concesionarias. En la ficha personal deberán asentarse los siguientes datos: nombre y apellido, edad, nacionalidad, estado civil, número de registro, número de matrícula, domicilio, puesto que ocupa (guarda o conductor), nombre o razón social de la empresa en que presta servicios y fecha de ingreso. Constarán también todas las sanciones y los méritos que acredite como así también el sueldo que percibe.

Art. 41º — Los ingresos, pases de una línea a otra, licencias, abandonos, etc., también se anotarán en la ficha.

Art. 42º — Sobre la base del registro la Dirección de Transporte extenderá un carnet profesional de los trabajadores del Transporte Automotor de Pasajeros.

Art. 43º — Para ser conductor o guarda se requieren las siguientes condiciones:

CONDUCTOR:

- a) Ser mayor de 22 años, de edad, saber leer y escribir.
- b) Poseer licencia de conductor, acreditar aptitudes psicofísicas y buenos antecedentes policiales.

GUARDA:

- a) Ser mayor de 18 años, saber leer y escribir, acreditar aptitudes psicofísicas y buenos antecedentes policiales.

Art. 44º — Los inspectores de las empresas deberán munirse de la licencia correspondiente, acreditando las mismas condiciones que el guarda y el conductor.

Art. 45º — La Dirección de Transporte resolverá el otorgamiento o denegación de licencia de conductor o guarda, luego de haberse acreditado los siguientes extremos:

- a) Edad y demás condiciones generales.
- b) Manejo del vehículo, conocimiento del motor y reglamentación sobre el tránsito, previo examen de competencia práctico oral.
- c) Aptitudes Psico-físicas mediante examen clínico completo practicado por el Ministerio de Salud Pública.
- d) Buena conducta por certificación de la Policía de la Capital o del lugar habitual de residencia.

Art. 46º — El conductor y guarda deberán exhibir en lugar visible del vehículo la chapa con el número correspondiente.

Art. 47º — El conductor no podrá durante la marcha, abandonar la dirección, entablar conversaciones o hacer cosa alguna que pueda distraer la atención de sus tareas. Toda falta de urbanidad del personal será reprimida mediante suspensiones temporarias, que se graduarán por la Dirección de Transporte, según la gravedad de la falta y que podrá llegar hasta la cancelación definitiva de la licencia. Esta última sanción podrá ser apelada ante el Ministerio correspondiente.

Art. 48º — Se considerarán faltas graves, reprimibles con las sanciones que establece el capítulo respectivo: cargar nafta sin hacer descender del vehículo a los pasajeros, atravesar los pasos a nivel sin detener la marcha para que el guarda compruebe la proximidad de trenes o cualquier otro peligro, o iniciar servicio con vehículos cuyo estado mecánico general sea notoriamente defectuoso.

CAPITULO XII

De los horarios

Art. 49º — Las empresas que exploten servicios de transporte de pasajeros, someterán a consideración de la Dirección de Trans-

porte, los horarios que deseen les sean aprobados y una vez estudiados, el Poder Ejecutivo resolverá su modificación o aprobación. Aprobados que sean regirán con carácter permanente y sólo podrán ser modificados total o parcialmente, cuando lo autorice el Poder Ejecutivo.

Art. 50º — Regirán dos tipos de horarios, uno para la temporada de invierno y otro para la de verano, que entrarán en vigencia el 1º de abril y el 15 de octubre, respectivamente.

Art. 51º — Los concesionarios que consideren modificar los horarios establecidos por cada temporada, deberán solicitarlo con una anticipación de hasta sesenta (60 días) a la fecha señalada para la vigencia de los mismos. Las modificaciones tendientes a satisfacer las necesidades de orden público serán resueltas por el Poder Ejecutivo, previo estudio por la Dirección de Transporte.

Art. 52º — El cumplimiento de los horarios se considerará normal cuando se realice dentro del siguiente margen de tolerancia en los retardos:

- a) Un minuto (1) por cada (10) diez kilómetros sobre caminos pavimentados.
- b) Cinco (5) minutos por cada (10) kilómetros sobre caminos de tierra; exigencia que no regirá en los casos de manifiesto mal estado de los caminos.

Art. 53º — Las interrupciones del servicio ocasionados por fenómenos meteorológicos excepcionales o sus consecuencias deberán ser comunicadas inmediatamente a la Dirección de Transporte, así como también de su reanudación.

CAPITULO. XIII

De los pasajes

Art. 54º — Las tarifas que los concesionarios aplicará para la prestación del servicio deberán ser estudiadas por la Dirección de Transporte y aprobadas por el Poder Ejecutivo.

Art. 55º — En las rutas servidas por más de un concesionario las tarifas que solamente se cobrarán en dinero efectivo, serán iguales, salvo las diferencias que puedan originarse por las distintas categorías de los servicios.

Art. 56º — En rutas servidas por más de una empresa y que prestan igual tipo de servicio, cualquier aumento o disminución a una de ellas les será aplicada a las demás.

Art. 57º — Las tarifas aprobadas son de aplicación obligatoria, no permitiéndose ninguna modificación sin autorización del Poder Ejecutivo.

Art. 58º — Es terminantemente prohibido la venta de boletos por medio de vendedores ambulantes, ella debe efectuarse únicamente en la Administración de las empresas en boleterías creadas a tal efecto o en el interior de los vehículos.

X Art. 59º — Los boletos serán de los tipos aprobados por la

Dirección de Transporte y en ellos constarán el precio y los lugares de origen y destino o zonas del viaje y su fecha.

Art. 60° — Si el pasajero interrumpiera su viaje no tendrá derecho al reembolso de proporción alguna del precio del pasaje.

Art. 61° — En caso de suspensión del servicio la empresa a los tenedores de abonos, reembolsará el precio de los mismos proporcionalmente a cada día de suspensión.

Art. 62° — Todo objeto de uso personal, que durante el viaje sea dejado por los pasajeros como señal, en sus respectivos asientos, confiere el derecho de ocupación de los mismos y los guardas deberán hacer respetar por los demás viajeros esa forma de retención.

Art. 63° — En casos especiales y cuando las necesidades del servicio lo requieran, las empresas podrán emitir pasajes que expresen el número del coche y/o del asiento que ocupará el viajero.

Art. 64° — Para el cálculo de las tarifas se tendrá en cuenta la provisión de reservas a fin de que los distintos elementos renovables estén en las mejores condiciones de aprovechamiento, se proveerá a la acumulación de reservas, que permitan hacer frente en su momento a la renovación. A tal efecto se cargará en los ejercicios anuales, el coeficiente que corresponde de conformidad a la depreciación. Estas sumas de reservas, así como los demás coeficientes de reserva que resulten necesarios, incidirán en la explotación y por lo tanto, en el cálculo de la tarifa que se autorizará a aplicar a las empresas.

CAPITULO XIV

De los servicios

Art. 65° — Los servicios se clasificarán de acuerdo a las siguientes categorías:

a) ORDINARIO b) DIRECTO c) EXPRESO

Art. 66° — Se llamarán ORDINARIOS los servicios que hacen escalas en todas las poblaciones o lugares de la ruta. DIRECTOS todos aquellos que sólo hacen escala en algunas poblaciones de la ruta. EXPRESOS los que llevan pasajeros únicamente a los puntos terminales de la ruta.

Art. 67° — Las tarifas a aplicarse en estos servicios serán:
a) Para los DIRECTOS, 10 o/o más elevada que los ordinarios;
b) Para los EXPRESOS, 10 o/o más elevada que los DIRECTOS.

CAPITULO XV

Velocidades

Art. 68° — La velocidad máxima en caminos pavimentados será la siguiente: en campo abierto 80 kilómetros por hora, en

zonas pobladas 40 kilómetros por hora y en pasos a nivel, curvas, puentes, etc., 20 kilómetros por hora.

La velocidad máxima en caminos de tierra será la siguiente: en campo abierto 65 kilómetros por hora, en zonas pobladas 40 kilómetros por hora y en pasos a nivel, curvas, puentes, etc., 20 kilómetros por hora.

CAPITULO XVI

Servicios especiales

Art. 69° — El Poder Ejecutivo podrá acordar concesiones especiales para excursiones de turismo con o sin ruta fija, previo los informes de la Dirección de Transporte y con sujeción a las disposiciones generales aplicables del presente Decreto.

Art. 70° — Los concesionarios comunicarán a la Dirección de Transporte la realización de las excursiones y el precio del viaje.

Art. 71° — En estos servicios podrá reducirse la atención del vehículo al conductor solamente con la autorización de la Dirección de Transporte.

Art. 72° — Además de los derechos ordenados en la Ley, los concesionarios de Ruta Libre, deberán abonar el 10 o/o del monto cobrado por cada viaje a la orden del Gobierno de la Provincia, en las Oficinas habilitadas a esos efectos.

Art. 73° — Con la boleta de depósito el concesionario deberá enviar a la Dirección de Transporte una copia del recibo-contrato que hiciere con el usuario en el que se especificara el viaje a realizar, día o días de duración y el precio estipulado.

Art. 74° — Cuando el viaje fuese contratado por Instituciones de Beneficencia o para transportar escolares, no se abonará el 10 o/o requerido anteriormente debiendo cobrarse tarifas económicas especiales.

Art. 75° — No podrán ser concesionarios de Ruta Libre aquellas personas que tengan los vehículos que proponen, afectados a otro servicio.

Art. 76° — Para conceder una solicitud de Ruta Libre, se deberá tener en cuenta la existencia de otro servicio similar y no se concederá hasta tanto se compruebe, la verdadera necesidad de esta clase de servicios.

CAPITULO XVII

Atribuciones de la Dirección de Transporte

Art. 77° — Además de las atribuciones que le confiere la Ley N° 3761 y los distintos artículos del presente Decreto Reglamentario, la Dirección de Transporte tiene las siguientes atribuciones:

- a) Velar por el mejor cumplimiento de la Ley N° 3761 y de las demás que sean aplicables a los transportes automotores de pasajeros, así como también de los reglamentos en vigor y que se dictaren en adelante sobre la materia.
- b) Asesorar sobre las solicitudes de permisos para los servicios de transporte automotor de pasajeros por caminos, haciendo los estudios necesarios para su apreciación integral a cuyo efecto podrá requerir todos los antecedentes o informaciones que juzgue pertinentes y dictaminar sobre los pedidos de concesión.
- c) Vigilar la observancia de las disposiciones que les sean aplicables, así como también que el equipo y las instalaciones de los mismos se mantengan en buen estado, pudiendo ordenar la ejecución de las obras y reparaciones que requieran la seguridad y eficiencia de los servicios. Cuando se trate de casos urgentes la Dirección podrá disponer la suspensión total o parcial de los servicios, sin perjuicio de las penalidades que correspondan, adoptando en casos de servicios indispensables, las medidas necesarias para la mejor prestación de los mismos.

Art. 78° — Exigir la separación de empleados que considere peligrosos para la seguridad de los viajeros o terceros y conservación del orden público.

Art. 79° — Practicar las inspecciones o investigaciones que sean necesarias para el desempeño de sus funciones, a cuyo efecto sus inspectores tendrán libre acceso a las instalaciones, dependencias y vehículos, estando facultada para citar al personal de las empresas y para requerir informes, libros, papeles y demás documentos que tengan relación con la materia de la investigación.

Art. 80° — También podrá resolver ad-referéndum del Poder Ejecutivo la modificación de horarios, equiparación de tarifas en una misma ruta y en igual calidad de servicios, cambios provisorios de recorridos, suspensión de servicios temporarios, aplicación de penalidades y adjudicación de salas de espera.

Art. 81° — Proponer al Ministerio correspondiente las reformas legislativas o administrativas que la enseñanza de sus datos sugiera, para lo cual queda facultada a exigir de los concesionarios, periódicamente, los informes que juzgue necesarios.

Art. 82° — Apercebir y suspender de acuerdo a la Ley 3289 al personal de la Dirección y elevar el presupuesto anual de sus gastos al Ministerio respectivo.

Art. 83° — En caso de que el estado de un camino hiciera imposible la prestación normal de los servicios de transporte de pasajeros, la Dirección de Transporte, podrá solicitar a la Dirección de Vialidad, se tomen las medidas que el caso requiera para facilitar la buena circulación de los servicios a su cargo.

Art. 84° — La Dirección de Transporte llevará un control so-

bre el estado de las cubiertas de los transportes automotores de pasajeros y los concesionarios enviarán sus solicitudes de gomas por su intermedio.

CAPITULO XVIII

Estaciones terminales y Salas de Espera

Art. 85º — Las Estaciones Terminales de Omnibus, en lo referente a sus funciones específicas, funcionarán bajo el control directo de la Dirección de Transporte y en ellas tomarán sus horarios de salida y llegada todas las empresas de transporte de pasajeros que exploten concesión provincial.

Art. 86º — El gobierno y contralor de todo lo que se refiera al servicio de transportes en el interior de las Estaciones Terminales estará a cargo exclusivo de la Dirección de Transporte, conforme a las disposiciones y reglamentaciones que al respecto se dicten, reservándose a las entidades concesionarias de su explotación únicamente las facultades de administración comercial.

Art. 87º — En las localidades donde no existieran Estaciones, la Dirección de Transporte podrá autorizar, con fines de proporcionar una mayor comodidad al pasajero y facilitar el contralor de los servicios, la instalación de Salas de Espera, imponiendo a las Empresas la obligación de cumplir sus horarios, así como tomar y descender pasajeros y equipajes en las mismas.

Art. 88º — Para la instalación de una Sala de Espera se requerirán las siguientes condiciones:

- a) Adjuntar plano de la casa, haciendo notar la ubicación de o de los baños a utilizarse.
- b) La Sala de Espera puede estar contigua a un salón Bar, pero no en él.
- c) Deberá estar habilitada al público desde por lo menos media hora antes de la llegada o salida del primer transporte de pasajeros y hasta después del último.
- d) Deberá estar provisto el solicitante de aparato telefónico.

Art. 89º — El funcionamiento estará bajo el control directo de la Dirección de Transporte y las concesiones podrán caducarse cuando a juicio y por razones de un mejor servicio, la Dirección de Transporte, lo considere necesario sin tener derecho a solicitar retribución el hasta entonces adjudicatario.

Art. 90º — En ningún momento el Estado tendrá que abonar sueldos ni contribución alguna por la prestación o por el mantenimiento de las Salas de Espera.

CAPITULO XIX

Del Transporte de Diarios y Revistas

Art. 91º — Los concesionarios del Transporte Automotor de

Pasajeros en jurisdicción Provincial, están obligados a facilitar el transporte de diarios y revistas, estableciendo para ello tarifas adecuadas. A tales efectos deberán disponer las medidas necesarias para el regular transporte de diarios y revistas, haciéndose responsables a las empresas, lo mismo que a su personal, de la destrucción, pérdida o extravío de dicho material.

CAPITULO XX

De la diferencia horaria

Art. 92º — En recorridos paralelos hasta 15 kilómetros, la diferencia horaria podrá reducirse hasta 10 minutos.

CAPITULO XXI

Del Artículo 5º Ley 3761

Art. 93º — Cumplidos los 120 días que el artículo 5º de la Ley 3761 da a los empresarios que se encuentran prestando servicios para la prioridad en la prestación de solicitudes de concesión, la Dirección de Transporte, dará trámite a otras solicitudes y no existiendo tales, está facultada para previa planificación si así lo requiere, llamar a licitación para la adjudicación de los servicios.

Art. 94º — Comuníquese, etc.

ALBARIÑO

Roberto G. Morán

B.O.
13-OCT-88

4761

Poder Ejecutivo
Entre Ríos

DECRETO N° 4761
EXP. N° 43268
MGIC/SP.
SIC/SP.

PARANA,

13-09-88

VISTO

que resulta necesario reglamentar la Ley Provincial N° - 3761, en lo referente al Servicio de Transporte de Pasajeros Suburbanos; y

CONSIDERANDO:

Que la Ley Provincial N° 3761, somete bajo su jurisdicción a toda "...explotación regular y permanente del servicio de Transporte de Pasajeros, en vehículos automotores en jurisdicción de la provincia", exceptuando únicamente los servicios de transportes urbanos o combinados"... que se extiendan dentro de cada ejido municipal";

que existe un crecimiento poblacional en numerosas ciudades entrerrianas, que superan holgadamente sus límites territoriales;

que constituye una obligación básica de este Gobierno Popular, resguardar y satisfacer el interés general;

que es facultad del Poder Ejecutivo reglamentar la Ley Provincial N° 3761, como asimismo actualizar el Decreto Reglamentario N° 894, a los fines de adecuarlo a las nuevas realidades tecnológicas, urbanísticas, viales, etc.;

que resulta necesario implementar medios idóneos para atender los distintos intereses en juego, sin menoscabar las autarquías municipales, las necesidades de los usuarios, y las conveniencias económicas de los prestatarios;

Que el servicio suburbano es una prestación mixta, ya que comprende jurisdicciones municipales y provinciales, las que son menester conciliar, todo dentro del marco de la Ley Provincial del Transporte, a los fines de contar con un marco referencial legal de fondo único en todo el territorio de la provincia, que sirva de base para la estructuración de los servicios hasta tanto se sancione la nueva Ley de Transporte;

Ministerio Ejecutivo
Entre Ríos

DECRETO N°

4761

EXP. N°

48268

M. J. C. Y. S. P.

S. J. C. Y. S. P.

Por ello;

EL GOBERNADOR DE LA PROVINCIA

DECRETA:

ARTICULO 1°.-En aquellos casos en que núcleos poblacionales importantes se extiendan fuera de un ejido municipal o interconecten dos (2) Municipios y fuere necesario la implementación de servicios de transporte público de pasajeros por automotor, para satisfacer ampliamente las necesidades y requerimientos de la población, la Dirección de Comunicaciones y Transportes "ad-referendum" del Poder Ejecutivo, celebrará con el o los Municipios interesados los respectivos Convenios que posibiliten implementar los servicios acordes a las necesidades de la zona.

ARTICULO 2°.-Cuando la iniciativa surja de un Municipio, el mismo, deberá aportar conjuntamente con la solicitud, todos los elementos de juicio necesarios para una correcta evaluación de las necesidades

ARTICULO 3°.-La Dirección de Comunicaciones y Transportes, podrá proponer a los Municipios la implementación de un servicio suburbano, debiendo aportar todos los elementos que considere imprescindibles para valorar su necesidad.

ARTICULO 4°.-los Convenios a que se refiere el Art. 1°, crearán un servicio de transporte de pasajeros en colectivos, asimilados en modalidades de tráfico y tarifas, a las líneas suburbanas Grupo I, que fuera implementada por el Decreto Nacional N° 3106/61, y sus modificatorias; regíndose en cuanto a sus restantes características, derechos y obligaciones por la Ley Provincial N° 3761, y sus modificatorias, sin perjuicio de lo que las partes acuerden en sus respectivos Convenios.

ARTICULO 5°.-Cuando se celebre un Convenio, y el nuevo servicio suburbano hubiere sido prestado, aunque con distintas modalidades, por alguna empresa concesionaria de un servicio urbano o interurbano, tendrán ellos, prioridad para la titularidad del servicio, debiéndose solo realizar formal ofrecimiento con las nuevas características y modalidades del servicio, el que deberá ser aceptado o desistido, en

*Under Executive**Order*

DECRETO N°

4761

EXP. N°

48268

MOJCYSP.

SNOYSP.

un plazo no mayor a los TREINTA (30) días al ofrecimiento; el mero silencio, transcurrido el plazo, se reputará como desistimiento.

ARTICULO 6°.-Cuando no existiere actual prestatario del servicio, o cuando habiéndolo no se interese en explotar la línea suburbana, las partes determinarán el mecanismo técnico-legal para su implementación.

ARTICULO 7°.-Para ser titular de un servicio, ya sea de conformidad al Art. 4° o Art. 5° del presente Decreto, deberá ser una persona física, o una Sociedad regular de las contempladas en la Ley N° 19550.

ARTICULO 8°.-Quien resultare adjudicatario de una línea suburbana, deberá iniciar la efectiva prestación de los servicios, en un plazo no mayor a los sesenta (60) días de la notificación de la adjudicación.

ARTICULO 9°.-El presente Decreto será refrendado por el Señor Ministro de Gobierno, Justicia, Obras y Servicios Públicos.

ARTICULO 10°.-Regístrese, comuníquese, publíquese y archívese.

/sdp.

Decreto N°

Exp. N°

54.933

PARANA,

16 JUL 1991

VISTO

El expediente registrado bajo N° 74/91 DICYT, en el que la Asociación Empresarios Transporte Automotor (A.E.T.A.) comparece solicitando se prorrogue por un nuevo término de Ley, todas las concesiones otorgadas por el Poder Ejecutivo para la prestación de los servicios interurbanos de transporte automotor de pasajeros; y,

CONSIDERANDO:

que, tal petición se fundamenta en la necesidad de asegurar un marco de estabilidad jurídica en las prestaciones a cargo de las empresas de Transporte, que posibilite continuar y acrecentar el ritmo de inversión existente en esta dinámica actividad, asegurando por otra parte el recupero de la inversión producida en un marco determinado de tiempo, fijando para ello, reglas claras que permitan prever el desarrollo empresarial;

que, en la actualidad se advierte una disparidad de situaciones respecto al estado jurídico de las distintas concesiones, encontrándose desde las vigentes y próximas a vencer, a las que están prorrogadas en forma precaria y por vía de excepción los permisos otorgados en forma precaria, los permisos de ruta libre dispuestos por el Decreto N° 2953/90 etc; situación esta que resulta necesario regularizar;

que, no escapa al criterio de este Poder Ejecutivo los importantes esfuerzos que realiza el Gobierno Nacional para crear las condiciones necesarias para el verdadero desarrollo económico del país y es, en ese sentido, que debe garantizarse también la seguridad jurídica de las diferentes empresas existentes, encontrándose ellas, las de transporte de pasajeros que son de fundamental importancia para el desarrollo de las comunicaciones mayoritariamente terrestres de la Provincia de Entre Ríos, además de una importante fuente de trabajo;

que, a efectos de normalizar definitivamente la cuestión, es necesario producir la regularización de la situación del sector, resultando aconsejable al efecto, otorgar nuevos plazos legales a los servicios ya existentes, lo que permitirá a las prestatarias trabajar sobre un plan claro de desarrollo e inversión;

- 2 -

que atento a ello la Dirección Provincial de Comunicaciones y Transporte ha realizado un pormenorizado estudio de la situación, y como resultado del mismo, aconseja que se renueve por un nuevo período de Ley la totalidad de los servicios, dado el importante esfuerzo que han realizado los empresarios entrerrianos para mantener y mejorar las prestaciones, renovar sus unidades y efectuar convenios con el Estado Provincial para abaratar el costo de los pasajes para los trabajadores, estudiantes y docentes, en los momentos de agudización de la crisis económica que sufrió el país;

que por todo ello este Poder Ejecutivo ha resuelto otorgar un nuevo plazo legal de cinco (5) años con opción a cinco (5) años más, para la explotación de los servicios de transporte de pasajeros en la Provincia de Entre Ríos, ello en virtud de las disposiciones de la Ley 3761, su decreto reglamentario 894/52, complementarios y modificatorios;

Por ello;

EL GOBERNADOR DE LA PROVINCIA

D E C R E T A :

ARTICULO 1°.- Otórgase concesión por el término de cinco (5) años con opción a cinco (5) años más a las Empresas de servicios públicos de autotransporte interurbano de pasajeros que se incluyen en el Anexo I del presente decreto y que forma parte integrante del mismo, conforme lo establecido en el artículo 2° de la Ley 3761.

ARTICULO 2°.- Otórgase concesión por el término de cinco (5) años con opción a cinco (5) años más a las Empresas prestatarias de servicios de transporte sin ruta fija para el turismo, de viajes especiales y/o excursiones, a las Empresas que se determinan en el Anexo II del presente Decreto.

ARTICULO 3°.- Otórgase concesión por cinco (5) años con opción a cinco (5) años más a las Empresas prestatarias de servicios públicos de transporte interurbano automotor de pasajeros con permisos otorgados en forma experimental, precaria y revocable que se detallan en el Anexo III del presente decreto, conforme lo establecido en el artículo 2° de la Ley 3761.

- 3 -

ARTICULO 4°.- Derógase toda norma de igual o menor jerarquía que se oponga a la presente.

ARTICULO 5°.- Todas las concesiones otorgadas por este instrumento legal entrarán en vigencia a partir de la fecha del presente decreto, - considerándose al solo efecto del cómputo de los plazos vencidos todos los términos de las concesiones oportunamente otorgadas.

ARTICULO 6°.- El presente decreto será refrendado por el Señor Ministro de Gobierno, Justicia, Obras y Servicios Públicos.

ARTICULO 7°.- Regístrese, comuníquese, publíquese y archívese; y pasen las actuaciones a la Dirección Provincial de Comunicaciones y Transporte.

es copia

BUSTI

ORDUNA.-

RECTOR DE
EL DEPARTAMENTO DE OBRA
Subsecretaría de Obras y
Servicios Públicos

ANEXO I

Concesiones para la explotación Regular y Permanente de Transporte -
de Pasajeros en los Automotores en Jurisdicción Provincial:

EMPRESAS.

- 1) "Expreso Itapé" Tracto Diesel S.C.C.
- 2) "Transporte Ciudad de Santa Elena"
- 3) "Doll"
- 4) "El Lalo"
- 5) "3 de Febrero"
- 6) "Expreso Delta"
- 7) "El Indio"
- 8) "Ciudad de Colonia" SRL.
- 9) "Lettarel Hermanos"
- 10) "Expreso Pino"
- 11) "San Ceferino"

CONCESIONES

- a) Concepción del Uruguay-Rosario del Tala.
- b) Colón-Concepción del Uruguay.
- c) Concepción del Uruguay-Concordia.
- a) Paraná-Santa Elena.
- a) Diamante-Las Cuevas
- a) Colón-San Salvador
- a) Uruguay-San José-Villa Elisa
- a) Concepción del Uruguay-Los Ceibos-Uruguay
- a) Diamante-Hasenkamp
- b) Diamante-Lavíez.
- a) Sauce de Luna-Villaguay
- b) Bovril-Villaguay
- c) Bovril-Alcaraz-Villaguay
- a) Gualeguay-Rosario del Tala-Villaguay
- a) Colón-San José-Colón
- a) La Paz-Ombú-Las Pulas
- a) La Paz-Bovril

EMPRESAS

12) "SOTA" SRL

13) "San Sebastián"

14) "Villa Eleonora"

15) "El Entrerriano Transporte de pasajeros SC.

16) "Ciudad de Paraná" SRL

17) "San Vicente"

18) "A.C.O."

19) "El Lucerito"

20) "El Aguila"

21) "El Condor"

CONCESIONES

- a) Chajarí-Concordia-Locostá (límite interprovincial)
- b) Chajarí-La Paz
- c) Concordia-Chajarí (Por Colonia)

a) Gualeguaychú-Irindarrain

a) Irazusta-Larroque

a) Paraná-Hernandarias por Eru go.

b) Paraná-Curitiembre-Cerrito.

c) Paraná-Hernandarias por ruta N° 126

d) Paraná-Fuerto Algarrobo

e) Paraná-Cerrito-Chapetón

f) Paraná-Curitiembre

g) Casa de Gobierno-La Loma-Colonia Avellaneda-San Benito

a) Paraná-Concordia-Federación

b) Paraná-Villaguay

c) Villaguay-Concordia

d) Paraná-Federación-Chajarí

a) Paraná-Maria Grande-Por el lin go.

b) Paraná-Dovril-Federal

c) Maria Grande-Villaguay

d) Paraná-Maria Grande-Por Aldea Santa Maria

a) Victoria-Nogoyá

a) Concordia-Fuerto Yerua-Nueva Escocia

a) Federal-Villaguay

b) Villaguay-San Salvador

a) Concordia-San Salvador.

3138

280

Decreto N°

NGJOYSP.-

Exp. N°

54. 933

SOYSP.-

EMPRESAS22) "Ciudad de Gualeguaychú"
SRL.

23) "3 Bocas"

24) "El Inca"

25) "Los Charruas"

26) "Transporte de Pasajeros Mi-
cro Omnibus Ayuí"

27) "Fioravanti"

28) "Feliciano"

29) "Santa Lucía"

30) "Libertador San Martín"

31) "Ciudad de Crespo"

32) "San José" SRL.

33) "Santa Elena"

34) "Guadalupe"

CONCESIONESa) Mocoretá-Brazo Largo (Límite
interprovincial.

b) Gualeguaychú-Islas del Ibicuy

c) Gualeguaychú-Holt-Isla del --
Ibicuy.

a) Gualeguay-Nogoyá

b) Gualeguay-3 Bocas-Victoria

a) Victoria-3 Bocas-Victoria

a) Concordia-Federal

a) Concordia-Colonia Ayuí Grande

a) Paraná-Viale-aciá-Dasavilba-
Bo.

a) Feliciano-Concordia

a) Paraná-La Picada-Colonia Nue-
va.a) Paraná-Villa Libertador-Pui-
ggari.

a) Paraná-Crespo.

a) Paraná-Nogoyá

b) Paraná-Concepción del Uru-
guay-For ruta N° 131c) Paraná-Concepción del Uru-
guay por Villaguayd) Paraná-Gualeguaychú-por Vill-
guaye) Paraná-Gualeguaychú- por rut
N° 131.

a) Santa Elena-La Paz

a) Paraná-Seguí.

ANEXO IEMPRESAS

35) "El Directo"

36) "La Costera Criolla" SRL.

37) "CODTA" SRL.

38) "La Victoria Transporte de Pasajeros" SRL.

39) "Ciudad de Gualaguay"

40) "Empresa Transporte de Pasajeros automotor El Tigre - Bis" SRL.

41) "Ciudad de Diamante"

42) "Deruder Hnos" SRL

43) "Empresa San Miguel"

44) "Automotores Paccot"

45) "J. C. Otero"

CONCLUSIONES

a) Concepción del Uruguay-Villa Elisa-Hacbis.

a) Paraná-Diamante-Fuiggari.
b) Paraná-Diamante (Expreso)

a) Paraná-Diamante-Fuiggari

a) Paraná-Viale
b) Paraná-Viale-Talossi
c) Paraná (Plaza Alberdi)-Oro Verde.a) Paraná-Gualaguay
b) Gualaguay-Gualaguaychú
c) Paraná-Gualaguaychúa) Paraná-Bovril
b) Paraná-Maria Grande
c) Paraná-Viale (For Sosa)

a) Diamante-Victoria

a) Colón-Villaguay

a) Concepción del Uruguay-Villaguay.

a) Colón-San Salvador
b) Colón-C. del Uruguay
c) Colón-San José-Liebig's
d) Colón-Liebig's.

a) Colón-San José-Liebig's

ANEXO II

Concesiones Sin Ruta Fija, en Jurisdicción Provincial, para los Servicios de Turismo, Viajes Especiales y/o excursiones:

EMPRESAS

- 1) "Expreso Itapé"
- 2) "Transporte Ciudad de Santa Elena"
- 3) "9 de Julio"
- 4) "3 de Febrero"
- 5) "SOTA" SRL.
- 6) "El Entrerriano Transporte de Pasajeros" SC.
- 7) "Ciudad de Paraná" SRL.
- 8) "San Vicente"
- 9) "AGO" SRL.
- 10) "Transporte Automotores Paccot"
- 11) "Ciudad de Gualaguaychú" SRL
- 12) "Fioravanti"
- 13) "Feliciano"
- 14) "Libertador San Martín" SC
- 15) "Ciudad de Crespo"
- 16) "Santa Elena"
- 17) "Guadalupe"
- 18) "El Directo"
- 19) "La Costera Criolla" SRL
- 20) "CODTA" SRL
- 21) "Ciudad de Gualaguay"
- 22) "La Flecha"
- 23) "Ciudad de Concordia" SRL.
- 24) "Bartolo Basa Viajes y Turismo"
- 25) "Enrique Hermanos"

ANEXO II

- 26) "San Jorge"
- 27) "RU del TUR"
- 28) "Martín de PEDR.C"
- 29) "Transporte Fluviales del Litoral" SRL.
- 30) "ETA" Bis.
- 31) "Flecha Bus"
- 32) "Empresa María Grande"

ANEXO III

Autorizaciones y/o Permisos, Experimentales, Precarios y Revocables, para la explotación de Servicios "Sin Rutas Fijas", de Turismo, Viajes Especiales y/o Excursiones, en Jurisdicción Provincial, otorgadas por el Poder Ejecutivo y además por la Dirección Provincial de Comunicaciones y Transporte, de conformidad a lo establecido en el Decreto N° 2953/90 MGJOYSP, y su anexo, que por el presente Decreto se transforma en Concesiones, en concordancia con el Artículo 2° de la Ley N° 3761.

EMPRESASOTORGADAS POR

- | | |
|---|---|
| 1)"J.C. Otero Transporte automotor" | Resolución N° 184/90 DFCyT(Dcto N° 2953/90 MGJOYSP) |
| 2)"El Indio" | Resolución N° 154/90 DFCyT(Dcto N° 2953/90 MGJOYSP) |
| 3)"Bettarel Hnos" | Resolución N° 183/90 DFCyT(Dcto N° 2953/90 MGJOYSP) |
| 4)"El Aguila" | Resolución N° 185/90 DFCyT(Dcto N° 2953/90 MGJOYSP) |
| 5)"Micro Omnibus Ayuí" | Dcto N° 270/85 MGJE.- |
| 6)"San José" SRL | Resolución 140/90 DFCyT(Dcto 2953/90 MGJOYSP) |
| 7)"La Victoria Transporte de Pasajeros" SRL | Resolución 153/90 y 33/91 DFCyT(Dcto 2953/90 MGJOYSP) |
| 8)"Miguel Angel Balori" | Decreto N° 1297/88 MGJE. |
| 9)"Río Paraná" | Resol. N° 163/90 DFCyT(Dcto 2953/90 MGJOYSP). |
| 10)"San Miguel" | Resol. N° 139/90 y 30/91 DFCyT(Dcto 2953/90 MGJOYSP) |
| 11)"Empresa Turismo Norte Entrerriano" | Resol. 1160/90 DFCyT(Dcto N° 2953/90 MGJOYSP). |
| 12)"Orientur Viajes" | Resol. N° 161/90 DFCyT(Dcto 2953/90 MGJOYSP) |
| 13)"Transporte Mioniz" | Resol. N° 175/90 DFCyT(Dcto 2953/90 MGJOYSP) |

A N E X O - (III) -

Autorizaciones y/o Permisos, Experimentales, Precarios y Revocables, para la explotación regular y permanente de Servicios de Transporte de Pasajeros en Vehículos Automotores en Jurisdicción de la Provincia, establecidas por el Poder Ejecutivo, que por el presente Decreto se transforman en concesiones, de conformidad al Artículo 2° de la Ley N° 3761.-

<u>IMPRESAS</u>	<u>LINEAS</u>	<u>OTORGADAS POR:</u>
1)-"SAN VICENTE"	PARANA-MARIA GRANDE- HASENKAMP.-	Decreto 1209/90-1630yST-
2)-"CIUDAD DE GUALEGUAYCHU" S.R.L.	6)-GUALEGUAY-CHIRAS GUALEGUAYCHU-LINCOLN- NUEVO SAN LLEAYSA (Servicio de temporada- del 15 de Octubre al 1°- de Abril).-	Decreto 617/88-1631.- Decreto 4249/90-1630yST-
3)-"S.O.T.A.-S.R.L."	CONCORDIA-FEDERAL.-	Decreto 2767/89-1630yST-
4)-"MICRO OMNIBUS - AYUÍ".-	CONCORDIA-LA CRUJILLA CNIA.SAN BONIFACIO.-	Decreto 6574/88-1630yST-
5)-"CIUDAD DE GUALEGUAY".-	GUALEGUAY-CHIRAS VILLA- PARANACITO.-	Decreto 5774/89-1631.-
6)-"EMPRESA MARTIN- DE PEDRO".-	PARANA - LA PAZ	Decreto 3388/89-1630yST-
7)-"EMPRESA TRANSPOR- TE AUTOMOTOR-S.R.L.-PARANA-LA PAZ-SAN JOSE- DE FELICIANO-GUAY- RO.- (límite Interprovin- cial).-		Decreto 3388/89-1630yST-
8)-"EMPRESA TRANSPOR- TE AUTOMOTOR-S.R.L.-	PARANA - LA PAZ.-	Decreto 3388/89-1630yST-

Decreto N°
Expte N° 14434/77

5430

PARANA, 28 DIC 1977

JUAN JOSE TABORDA
DIRECTOR PROV. DE TRANSPORTE
ENTRE RIOS

VISTO

Lo determinado en los Articulos 2° del Decreto Reglamentario N° 894 de la Ley 3761 y su posterior modificación Decreto N° 5160/68, sobre modificación recorrido y tarifas, aumento o disminución de vehículos, y los Articulos 49°, 51° y 53° del Decreto 894/52 y su modificación Decreto 5160/67, en lo que se refiere a la aprobación de horarios (Art. 49°), modificación horarios (Art. 51°), que deben ser considerados y aprobados por el MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, y el Artículo 60° que establece el inferendum del PODER EJECUTIVO para equiparación de tarifas en una misma ruta y el inferendum del MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS para la modificación de horarios, cambios provisionales de recorrido, suspensión de servicios temporarios, aplicación de penalidades y adjudicación de Salas de Espera; y

CONSIDERANDO:

que tal procedimiento implica un trámite innecesariamente oneroso, entorpeciendo de esa manera la agilidad que debe observar la administración;

que la DIRECCION PROVINCIAL DE TRANSPORTE, organismo técnico legal suficientemente idóneo para obrar, puede determinar por sí misma la necesidad y oportunidad de ciertos actos;

que en consecuencia se hace necesario modificar el Decreto Reglamentario 894, de la Ley N° 3761 y su posterior modificación, Decreto N° 5160/67, en lo que se refiere a las consideraciones precedentes;

Por ello;

EL GOBERNADOR DE LA PROVINCIA

DECRETA:

Artículo 1°.- Sustituyense: Los Articulos 2° del Decreto N° 894 Reglamentario de la Ley N° 3761 y su posterior modificación Decreto -

26



Executivo
Pins

Decreto N° 5430
Expte. N° 14434/77

MO y SP.

4470/68 y los Artículos 49°, 51° y 60° y su posterior modificación Decreto N° 5160/67, por los siguientes:

"ARTICULO 2º.- Las concesiones serán otorgadas por el PODER EJECUTIVO, en las condiciones que establece dicha Ley, previo informe de la DIRECCION PROVINCIAL DE TRANSPORTE, así como la autorización de modificaciones de recorrido y tarifas. La DIRECCION PROVINCIAL DE TRANSPORTE autorizará el aumento o disminución de vehículos."

"ARTICULO 49°.- Las empresas que exploten servicio de transporte de pasajeros, someterán a la consideración de la DIRECCION PROVINCIAL DE TRANSPORTE, los horarios que deseen les sean aprobados, y una vez estudiados, ésta resolverá sobre su modificación o aprobación."

"ARTICULO 51°.- Los concesionarios que consideren modificar los horarios establecidos por cada temporada, deberán solicitarlo con una anticipación de hasta SESENTA (60) días a la fecha señalada para la vigencia de los mismos. Las modificaciones tendientes a satisfacer las necesidades de orden público, serán resueltas por la DIRECCION PROVINCIAL DE TRANSPORTE."

"ARTICULO 60°.- También podrá la DIRECCION PROVINCIAL DE TRANSPORTE resolver la equiparación de tarifas en una misma ruta y en igual calidad de servicios, la modificación de horarios, cambios provisionales de recorrido, suspensión de servicios temporarios, aplicación de penalidades y ad-referendum del MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, la adjudicación de Salas de Espera."

"ARTICULO 2º.- El presente Decreto será refrendado por el Señor II-

III-

5430

(62)

Decreto N°
Expte. N° 14434/77

MO y SP.
MO y SP.

ativo

os

NO DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS.

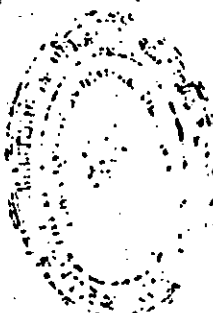
Artículo 3°. - Registrese, comuníquese, publíquese, y archívese.

MT.
opia.

DI BELLO
RODOLFO S. CARPONI

[Signature]
JUAN CARLOS RADARACCO
JEFE DPTO. DESPACHO INT.
SUBSECRETARIA DE SERVICIOS PUBLICOS

[Handwritten note]
copias de copia -
7-11-78



ESTILO RICA
OFFICE
REUNION
ENTRADA

Publicado
B.O. 16-VII-91

272

Decreto N°

2890

MGJO. y SP.-

Exp. N° 54.922

SO. y SP.-

PARANA, 1° Julio
JUN 1991

VISTO

La necesidad de reglamentar los servicios a que refiere el Artículo 32° de la Ley N° 3761; y,

CONSIDERANDO:

Que se han planteado diversas cuestiones ante la Dirección de Comunicaciones y Transporte con motivo de la falta de reglamentación de los servicios para el traslado de obreros y empleados de establecimientos privados u oficiales, de los servicios realizados por Municipios y otras entidades civiles, de servicios para traslado de docentes y estudiantes, por parte de los establecimientos educacionales;

Que, se han autorizado, provisoriamente en razón de la urgencia de las situaciones planteadas, determinados servicios — previa cumplimentación de una serie de requisitos que hacen a un estricto control del transporte en la Provincia y a la seguridad del mismo;

Que, es necesario delimitar expresamente, a través de la reglamentación del Artículo 32° de la Ley de Transporte Provincial N° 3761, cuales son los organismos e instituciones que se encuentran en condiciones de efectuar los servicios referidos, a fin de que los mismos no afecten de manera alguna los servicios regulares de autotransporte de pasajeros de jurisdicción provincial;

Que, el Artículo 32° de la Ley citada refiere al traslado de personas en camiones o vehículos similares, siendo esto con secuencia de la situación vigente al momento de la sanción de dicha norma; resultando actualmente sumamente peligroso admitir el traslado de pasajeros en camiones o vehículos similares sin reglamentarlo respecto de situaciones particulares que así lo exigen;

Que, en distintas oportunidades se ha planteado en el seno del COMITE FEDERAL DE TRANSPORTE, el cual integra la Provincia de Entre Ríos, la necesidad de que la Nación reglamente el tipo de servicios de cargas, sin resultado positivo, salvo en lo que refiere a las legislaciones locales, donde se ha legislado en

- 2 -

forma similar a la aquí planteada;

Por ello;

EL GOBERNADOR DE LA PROVINCIA

D E C R E T A :

ARTICULO 1°.- Reglamentease por el presente, el artículo 32° de la Ley N° 3761, en lo que respecta a los denominados "Servicios Especiales o Contratados", los que se clasificarán según lo dispone el presente articulado.

ARTICULO 2°.- SERVICIOS CONTRATADOS DE PERSONAL. Se entenderá por servicios contratados de personal, al traslado de pasajeros por autotransporte, efectuado por las empresas privadas o por Instituciones Oficiales, en vehículos propios o arrendados, y que tengan por finalidad el traslado de los empleados u obreros desde sus respectivos domicilios hacia el lugar de trabajo y viceversa.

ARTICULO 3°.- La Empresa o Institución que solicitare efectuar servicios contratados de personal, deberá reunir los siguientes requisitos:

- a) Deberá determinar el recorrido a efectuarse, los días y horarios a realizarse, revistiendo el carácter de temporario por los plazos que establezca el contrato en el caso de que el servicio se efectue con vehículos arrendados; no fijándose el plazo si se prestare con vehículos propios.
- b) Deberá presentar un listado de los pasajeros-empleados trasladados diariamente, no pudiendo exceder su número la cantidad de asientos del vehículo utilizado.
- c) Las unidades a utilizarse deberán previamente ser habilitadas por la Dirección Provincial de Comunicaciones y Transporte, quien las inspeccionará técnicamente.
- d) Deberá acompañarse a la solicitud una copia autenticada del contrato de arrendamiento del vehículo y de la

- 3 -

documentación del mismo, esto último ya sea que se --
trata de un vehículo arrendado o de titularidad de la
Empresa o Institución.

- e) Los choferes de los vehículos afectados al transporte
deberán denunciarse con todos sus datos, y deberán --
contar con el carnet habilitante expedido por la Di--
rección Provincial de Comunicaciones y Transporte.
- f) Los vehículos afectados al Servicio deberán contar --
con los seguros exigidos en la Ley N° 3761, y encon--
trarse al día con el pago del impuesto automotor. Ade--
más deberán estar radicados en la Provincia de Entre
Ríos.
- g) En la solicitud, el interesado deberá presentar los -
siguientes requisitos:
 - 1- Datos del solicitante o sus representantes legales.
 - 2- Domicilio legal.

ARTICULO 4°.- SERVICIOS DE ESTUDIANTES Y DOCENTES. Se denominarán
de esta manera aquellos servicios de autotransporte de pasajeros -
realizados por Instituciones Educativas para trasladar estudian--
tes y al personal docente y no-docente, ya desde y hacia el esta--
blecimiento educativo, o para la realización de viajes de estu--
dio; siendo el vehículo a utilizarse de titularidad del estableci--
miento.

ARTICULO 5°.- Las Instituciones Educativas que solicitaren ante
la Dirección Provincial de Comunicaciones y Transporte, el permiso
correspondiente para realizar el tipo de servicios a que refiere --
el Artículo anterior, deberán reunir los siguientes requisitos:

- a) Si el servicio solicitado es para el traslado del per--
sonal docente y no-docente y estudiantes desde y ha--
cia el establecimiento educativo, deberán cumplimen--
tarse los requisitos establecidos para los Servicios
Contratados de personal: debiendo efectuarse exclusi--
vamente con vehículos propios.
- b) Si el servicio solicitado tiene por objeto la realiza

- 4 -

ción de viajes con los alumnos de la Institución, deberán estar siempre relacionados con su instrucción y formación cultural, y deberán cumplimentarse los requisitos establecidos para las Instituciones o Entidades Civiles sin fines de lucro, que se relacionarán infra.

ARTICULO 6°.- SERVICIOS SIN RUTA FIJA PRESTADOS POR MUNICIPIOS. Se denominarán de esta manera, los servicios "sin ruta fija", realizados por Municipios Entrerrianos que sean titulares del dominio de la unidad con que se prestan.

ARTICULO 7°.- Los Municipios que solicitaren permiso para realizar los servicios a que refiere el Artículo anterior, deberán reunir los siguientes requisitos:

- a) Acreditar la titularidad del vehículo afectado al servicio, mediante la presentación de fotocopia autenticada del título.
- b) Deberán efectuar la inspección técnica del vehículo ante la Dirección Provincial de Comunicaciones y Transporte, quien de encontrarse en las condiciones exigidas procederá a su habilitación.
- c) Inscribir al conductor o conductores del vehículo, quienes deberán contar con el carnet expedido a tales efectos por la Dirección Provincial de Comunicaciones y Transporte.
- d) Deberán solicitar permiso de viaje cada vez que realicen un servicio Provincial o Nacional, cumplimentando todos los requisitos exigidos a las empresas prestatarias de servicios "sin ruta fija", exceptuándose el pago de la Tasa de Servicios.
- e) Los servicios a realizarse deberán ser gratuitos, solo podrá exigirse en concepto de compensación una suma de dinero suficiente a los efectos de cubrir el costo del combustible y la amortización del coche.
- f) Los coches a utilizarse deberán encuadrarse en las categorías dispuestas por el Decreto N° 2953/90 MGJO y SP., en virtud de ello se determinarán los servi--

Decreto N° 2890
Exp. N° 54.922

MGJO. y SP.-
SO. y SP.-

- 5 -

cios a autorizarse.

ARTICULO 8°.- SERVICIOS REALIZADOS POR ENTIDADES CIVILES Y DEPORTIVAS CON PERSONERIA JURIDICA. Se denominarán de esta manera los servicios de autotransporte de pasajeros realizados por Entidades Civiles con personería jurídica y sin fines de lucro, y que tengan por finalidad el traslado de sus asociados dentro de la Provincia, para realizar actividades relacionadas con el objeto de la Institución.

Requisitos:

- a) Presentación con todos los datos del solicitante acreditando la personería jurídica.
- b) Fotocopia autenticada del título de propiedad del vehículo a nombre de la entidad.
- c) Inscribir al conductor o conductores del vehículo quienes deberán contar con el carnet expedido a tales efectos por la Dirección Provincial de Comunicaciones y Transporte.
- d) Solicitar permiso de viaje cada vez que realicen un servicio Provincial o Nacional, cumplimentando todos los requisitos exigidos a las empresas prestadoras de servicios "sin ruta fija", exceptuándose el pago de la Tasa de Servicios.
- e) Los servicios a realizarse deberán ser gratuitos sólo podrá exigirse en concepto de compensación una suma de dinero suficiente a los efectos de cubrir el costo del combustible y la amortización del coche.
- f) Los coches a utilizarse deberán encuadrarse en las categorías dispuestas por el Decreto N° 2953/90 MGJO. y SP., en virtud de ello se determinarán los servicios a autorizarse.

ARTICULO 9°.- Queda prohibido el transporte de personas en camiones o vehículos similares. La Dirección Provincial de Comunicaciones y Transporte podrá autorizar excepcionalmente el traslado en

Decreto N° 2890
Exp. N° 54.522

MGJO. y SP.-
SO. y SF.-

- 6 -

camiones o vehículos similares, cuando las circunstancias y características del viaje así lo exigieren.

ARTICULO 10°.- El presente Decreto no regirá para aquellos servicios de cualquier categoría de las establecidas, que se circunscriban exclusivamente a jurisdicción municipal.

ARTICULO 11°.- En caso de incumplimiento de las condiciones requeridas por el presente, tanto las Empresas Privadas, Instituciones Educativas y/o Municipios, serán sancionados de acuerdo al régimen de penalidades existentes en la Provincia, pudiendo procederse en casos excepcionales al secuestro de los vehículos, en los términos del Decreto N° 147/77 y sus modificatorios, si se pusiere en peligro la seguridad del transporte en la Provincia. Se aplicará también como sanción, en el caso de falta grave, la revocación del Permiso autorizando el servicio de que se trata.

ARTICULO 12°.- El presente Decreto será refrendado por el señor Ministro de Gobierno, Justicia, Obras y Servicios Públicos.

ARTICULO 13°.- Regístrese, comuníquese, publíquese y archívese.

Jorge P. BUSTI
Hernán D. ORDUNA

Es Copia.-

HECTOR HUGO BID
JEFE DEPARTAMENTO DESPACHO
Subsecretaría de Obras y
Servicios Públicos

2953/90

217

B.O.
22 AGO. 90Decreto N°
Exp. N° 52.546R.C.J.E.Y.S.T.-
S.M.O. y S.P.-

PARANA,

15 JUL 1990

VISTO

La gestión promovida por la Dirección Provincial de Comunicaciones y Transporte motivada por la necesidad de actualizar la legislación concerniente al otorgamiento, funcionamiento y modalidades de prestación de los servicios de transporte automotor de pasajeros "SIN RUTA FIJA"; y

CONSIDERANDO:

Que en tal sentido los Departamentos Jurídico y Autotransporte de Pasajeros de dicha Repartición han elaborado un proyecto de reglamentación e informe con las razones de la misma;

Que se marca la ineficacia de la legislación vigente - prevista en los artículos 69° a 76° del decreto N° 394/52 - reglamentario de la ley de transporte N° 3761, por la falta de una actualización en concordancia con los cambios producidos;

Que la citada norma cuenta con una antigüedad de 38 años, período durante el cual el transporte de pasajeros ha registrado una notable evolución, tanto en los requerimientos del usuario como de la tecnología disponible, justificando así sobradamente la modificación sugerida;

Que el Organismo entiende que los servicios de transporte automotor de pasajeros sin ruta fija no reúnen la totalidad de las condiciones para ser considerados servicios públicos, por lo cual y hasta tanto se dicte una norma abarcativa de la totalidad de formas, medios y modos del autotransporte en el ámbito provincial - se hace imprescindible establecer las que permitan el funcionamiento armónico de los sistemas, adecuando los vigentes a los requerimientos actuales;

Por ello;

EL GOBERNADOR DE LA PROVINCIA

D E C R E T A :

Decreto N°

PGJOYSP.-

Exp. N° 52.546

SMO. y SP.-

ARTICULO 1°.- Derógase los Artículos 69° al 76° integrantes del Capítulo XVI - Servicios Especiales - del Decreto N° 894/52, Reglamentario de la Ley Provincial de Transporte N° 3761, en función de los argumentos expuestos.

ARTICULO 2°.- Establécense el Régimen de Procedimientos para el Otorgamiento y el Funcionamiento de los Servicios de transporte automotor de pasajeros sin ruta fija, en el ámbito de la Provincia de Entre Ríos que agregado como Anexo integra el presente.

ARTICULO 3°.- El presente decreto será refrendado por el Señor Ministro de Gobierno, Justicia, Obras y Servicios Públicos.

ARTICULO 4°.- Regístrese, comuníquese, publíquese y archívese y pase a la Dirección Provincial de Comunicaciones y Transporte para conocimiento y demás efectos.

/SP.-

En copia

BUSTI
ORDUNA.

HECTOR L. CO. SID
Jefe División de Tránsito
Secretaría Ministerial O. y S. Públicos

Exp. N° 52.245

ANEXO

REGIMEN DE PROCEDIMIENTO PARA EL OTORGAMIENTO Y EL
FUNCIONAMIENTO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE
AUTOMOTOR DE PASAJEROS SIN RUTA FIJA

- 1°.- El Poder Ejecutivo, podrá otorgar permisos para el transporte automotor de pasajeros sin ruta fija, con sujeción a lo dispuesto por la ley N° 3/61, su Decreto Reglamentario N° 694/62, complementarios, modificatorios, a lo siguiente:
- 2°.- DEL OTORGAMIENTO DE PERMISOS. a) El Poder Ejecutivo podrá otorgar permiso de transporte automotor de pasajeros sin ruta fija, proveniente de la Dirección Provincial de Comunicaciones y Transporte, que tendrá en cuenta básicamente las características de la propuesta, los antecedentes y antecedentes del postulante, su solvencia económica, las condiciones de las unidades que se ofrezcan y todo otro dato que merezca ser evaluado en función del servicio que se pretende prestar.
- b) Cuando concurren situaciones especiales que no permiten al Poder Ejecutivo otorgar la calidad de definitivo la Dirección de Comunicaciones y Transporte podrá conceder permiso de carácter experimental, precario y revocable, por el término de ciento veinte días prorrogables, ante gestión del beneficiario por un máximo de tres veces.
- 3°.- Prohibese expresamente a esta clase de servicios, cualquier tipo de competencia con los servicios regulares. Las diferencias que se pudieran suscitar serán resueltas por la Dirección Provincial de Comunicaciones y Transporte, pudiendo aplicar las sanciones que correspondan, cuando las circunstancias del caso lo aconsejen, solicitar al Poder Ejecutivo la revocación del permiso, de producirse este supuesto, el permisionario quedará inhabilitado por tres (3) años para efectuar una nueva presentación.
- 4°.- Los interesados en la obtención de permiso para el transporte automotor de pasajeros sin ruta fija, deberán presentar su

Decreto N°

2053

Exp. N° 52.546

M.D. y M.-

- 2 -

solicitud ante la Dirección Provincial de Comunicaciones y Transporte, reuniendo los siguientes requisitos:

- a) Cumplimiento de lo dispuesto por el artículo 13° de la Ley N° 3/51 en lo que le sea aplicable a este tipo de prestación.
- b) En el caso que el solicitante fuere una sociedad regularmente constituida, deberá acompañar dos copias autenticadas del contrato social, una nómina de los socios que la integran con sus datos personales y nacionalidad, y, además acreditar la personería de él o los representantes legales. Toda la documentación deberá estar certificada por la Dirección de Inspección de Personas Jurídicas.
- c) En caso de tratarse de una sociedad en formación, constancia de la misma repartición de que se encuentra en trámite.
- d) Designación de representante legal.
- e) Indicación de la categoría de servicio que se solicita y su encuadre dentro de la presente reglamentación.
- f) Memoria descriptiva y planos con la habilitación correspondiente de las instalaciones fijas cuando sean propias y estén destinadas a la explotación del servicio que se solicita.
- g) Declaración jurada del servicio que hubiere prestado o que preste en cualquier jurisdicción.
- h) Formularios de la Superintendencia de fronteras y zonas de seguridad.
- i) Declaración jurada de las concesiones y/o permisos actuales de la que fuera titular el interesado, intervenida por la Dirección Provincial de Comunicaciones y Transporte.
- j) En caso de que el interesado sea concesionario y/o permisionario de concesión provincial de servicios -

253

Decreto N°

Exp. N° 52.540

FOLIO 3

- 3 -

públicos interurbano de pasajeros en la Provincia de Entre Ríos y/o de servicios de ruta libre, no deberá cumplir los requisitos del inciso a).

- 5°.- Dentro de los cinco días de notificada la concesión, el permisionario deberá depositar en el Banco de Entre Ríos a la orden del "superior Gobierno de la Provincia de Entre Ríos-Orden Tesorero General", el derecho de inscripción que corresponda, según las características de la misma.
- 6°.- La Dirección Provincial de Comunicaciones y Transporte, podrá rechazar aquellas propuestas que no se adecuen a lo dispuesto en la reglamentación presente.
- 7°.- Los servicios de transporte turístico o que sean parte integrante de un paquete de turismo social y/o promocional que realice el estado, agentes de viajes o entidades privadas, únicamente podrán ser prestados por Empresas de Auto-transporte con permiso vigente para el transporte automotor de pasajeros sin ruta fija y con vehículos habilitados por la Dirección Provincial de Comunicaciones y Transporte.
- 8°.- Los servicios de transporte automotor de pasajeros sin ruta fija, deberán reunir los siguientes requisitos:
- a) Ser parte de una programación turística que comprenda, además del transporte y según la modalidad del servicio de que se trate, alojamiento, alimentación, excursiones y cualquier otro tipo de prestaciones, las que estarán a cargo del organizador del viaje. Lo establecido precedentemente no se exigirá para el traslado a eventos deportivos, culturales, religiosos o de características similares.
 - b) El contingente de pasajeros a transportar debe estar previamente determinado por la o las agencias de viaje contratantes. El transportista deberá consignar en una nómina los datos personales de los pasajeros, (salvo en los casos en que la reglamentación determine lo contrario) y la agencia y/o insti-

tuciones civiles que contraten el servicio.

- c) No realizar tráfico en ningún punto del recorrido excepto aquel que estuviera previamente determinado según las modalidades del servicio, y expresamente autorizado por las características del permiso.
- d) Los contratos que se celebren entre el agente de viaje o instituciones con la empresa para el transporte automotor de pasajeros, o sin ruta fija, con ajuste a la presente reglamentación, deben explicitar las condiciones y modalidades dentro de las cuales se realiza el servicio, con indicación de los detalles técnicos del viaje, fecha y horario de partida y regreso, itinerarios, lugares de pernocte y excursiones incluidas en el paquete turístico. El precio del servicio motivo del contrato, se regirá por el libre acuerdo de las partes, pero en ningún caso el valor del mismo será inferior al que surja de aplicar el índice pasajero/km. que determine la resolución tarifaria vigente, por el total del kilometraje recorrido proyectado más un adicional del 10%.

9°.- Las empresas que obtengan permiso dentro del marco de la presente reglamentación, están obligadas a presentar bimestralmente a la Dirección Provincial de Comunicaciones y Transporte, un detalle bajo la forma de declaración jurada de los servicios prestados, con indicación de los agentes de viajes, cantidad de pasajeros transportados, kilómetros recorridos y monto de cada contrato. A dicha declaración jurada se adjuntará el duplicado de la nómina de pasajeros de cada uno de los viajes realizados en el bimestre, la que deberá estar validada por la Dirección Provincial de Comunicaciones y Transporte. Además deberán presentar, por el período mencionado anteriormente, el detalle de los costos de explotación de la empresa.

10°.- Las empresas prestatarias del servicio de autotransporte de pasajeros sin ruta fija, encuadrarán su acción dentro de la categoría que le sea asignada en el decreto de otorgamiento del permiso.

Decreto N°
Exp. N° 52.540

2953

MIN. Y F.
MIO. Y C.

- 5 -

11.- A los efectos de lo dispuesto en el punto precedente, establece las siguientes categorías de prestación:

I - Categoría "A"

- a) Unidades: Vehículos que cuenten con todos los adelantos técnicos en materia de confort y seguridad, entre ellos aire acondicionado frío - calor, video, baño, bar.
- b) Antigüedad: no podrá superar los diez años para viajes nacionales y ocho para internacionales.
- c) Afectación: deben ser exclusivamente para el transporte de pasajeros.
- d) De la Prestación: sin limitación en cuanto a la longitud total del circuito.

II - Categoría "B"

- a) Unidades: Vehículos con detalles de confort y seguridad que incluyan aire acondicionado frío y calor.
- b) Antigüedad: no podrá superar los doce años.
- c) Afectación: Exclusivamente para el transporte de pasajeros.
- d) De la Prestación: Longitud máxima total del circuito — 2500 km.


III - Categoría "C"

- a) Unidades: Vehículos con condiciones mínimas de confort.
- b) Antigüedad: no podrá superar los dieciocho años para viajes jurisdiccionales y los quince para interjurisdiccionales.
- c) De la Prestación: Longitud máxima total del circuito — 1000 km.

IV - Categoría "D" - Turismo Receptivo

- a) Unidades: Vehículos vehiculares del tipo "combi", que cuenten con un máximo de diecinueve pasajeros, un mínimo de ocho. Las unidades deberán contar con equipo de aire acondicionado.

*modif. Dec. 4808/90
de auto transporte
jurisdiccionales*



Decreto N°

N.º 10.710

M.º y F.

M.º y F.

- 6 -

dicionado frío - calor.

- b) Antigüedad: No podrá superar los diez años.
- c) Prestación: Deben ser exclusivamente para el transporte de pasajeros.
- d) de la Prestación: Limitarán su accionar exclusivamente al ámbito de la provincia de Entre Ríos. Para salir del territorio provincial deberán contar con autorización de la repartición nacional competente, previa intervención de la Dirección Provincial de Comunicaciones y Transporte.

12°.- La categoría "A" comprende a las "B" y "C" pudiendo las empresas que sean permisionarias de la primera realizar servicios de las restantes; la "B" comprende de igual modo a la "C". Ninguna de las tres categorías citadas comprende a la "D" correspondiente exclusivamente a turismo receptivo. Una vez superadas las condiciones estipuladas para cada categoría no podrán las unidades ser afectadas a esas prestaciones. En caso de pretender el mantenimiento de ese encuadrado debe procederse al reemplazo de las unidades.

13°.- Las empresas permisionarias podrán avanzar a la categoría superior, adecuando su parque móvil a la misma, previa gestión ante la Dirección Provincial de Comunicaciones y Transporte y disposición del Poder Ejecutivo, por medio de decreto que así lo autorice.

14°.- Las empresas concesionarias y/o permisionarias de servicios públicos regulares de autotransporte de pasajeros — (ruta fija) y de servicios sin ruta fija, podrán utilizar las unidades indistintamente en ambos servicios siempre y cuando se trate de unidades de las comprendidas en las categorías "A" y "B", de sin ruta fija. Para el caso de utilización de unidades pertenecientes a ruta fija, estas deberán, para su inclusión en servicios de sin ruta fija, encuadrarse en la categoría en que prestarán servicio. No podrá ningún concepto de afectar los servicios regulares y permanentes.

15°.- Las unidades deberán ser propiedad de la empresa concesio-

Decreto N°

2953

Exp. N° 52.546

- 7 -

narla y/o permisionaria, estar patentadas en la Provincia de Entre Ríos y previo a su afectación al servicio deberán ser habilitadas por la Dirección Provincial de Comunicaciones y Transporte.

16°.- Adicionalmente se permitirá el arriendo de unidades, únicamente a empresas permisionarias, y estas de ninguna manera podrán afectarse a servicios de líneas regulares de auto transporte de pasajeros. Para poder arrendar unidades, la empresa permisionaria deberá contar con un mínimo de dos unidades propias. La locación no podrá exceder el plazo de un año, pudiendo autorizarse la renovación, cuando la Dirección Provincial de Comunicaciones y Transporte lo estime conveniente. Las unidades arrendadas deberán tener afectación exclusiva a la empresa arrendataria y poseer una inscripción que exprese "A. SERVICIO DE ..." (el nombre de la arrendataria).

17°.- En todos los casos, la antigüedad de los vehículos se computará por año calendario, tomando como referencia el de fabricación del chasis.

18°.- Las empresas permisionarias quedan facultadas para efectuar cambios de vehículos durante el viaje, para ello esa posibilidad debe ser prevista e incluida en las cláusulas de los contratos respectivos, en todos los casos, la unidad alternativa deberá tener las mismas características técnicas y de confort que la titular.

19°.- Queda terminantemente prohibido a la empresa permisionaria sin ruta fija transportar pasajeros de pie y/o en transportines.

20°.- Las actuales concesionarias de servicio de transporte automotor de pasajeros sin ruta fija, serán encuadradas a su pedido, en la categoría que corresponda acorde con la antigüedad y condiciones de las unidades que posean.

21°.- Acuérdase un plazo de Ciento ochenta días (180) a las ac-

Decreto N°

Exp. N° 52.546

M.J.O. y S.P.-

S.M.O. y S.P.-

- 8 -

tuales permisionarios para adecuar su parque móvil a la categoría en que deseen ser encuadradas, para el caso de aspirar a una mayor que les corresponda según esta reglamentación.

22°.- Los interesados en obtener permiso de "sin ruta fija", deberán abonar en concepto de tasa de inscripción la cantidad de boletos mínimos, incluido el adicional de base, que según la categoría, a continuación se detallan:

- | | |
|---|------|
| a) Categoría "A": 8.000 boletos mínimos | 4000 |
| b) Categoría "B": 5.000 boletos mínimos | 3000 |
| c) Categoría "C": 4.000 boletos mínimos | 2000 |
| d) Categoría "D": 4.000 boletos mínimos | 1000 |

quedan excepcionadas del pago de inscripción, por única vez, aquellas empresas que a la fecha del dictado de la presente reglamentación, sean concesionarias de servicios de transporte sin ruta fija.

23°.- Vencido el término del permiso, la empresa para solicitar su prórroga, deberá abonar nuevamente el derecho establecido en el artículo anterior. (Obliga al 50% al dueño)

24°.- Para avanzar de categoría la empresa interesada deberá abonar la diferencia existente entre ambas categorías.

25°.- Fijase prioridad para el otorgamiento de permisos de sin ruta fija a las empresas de autotransporte interurbano de pasajeros de jurisdicción provincial que tengan domicilio en la Provincia de Entre Ríos.

26°.- Fijase un plazo de noventa (90) días corridos, a partir de la fecha de publicación del presente Decreto, para que los interesados en obtener permisos de sin ruta fija, hagan su presentación, reuniendo todos los requisitos exigidos en el presente, ante la Dirección Provincial de Comunicaciones y Transporte, vencido dicho plazo el Poder Ejecutivo resolverá a propuesta de la Dirección Provincial de Comunicaciones y Transporte, sobre los pedidos formulados.

207

2053

Decreto N°

Exp. N° 52.540

Folio

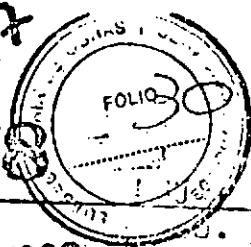
Seg. y 31.

- 9 -

27°.- En caso de ser reformada la legislación vigente en la materia, lo establecido en el presente decreto se regirá por la nueva ley que regulará los sistemas de autotransporte público interurbano de pasajeros en todas sus partes, incluso en las modificaciones de carácter contractual que se introdujeran, sin que pueda la beneficiaria alegar derecho alguno adquirido al respecto.

Empadronamiento y Registro de Azmones Ulmei 20. nov/90. -

237
Decreto N° 4808
Exp. N° 52.540



PARANA,

12 NOV 1990

VISTO

El "Reglamento de procedimiento para el otorgamiento y el funcionamiento de los servicios de transporte automotor de pasajeros sin ruta fija", aprobado por el Artículo 2° del Decreto N° 2953/90; y,

CONSIDERANDO:

Que resulta conveniente rever la antigüedad exigida para las unidades que realicen viajes jurisdiccionales, aumentándola a veinte (20) años en la categoría "C";

Que es justo también disminuir el monto establecido en el punto 22 respecto al derecho de inscripción y en el punto 23 referente al de la de prórroga del permiso;

Que las referidas modificaciones facilitarán a las empresas perisionarias su accionar en el marco de las autorizaciones que se otorgaren;

Que ha emitido opinión la Dirección Provincial de Comunicaciones y Transporte, su Departamento Jurídico y el Departamento Legal de la Subsecretaría de Obras y Servicios Públicos;

Por ello;

EL GOBERNADOR DE LA PROVINCIA

DECRETA:

ARTICULO 1°.- Modifícase el "Reglamento de procedimiento para el otorgamiento y el funcionamiento de los servicios de transporte automotor de pasajeros sin ruta fija", aprobado por el Artículo 2° del Decreto N° 2953/90 acorde con lo siguiente:

11° III- b): Antigüedad: No podrá superar los veinte (20) años para viajes jurisdiccionales y Quince (15) años para viajes interjurisdiccionales.

22°: Los interesados en obtener permiso de transporte "sin ruta -

- 2 -

fija" deberán oblar en concepto de Tasa de Inscripción la cantidad de boletos mínimos, incluido el adicional de base que, según la categoría a continuación se detallan:

- a) Categoría "A": 4.000 boletos mínimos
- b) Categoría "B": 3.000 boletos mínimos
- c) Categoría "C": 2.000 boletos mínimos
- d) Categoría "D": 2.000 boletos mínimos

Quedan exceptuadas del pago de inscripción por única vez, aquellas empresas que a la fecha del dictado de la presente reglamentación sean concesionarias de servicios de transporte "sin Ruta Fija".

23°: Vencido el término del permiso, para solicitar su prórroga, la Empresa deberá oblar el Cincuenta por Ciento (50%) del derecho establecido en el punto anterior, por cada categoría.

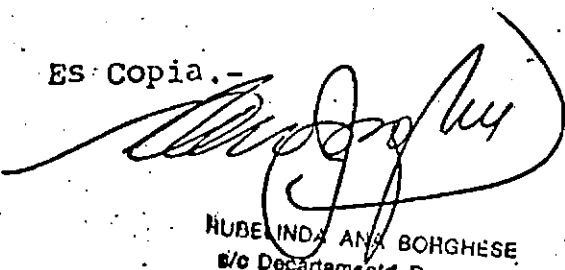
ARTICULO 2°.- El presente Decreto será refrendado por el señor - Fiscal de Estado, conforme a lo establecido por Decreto N° 3738/90 MGJO. y SP..

ARTICULO 3°.- Regístrese, comuníquese, publíquese y archívese y pase a la Dirección Provincial de Comunicaciones y Transporte para conocimiento, prosecución de su trámite.

/IA.-

Jorge P. BUSTI
Raúl BARRANDEGUY

Es Copia.-


HUBELINDA ANA BORGHESI
s/o Departamento Despacho

B.O.
18 ABR. 90

188 BIS

Decreto N°

1208

POJO. 1. 1. 1.

SPJO. 1. 1. 1.

PARANA,

VISTO

La gestión promovida por la Dirección de Comunicaciones y Transporte de Entre Ríos, propiciando la modificación del artículo 5° del Decreto N° 694/52 reglamentario de la Ley N° 3761; y,

CONSIDERANDO:

Que la citada repartición eleva a fs. 2/3 de las presentes actuaciones un proyecto de decreto el cual se fundó en la necesidad de contar con un instrumento legal que establezca el procedimiento para la adjudicación de los servicios públicos de autotransporte interurbano de pasajeros, por cuanto el Decreto N° 755/61 citado oportunamente reglamentando al respecto, por no haber sido publicado no entró en vigencia;

Que tratándose de creación de nuevos servicios, resultando aconsejable la aplicación del principio de sana competencia, conduciendo a obtener una mejor prestación en beneficio de los usuarios, asegurando un régimen de publicidad en el otorgamiento de nuevas concesiones, dadas las actuales modalidades del sistema, o bien de permisos precarios en su caso;

Que no obstante lo dispuesto por la Ley N° 3751, respecto de los diferentes procedimientos que pueden adoptarse para el otorgamiento de concesiones, y siendo una facultad discrecional del Poder Ejecutivo resolver sobre el establecimiento de nuevos servicios en jurisdicción provincial y a efectos de dar transparencia a dichos actos, se estima conveniente en todos los casos se proceda mediante licitación pública;

Que en aquellos casos en que el nuevo servicio fuere propuesto por particulares, el mismo podrá ser otorgado en forma experimental, probatoria y revocable; hasta tanto se efectúe el llamado a licitación pública y en tal circunstancia, quien estuviese prestando el servicio a licitar y haya demostrado responsabilidad y eficiencia, se beneficiará con una puntuación extra;

Que también se ha observado la necesidad de dar a publicidad mediante edictos, a toda propuesta de modificación de recorrido

188

1208

Decreto No.

Exo. N° 894/52

REJO. y M.-

SING. 3. 17.-

- 2 -

aumento de frecuencias y/o reajustes de cronogramas horarios y/o propuesta de nuevos servicios experimentales y precarios, que efectúen los interesados;

que la. 6 y 7 obran sendos dictámenes de las Asesorías Legales de la Dirección de Comunicaciones y Transporte y de la Secretaría Ministerial de Obras y Servicios Públicos, donde manifiestan no tener observaciones contrarias al dictado del proyecto en cuestión;

que el señor Director de Comunicaciones y Transporte propone que sea modificado el texto original propuesto en lo referente a la prioridad a otorgar al permisionario provisorio acorde a los dictámenes producidos por el señor Fiscal de Estado, lo que hace viable el dictado de la presente norma,

por ello, se decide:

EL GOBERNADOR DE LA PROVINCIA

DECRETA: **DECRETO N° 894/52**

ARTICULO 1°.- Modifícase el Artículo 3° del Decreto N° 894/52 REJO. el que quedará redactado de la siguiente manera:

"ARTICULO 3°.- Entiéndase por creación de servicios, aquellos que el Poder Ejecutivo considere necesario implementar en lugares donde no se prestaban, como así también los que en tal carácter propusieren los particulares. En ambos casos, para su adjudicación se procederá mediante llamado a licitación pública".

ARTICULO 2°.- El llamado a licitación pública podrá ser utilizado también por el Poder Ejecutivo, para el otorgamiento de permisos precarios, en supuestos que circunstancias de tiempo, lugar o necesidades públicas así lo determinen, siendo tales permisos esencialmente provisionales y revocables.

ARTICULO 3°.- En los casos en que el servicio motivo de la licitación fuere prestado en forma experimental, precaria y revocable, por un particular que, oportunamente lo hubiere solicitado, y habiendo sido la explotación a su cargo efectuada sin observaciones

Decreto 13

Exp. N° 50.777

H.C.J.O. y SP.-

M.O. y SP.-

- 3 -

ni sanciones por parte de la Dirección de Comunicaciones y Transporte, en caso de igualdad en las condiciones con otros oferentes tendrá el permisionario provisorio prioridad para la ejecución.

ARTICULO 4°.- Para los casos en que las empresas concesionarias y/o prestadoras de servicios de autotransporte público interurbano de pasajeros, soliciten modificaciones y/o ampliaciones de recorrido, aumento de frecuencias y/o reajustes de cronogramas horarios, y propuesta de nuevos servicios experimentales y precarios, como en todos aquellos casos en que la Dirección de Comunicaciones y Transporte lo estimare conveniente, se procederá a la publicación de edictos por un (1) día en el Boletín Oficial de la Provincia y por tres (3) días en un diario de la Capital de la Provincia y en un periódico de las localidades cabeceras del servicio y, en su defecto, en un diario de las localidades más próximas. Los edictos serán redactados por la Dirección de Comunicaciones y Transporte y publicados textualmente, solventándose el costo por parte de la empresa interesada.


ARTICULO 5°.- El presente Decreto será refrendado por el señor Ministro de Gobierno, Justicia, Obras y Servicios Públicos.

ARTICULO 6°.- Regístrese, comuníquese, publíquese y archívese y pase a la Dirección de Comunicaciones y Transporte para conocimiento y notificaciones de estilo.

/AAA-100-100-100-100

Jorge P. BUSTI
Hernán D. ORDUNA

Es Copia.-



HECTOR HUGO SID

Jefe División Despacho

Secretaría General de Gobierno

Modif. Art 43

Dec Dto 894.

DECRETO N° 1402 S.O. y S.P.-
1969 - 14 - 13 - N° 13251 / 69.

PARANA, 9 de mayo de 1969.-

VISTO:

Las presentes actuaciones por la cual la Dirección Provincial de Transporte eleva petitorio presentado por la Asociación Empresarios Transportistas Automotor "A.E.T.A.", solicitando se autorice al personal de guarda de las Empresas de Transporte Automotor/Interurbano de pasajeros, debidamente fichado y con carnet de conducir que los habilite a conducir automotor de pasajeros en reemplazo de los conductores, en caso de fuerza mayor; y,

CONSIDERANDO:

Que en el caso obra informe de la Dirección Provincial de Transporte y dictamen concordante del Señor Asesor Letrado de la misma Repartición, aconsejando modificar el Decreto N° 894 Reglamentario de la Ley 3761, a tenor de la petición:

Que siendo así proceda la revisión de las exigencias que rigen la función de guarda, para actuar en carácter de reemplazante transitorio del conductor en caso de fuerza mayor, circunstancias accidentales, imprevistos, etc., sin perjuicio de ajustar la legislación vigente, la edad exigible para el conductor,

Por ello,

EL GOBERNADOR DE LA PROVINCIA

D E C R E T A :

Artículo 1°.- Modifícase el Art.43° del Decreto N° 894 Reglamentario de la Ley 3761, en la siguiente forma:

"Art.43°.-Para ser conductor o guarda se requieren las siguientes condiciones:

CONDUCTOR:

- a) Ser mayor de 21 años de edad, saber leer y escribir.-
- b) Poseer licencia de conductor, acreditar aptitudes psicofísicas y buenos antecedentes policiales.-

GUARDA:

- a) Ser mayor de 18 años de edad, saber leer y escribir, acreditar aptitudes psicofísicas y buenos antecedentes policiales.-
- b) Poseer Licencia de conductor.-

El guarda podrá así también reemplazar transitoriamente al conductor, en caso de fuerza mayor, circunstancias accidentales, imprevistos etc..-

Artículo 2°.- El presente Decreto será refrendado por el Señor Ministro de Hacienda, Economía y Obras Públicas y firmado por el Señor Secretario de Estado de Obras y Servicios Públicos.-

Artículo 3°.- Comuníquese, etc. y pasen las actuaciones a la Dirección Provincial de Transporte, para su notificación, reposición de folios y demás efectos.-

F A V R E
Adrián V.J. Spitaleri
Ewald Luis Lance.-

COPIA DE COPIA.-

/CCB.-

160



Decreto Nº 10239/69 C.O. y S.P.
Exp: 10239/69 C.O. y S.P.

PARANA, 3 - MAR 1971

AMPLIACION ART. 12.
D.O. 29/4

1 SOLO AGENTE

VISTO

La presentación de la ASOCIACION DE REPRESENTANTES TRANSPORTISTAS AUTOMOTORES A.E.T.A., con domicilio en esta Capital, peticionando que los servicios de transporte automotor interurbano de pasajeros puedan ser prestados indistintamente y según criterio del concesionario, con un solo empleado o dos si se prefieren; y

CONSIDERANDO:

Que la ASOCIACION recurrente funda su petición en que la Ley Nº 3761 no establece obligatoriedad de que los servicios sean prestados por CONDUCTOR y GUARDA, a la vez que el Decreto Nº 334 Reglamentario de la Ley, especifica solo las opciones que debe reunir el personal, sin que ello implique obligatoriedad;

Que así también la ASOCIACION funda la gestión en modificaciones de la prestación de servicios similares con circulación en otros ámbitos territoriales, al igual que en factores de orden económico y gravitación en los costos de explotación de las Empresas;

Que de tal forma obran las intervenciones específicas de la DIRECCION PROVINCIAL DE TRANSPORTE y demás antecedentes agregados, que en definitiva resultan elementos de juicio suficientes para resolver sobre la petición formulada;

Que primordialmente corresponde tener en cuenta que en algunas prestaciones realizadas en centros urbanos de mayor densidad -ciudades y capitales-, y de desplazamiento, son atendidas únicamente por CONDUCTOR, sin que ello resiente los márgenes de seguridad propios del autotransporte de pasajeros;

Que incluso la reducción de personal en los medios de transporte de pasajeros, constituye factor de implicación en los costos de explotación, que en una u otra forma, concurren a la economía general de las Empresas y correlativamente a los regímenes tarifarios;

Por ello;

51

EL GOBERNADOR DE LA PROVINCIA

-2-

D E C R E T A :

ARTICULO 1º.- Facúltase a los Concesionarios y Representantes del servicio de transporte automotor interurbano de pasajeros de LA PROVINCIA, para realizar sus servicios indistintamente con un empleado CONDUCTOR-GUARDA, o si se prefiere dos CONDUCTOR y GUARDA. A tal efecto regirán las disposiciones específicas reglamentarias en esta materia de trabajos.

ARTICULO 2º.- Serán de aplicación en cuanto no se opongan a la presente, las disposiciones de la Ley N°3761, su Decreto Reglamentario N°894 y demás reglamentaciones vigentes.

ARTICULO 3º.- La DIRECCION PROVINCIAL DE TRANSPORTES fiscalizará el cumplimiento regular del Artículo 1º, y en su caso, podrá exigir, por sí, la incorporación del GUARDA, cuando la naturaleza de la prestación lo hiciera exigible.

ARTICULO 4º.- El presente Decreto será refrendado por el señor **MINISTRO DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS**.

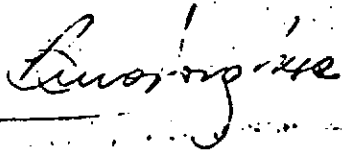
ARTICULO 5º.- Regístrese, comuníquese, publíquese, y archívese, y púese los autos en la DIRECCION PROVINCIAL DE TRANSPORTES, por su notificación, demás efectos pertinentes y archivo, previa reproducción de sellados.

P A V R E

Jorge Norberto Vilasclara.

ES COPIA

PM.



PARANA,

20 MAR 1991

VISTO

CAPITULO XV

El reglamento orgánico de la Dirección Provincial de Comunicaciones y Transporte, aprobado por decreto N° 3993/90 RGJ0158; y,

CONSIDERANDO:

que la reforma del estado en que el Gobierno Provincial se encuentra empeñado, requiere de un proceso de descentralización que tiene su correlato en una simplificación de las estructuras orgánicas;

que dicha reforma del estado tiene como objetivos fundamentales la descentralización y la desconcentración de las estructuras del estado provincial, la cual exige como medida prioritaria el redimensionamiento de la estructura central;

que a pesar del corto lapso de vigencia de la orgánica aprobada por decreto N° 3993/90 se ha detectado la posibilidad de avanzar en los objetivos antes enunciados sin resentir el cumplimiento de la misión del organismo;

que la Dirección de Planificación de la Subsecretaría de Obras y Servicios Públicos, ha tomado la intervención que orgánicamente le compete;

que por lo tanto debe sustituirse el anexo I que integra el ya citado decreto, por el que responde a esta nueva condición;

Por ello;

EL GOBERNADOR DE LA PROVINCIA

D E C R E T A:

ARTICULO 1°.- Sustitúyese el anexo I del decreto 3993/90 RGJ0158 por el que forma parte integrante del presente decreto.

ARTICULO 2°.- El presente decreto será refrendado por el señor Ministro de Gobierno, Justicia, Obras y Servicios Públicos.

ARTICULO 3°.- Regístrese, comuníquese, publíquese y archívese.-

es copia

BUSTI-ORDUNA.-

HECTOR AUGUSTO SID
JEFE DEPARTAMENTO DESPACHO
Subsecretaría de Obras y
Servicios Públicos

CAPITULO XV

DIRECCION PROVINCIAL DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

MISION

1. Entender en la coordinacion, ordenamiento y control del transporte, tanto de pasajeros como de carga, interviniendo con los organismos especificos en la planificacion necesaria para una eficiente prestacion del servicio.

2. FUNCIONES

Seran sus funciones:

- 2.1 Exigir el cumplimiento y aplicacion de la Ley de Transportes, de los reglamentos vigentes y de los que se dictaren sobre la materia.
- 2.2 Proyectar los reglamentos generales y especiales de las Leyes de Transporte, y las modificaciones cuyas necesidades se establezcan en el futuro, para su mejor aplicacion y cumplimiento.
- 2.3 Entender en la organizacion racional de los sistemas de transporte en la jurisdiccion provincial, atendiendo a su funcion social y economica; en orden a la planificacion integral que para los mismos se determine.
- 2.4 Entender en las tramitaciones de solicitudes de permiso para servicios de transporte publico; asi como tambien en el establecimiento de los regimenes tarifarios de los servicios publicos de transporte en la jurisdiccion provincial.
- 2.5 Entender en la coordinacion de los servicios de transporte provinciales con los nacionales e internacionales.
- 2.6 Preparar y organizar los pliegos de llamado a licitacion para Concesiones de Servicio Publico de Transportes.
- 2.7 Coordinar con los organismos competentes las medidas para garantizar la buena circulacion del transporte.
- 2.8 Entender en la habilitacion y contralor de las Estaciones Terminales de Omnibus, Salas de Espera y similares, asi como en lo atinente a terminales de cargas.
- 2.9 Llevar un registro provincial de licencias de conduccion del personal afectado a los medios de transporte que corran en la Provincia, ya sean estos de cargas o pasajeros.
- 2.10 Llevar un registro unico de vehiculos afectados al transporte tanto de pasajeros como de cargas en la jurisdiccion provincial.

2.11 Establecer un sistema de informacion respecto a los tramites sobre Registros de Conductores, en particular en cuanto a inhabilitaciones, en forma tal de prestar un servicio a los Municipios como responsables directos de su otorgamiento.

2.12 Entender en la elaboracion de "Convenios Nacion - Provincia" en materia de transportes, ejerciendo un estricto control de su aplicacion, en procura de una mayor eficiencia en la oferta al usuario.

2.13 Entender, en funcion de los intereses provinciales, en todos los tramites de privatizaciones de prestaciones de servicios de transporte a cargo del Estado, asi como en los servicios conexos de estos.

2.14 Desarrollar ademas, todas las otras funciones que surjan de su mision, las complementarias de la misma, las necesarias para su administracion interna y las que le fije el Sr. Director General de Gestion Tecnico Administrativa de Obras y Servicios Publicos.

RELACIONES DE DEPENDENCIA Y ADMINISTRATIVAS

3. Depende directamente del Director General de Gestion Tecnico Administrativa de Obras y Servicios Publicos.

4. Mantiene relacion directa, salvo cuando el Director General de Gestion Tecnico Administrativa de Obras y Servicios Publicos deba emitir su opinion con los organismos del Poder Ejecutivo de su mismo nivel jerarquico.

ESTRUCTURA ORGANICA

5. La Direccion Provincial de Comunicaciones y Transportes esta integrada por:

5.1 Director

5.2 Coordinacion General

5.3 Departamento Transporte de Pasajeros

5.4 Departamento Transporte de Cargas

5.5 Departamento Inspecciones

5.6 Departamento Despacho y Administracion

5.7 Departamento Juridico

5.8 Departamento Tecnico

5.9 Delegaciones del interior

COORDINACION GENERAL

TAREA

6. Atender lo atinente a la coordinacion de las distintas formas, modos y elementos del transporte, como asi tambien en su administracion y contralor en jurisdiccion provincial; asistiendo y reemplazando al Director Provincial de Comunicaciones y Transportes en su ausencia.

7. FUNCIONES

Seran sus funciones:

- 7.1 Asistir al Director Provincial de Comunicaciones y Transportes en todo tramite relacionado con la coordinacion, administracion y/o contralor de los servicios de transporte, en sus distintas modalidades y jurisdicciones.
- 7.2 Entender en todo lo atinente a la difusion del accionar de la Direccion, asi como en la relacion con las instituciones de la comunidad.
- 7.3 Garantizar la eficiencia del tramite y gestion de las areas dependientes de la Direccion Provincial de Comunicaciones y Transportes, proyectando con sus responsables los informes de caracter especial que deban ser sometidos a consideracion del Sr. Director.
- 7.4 Desarrollar ademas, todas las otras funciones que surjan de su tarea, las complementarias de la misma, las necesarias para su administracion interna y las que le fije el Director Provincial de Comunicaciones y Transportes.

RELACIONES DE DEPENDENCIA Y ADMINISTRATIVAS

8. Depende directamente del Director Provincial de Comunicaciones y Transportes.
9. Mantiene relacion directa, salvo cuando el Director Provincial de Comunicaciones y Transportes deba emitir su opinion, con los organismos del Poder Ejecutivo de su mismo nivel jerarquico.

ESTRUCTURA ORGANICA

10. La Coordinacion General esta integrada por:

- 10.1 Coordinador General

DEPARTAMENTO TRANSPORTE DE PASAJEROS

TAREA

11. Entender en la ejecución de procedimientos tendientes al otorgamiento, renovación o caducidad de permisos y concesiones para la prestación de servicios de transporte de pasajeros, en sus distintas modalidades y formas, procurando su eficiencia.

12. FUNCIONES

Serán sus funciones:

- 12.1 Controlar y fiscalizar el servicio de transporte de pasajeros, sea este de líneas regulares o de turismo, que se prestan en jurisdicción provincial, interviniendo en los otorgados por concesión nacional conforme a la legislación vigente; en sus distintas modalidades.
- 12.2 Efectuar relevamientos de frecuencias horarias para establecer los cuadros de prestación de servicios.
- 12.3 Llevar un registro actualizado de vehículos afectados al transporte automotor de pasajeros, sean estos afectados a líneas regulares o de turismo.
- 12.4 Controlar la obligación de las empresas prestatarias de servicios de jurisdicción provincial de contratar sus seguros con el Instituto Autárquico Provincial del Seguro.
- 12.5 Controlar el personal de conducción, llevando un registro para su inscripción.
- 12.6 Informar en lo referente a la concesión de servicios especiales; en cualesquiera de sus modalidades.
- 12.7 Ejercer el control de todo lo referido al funcionamiento de Estaciones Terminales y Salas de Espera para el transporte automotor de pasajeros.
- 12.8 Intervenir en todo lo atinente a las prestaciones de servicio ferroviario, fluvial y aéreo; en tanto y en cuanto la legislación vigente lo permita y en defensa de los intereses provinciales.
- 12.9 Desarrollar además, todas las otras funciones que surjan de su tarea, las complementarias de la misma, las necesarias para su administración interna y las que le fije el Director Provincial de Comunicaciones y Transportes.

RELACIONES DE DEFENDENCIA Y ADMINISTRATIVAS

13. Depende directamente del Director Provincial de Comunicaciones y Transportes.
14. Mantiene relacion directa, salvo cuando el Director Provincial de Comunicaciones y Transportes deba emitir su opinion, con los organismos del Poder Ejecutivo de su mismo nivel jerarquico.

ESTRUCTURA ORGANICA

15. El Departamento Transporte de Pasajeros esta integrado por:
 - 15.1 Jefe de Departamento
 - 15.2 Division Servicio de Lineas Regulares y Permanentes de Autotransporte.
 - 15.3 Division Servicios Especiales y Suburbanos de Autotransporte.

DIVISION SERVICIO DE LINEAS REGULARES Y PERMANENTES DE AUTO TRANSPORTES.

TAREA

16. Atender todo lo relacionado con el otorgamiento, renovacion o caducidad de permisos de concesiones para la prestacion del servicio de transporte de pasajeros en cuanto estos correspondan a lineas regulares y permanentes de autotransporte.

17. FUNCIONES

Seran sus funciones:

- 17.1 Entender en el control del servicio de autotransporte de pasajeros que se prestan regular y permanentemente en jurisdiccion provincial, interviniendo en los otorgados por concesion nacional conforme a la legislacion vigente
- 17.2 Establecer los cuadros de frecuencias horarias para el autotransporte de pasajeros de lineas regulares y permanentes, y las correspondientes prestaciones de servicios
- 17.3 Registrar los vehiculos afectados al transporte automotor de pasajeros en servicios regulares y permanentes.
- 17.4 Ejercer el control de las empresas prestatarias de servicios de jurisdiccion provincial en cuanto a la contratacion del seguro con el Instituto Autarquico Provincial del Seguro.

17.5 Registrar el personal de conduccion afectado a las lineas regulares y permanentes de autotransporte de pasajeros, efectuando su control periodico.

17.6 Efectuar el control de Terminales y Salas de Espera destinadas al autotransporte de pasajeros.

17.7 Desarrollar ademas, todas las otras funciones que surjan de su tarea, las complementarias de la misma, las necesarias para su administracion interna y las que le fije el Jefe del Departamento Autotransporte de Pasajeros.

RELACIONES DE DEFENDENCIA Y ADMINISTRATIVAS

18. Depende directamente del Jefe del Departamento Transporte de Pasajeros.

19. Mantiene relacion directa, salvo cuando el Jefe del Departamento Transportes de Pasajeros deba emitir su opinion con los organismos del Poder Ejecutivo de su mismo nivel jerarquico.

ESTRUCTURA ORGANICA

20. La Division Servicios de Lineas Regulares y Permanentes de Autotransporte esta integrada por:

20.1 Jefe de Division

DIVISION SERVICIOS ESPECIALES Y SUBURBANOS DE AUTOTRANSORTE

TAREA

21. Atender todo lo relacionado con el otorgamiento de permisos para la prestacion de servicios especiales y suburbanos de transporte automotor de pasajeros.

22. FUNCIONES

22.1 Entender en el control del servicio de autotransporte especiales de pasajeros y de lineas suburbanas; interviniendo en el otorgamiento de permisos para los primeros y de concesiones para los segundos.

22.2 Establecer los cuadros de frecuencias horarias para el autotransporte de pasajeros de lineas suburbanas y las correspondientes prestaciones de servicios.

22.3 Registrar los servicios afectados al transporte automotor especial de pasajeros y de lineas suburbanas.

22.4 Ejercer el control de las empresas prestatarias de servicios especiales y de líneas suburbanas en cuanto a la contratación del seguro con el Instituto Autárquico Provincial del Seguro.

22.5 Registrar el personal de conducción afectado a las líneas especiales y suburbanas de autotransporte de pasajeros, efectuando su control periódico.

22.6 Desarrollar además, todas las otras funciones que surjan de su tarea, las complementarias de la misma, las necesarias para su administración interna y las que le fije el Jefe del Departamento Transporte de Pasajeros.

RELACIONES DE DEPENDENCIA Y ADMINISTRATIVAS

23. Depende directamente del Jefe del Departamento Transporte de Pasajeros.

24. Mantiene relación directa, salvo cuando el Jefe del Departamento Transportes de Pasajeros deba emitir su opinión con los organismos del Poder Ejecutivo de su mismo nivel jerárquico.

ESTRUCTURA ORGANICA

25. La División Servicios Especiales y Suburbanos de Autotransporte está integrada por:

25.1 Jefe de División

DEPARTAMENTO TRANSPORTE DE CARGAS

TAREA

26. Entender en todo lo referente al accionar del transporte de cargas y/o mercaderías, en sus distintos modos y formas dentro del territorio provincial.

27. FUNCIONES

Serán sus funciones:

27.1 Controlar y fiscalizar los servicios de transporte de cargas de jurisdicción nacional, provincial o internacional, en cualquiera de sus formas y de acuerdo con los regímenes vigentes.

27.2 Llevar un registro único de transporte automotor de cargas de Entre Ríos, actualizado con los vehículos afectados a dicho transporte, sus permisionarios y personal de conducción.

27.3 Mantener una estrecha y permanente vinculacion con las Direcciones Nacional y Provincial de Vialidad, Ferrocarril Nacional General Urquiza, Junta Nacional de Granos, Administracion General de Puertos, Direccion Nacional de Aviacion Civil, oficinas de Rentas Provincial y Municipales, o quienes sustituyan o reemplacen a estos, asi como con todo otro organismo oficial o privado relacionado con el transporte de cargas.

27.4 Desarrollar ademas, todas las otras funciones que surjan de su tarea, las complementarias de la misma, las necesarias para su administracion interna y las que le fije el Director Provincial de Comunicaciones y Transportes.

RELACIONES DE DEPENDENCIA Y ADMINISTRATIVAS

28. Depende directamente del Director Provincial de Comunicaciones y Transportes.

29. Mantiene relacion directa, salvo cuando el Director Provincial de Comunicaciones y Transportes deba emitir su opinion, con los organismos del Poder Ejecutivo de su mismo nivel jerarquico.

ESTRUCTURA ORGANICA

30. El Departamento Transporte de Cargas esta integrado por:

30.1 Jefe de Departamento

DEPARTAMENTO INSPECCIONES

TAREA

31. Entender en todo lo relativo al contralor de las unidades utilizadas para el transporte de pasajeros y cargas en sus distintos modos y formas, y en el control de los servicios de transporte, regulares o no, exigiendo el cumplimiento de las reglamentaciones vigentes.

32. FUNCIONES

Serán sus funciones:

32.1 Coordinar con los Departamento Transportes de Pasajeros y de Cargas, las inspecciones tecnico-mecanicas, de confort y seguridad, de servicios e higiene de las unidades afectadas; de estaciones terminales y salas de espera o similares.

32.2 Implementar y desarrollar un sistema técnico de verificación a fin de comprobar que los servicios se cumplan de acuerdo con la programación, determinando y evaluando deficiencias y proponiendo las correspondientes correcciones.

32.3 Llevar un registro actualizado de las inspecciones realizadas en el ámbito de la provincia.

32.4 Propiciar la celebración de acuerdos con los Municipios y/o Juntas de Gobierno, o Direcciones de Transportes de otras jurisdicciones, tendientes a facilitar la tarea de control y verificación de los servicios de transporte.

32.5 Entender en las tramitaciones relacionadas con la incorporación o baja de unidades de los servicios de transporte.

32.6 Desarrollar además, todas las otras funciones que surjan de su tarea, las complementarias de la misma, las necesarias para su administración interna y las que le fije el Director Provincial de Comunicaciones y Transportes.

RELACIONES DE DEPENDENCIA Y ADMINISTRATIVAS

33. Depende directamente del Director Provincial de Comunicaciones y Transportes.

34. Mantiene relación directa, salvo cuando el Director Provincial de Comunicaciones y Transportes deba emitir su opinión, con los organismos del Poder Ejecutivo de su mismo nivel jerárquico.

ESTRUCTURA ORGANICA

35. El Departamento Inspecciones esta integrado por:

35.1 Jefe de Departamento

35.2 Division Contralor de Servicios

35.3 Division Inspecciones Tecnicas y Mecanicas

DIVISION CONTRALOR DE SERVICIOS

TAREA

36. Atender todo lo relativo al contralor de los servicios de transporte de pasajeros y carga, regulares o no, en todas sus modalidades, exigiendo el cumplimiento de las reglamentaciones vigentes.

37. FUNCIONES

Serán sus funciones:

- 37.1 Realizar el contralor permanente de los servicios de transporte, comprobando la prestación de los mismos de acuerdo a las programaciones establecidas, determinando y evaluando deficiencias y proponiendo las modificaciones necesarias, en particular en cuanto al confort y seguridad, calidad e higiene de los servicios.
- 37.2 Realizar el contralor permanente de las terminales y salas de espera, fundamentalmente en cuanto a su funcionamiento, confort, calidad e higiene de los servicios que en ella se prestan.
- 37.3 Registrar adecuadamente las inspecciones que se realicen en el ámbito provincial para el cumplimiento de su tarea.
- 37.4 Realizar las gestiones necesarias para la concreción de acuerdos con los Municipios y/o Juntas de Gobierno, o Direcciones de Transporte de otras jurisdicciones, para facilitar la tarea de control y verificación de los servicios prestados.
- 37.5 Desarrollar además, todas las otras funciones que surjan de su tarea, las complementarias de la misma, las necesarias para su administración interna y las que le fije el Jefe del Departamento Inspecciones.

RELACIONES DE DEPENDENCIA Y ADMINISTRATIVAS

38. Depende directamente del Jefe del Departamento Inspecciones.
39. Mantiene relación directa, salvo cuando el Jefe del Departamento Inspecciones deba emitir su opinión con organismos del Poder Ejecutivo de su mismo nivel jerárquico.

ESTRUCTURA ORGANICA

40. La División Contralor de Servicios esta integrado por:

40.1 Jefe de División

DIVISION INSPECCIONES TECNICAS Y MECANICAS

TAREA

41. Atender todo lo relativo a la inspección técnica y mecánica de los servicios de transporte de pasajeros y carga, en todas sus modalidades, a fin de garantizar que los servicios se cumplan de acuerdo a las reglamentaciones vigentes.

42. FUNCIONES

Serán sus funciones:

- 42.1 Realizar las inspecciones técnico-mecánicas de carácter periódico, obligatorio o de contralor, con el fin de asegurar que la prestación de los servicios de transporte de pasajeros y carga sean efectuados con los medios y en las condiciones que correspondan.
- 42.2 Registrar adecuadamente las inspecciones que se realicen en el ámbito de la provincia.
- 42.3 Intervenir en las tramitaciones relacionadas con la incorporación o baja de unidades afectadas a los servicios de transporte.
- 42.4 Realizar las gestiones necesarias para la concreción de acuerdos con los Municipios y/o Juntas de Gobierno, o Direcciones de Transporte de otras jurisdicciones, para facilitar la tarea de control y verificación de los servicios prestados.
- 42.5 Desarrollar además, todas las otras funciones que surjan de su tarea, las complementarias de la misma, las necesarias para su administración interna y las que le fije el Jefe del Departamento Inspecciones.

RELACIONES DE DEPENDENCIA Y ADMINISTRATIVAS

- 43. Depende directamente del Jefe del Departamento Inspecciones.
- 44. Mantiene relación directa, salvo cuando el Jefe del Departamento Inspecciones deba emitir su opinión con organismos del Poder Ejecutivo de su mismo nivel jerárquico.

ESTRUCTURA ORGANICA

- 45. La División Inspecciones Técnicas y Mecánicas está integrada por:
 - 45.1 Jefe de División

DEPARTAMENTO DESPACHO Y ADMINISTRACION

TAREA

- 46. Entender en todo trámite administrativo con origen o destino en la Dirección Provincial de Comunicaciones y Transporte, en el contralor del personal de la misma, y en lo atinente al manejo de los recursos del organismo.

47. FUNCIONES

Serán sus funciones:

- 47.1 Elaborar propuestas de Decretos y Resoluciones en lo atiniente al ordenamiento del transporte.
- 47.2 Intervenir en la confección de notas, pases, escritos, expedientes y en la disposición de todo trámite de la Dirección.
- 47.3 Recepcionar, registrar, clasificar y distribuir la documentación y correspondencia originada o dirigida a la repartición.
- 47.4 Efectuar las comunicaciones y/o notificaciones de toda documentación que se reciba y merezca tal trámite.
- 47.5 Hacer conocer las Resoluciones que emita la Dirección.
- 47.6 Velar por la conservación del edificio y los demás bienes, solicitando el mantenimiento adecuado y asumiendo las responsabilidades de intendencia de los inmuebles.
- 47.7 Llevar el registro de los bienes muebles e inmuebles de la repartición.
- 47.8 Entender en lo relacionado con los recursos, incluido los provenientes de los fondos específicos que se determinen; necesidades financieras, presupuestarias y controles de partidas de la repartición; interviniendo en lo relacionado con viáticos.
- 47.9 Entender en la administración de personal, y consecuentemente en el contralor de horarios.
- 47.10 Intervenir en la confección de la Memoria y Presupuesto Anual de la Dirección Provincial de Comunicaciones y Transportes.
- 47.11 Desarrollar además, todas las otras funciones que surjan de su tarea, las complementarias de la misma, las necesarias para su administración interna y las que le fije el Director Provincial de Comunicaciones y Transportes.

RELACIONES DE DEPENDENCIA Y ADMINISTRATIVAS

48. Depende directamente del Director Provincial de Comunicaciones y Transportes.
49. Mantiene relación directa, salvo cuando el Director Provincial de Comunicaciones y Transportes deba emitir su opinión, con los organismos del Poder Ejecutivo de su mismo nivel jerárquico.

ESTRUCTURA ORGANICA

50. El Departamento Despacho y Administracion esta integrado por:

- 50.1 Jefe de Departamento
- 50.2 Division Mesa de Entradas, Salidas y Archivo
- 50.3 Division Personal
- 50.4 Division Administrativo Contable

DIVISION MESA DE ENTRADAS, SALIDAS Y ARCHIVO

TAREA

51. Atender todo lo relativo al tramite administrativo de la Direccion Provincial de Comunicaciones y Transporte, su registro y contralor.

52. FUNCIONES

Seran sus funciones:

- 52.1 Recepcionar, registrar, distribuir y archivar toda la documentacion relativa a la Direccion Provincial de Comunicaciones y Transporte.
- 52.2 Confeccionar, distribuir y archivar las Resoluciones emanadas de la Direccion Provincial de Comunicaciones y Transportes.
- 52.3 Desarrollar ademas, todas las otras funciones que surjan de su tarea, las complementarias de la misma, las necesarias para su administracion interna y las que le fije el Jefe del Departamento Despacho y Administracion.

RELACIONES DE DEPENDENCIA Y ADMINISTRATIVAS

53. Depende directamente del Jefe del Departamento Despacho y Administracion:

54. Mantiene relacion directa, salvo cuando el Jefe del Departamento Despacho y Administracion deba emitir su opinion con organismos del Poder Ejecutivo de su mismo nivel jerarquico.

ESTRUCTURA ORGANICA

55. La Division Mesa de Entradas, Salidas y Archivo esta integrada por:

- 55.1 Jefe de Division

DIVISION PERSONAL

TAREA

56. Atender todo lo relativo a los recursos humanos de la Direccion Provincial de Comunicaciones y Transportes, incluyendo todo lo relativo a la administracion de personal.

57. FUNCIONES

Seran sus funciones:

- 57.1 Coordinar y actualizar todo lo relativo a las novedades de personal, produciendo un informe diario de situacion para conocimiento del Sr. Director, conforme a las pautas que se establezcan.
- 57.2 Llevar un registro actualizado de la dotacion de personal y de situacion de revista de los mismos, incluyendo el correspondiente legajo de personal.
- 57.3 Ejercer el contralor de los viaticos conforme a las disposiciones que se establezcan al respecto, llevando un registro por agente de toda comision que estos realicen.
- 57.4 Desarrollar ademas, todas las otras funciones que surjan de su tarea, las complementarias de la misma, las necesarias para su administracion interna y las que le fije el Jefe del Departamento Despacho y Administracion.

RELACIONES DE DEPENDENCIA Y ADMINISTRATIVAS

58. Depende directamente del Jefe del Departamento Despacho y Administracion.
59. Mantiene relacion directa, salvo cuando el Jefe del Departamento Despacho y Administracion deba emitir su opinion con organismos del Poder Ejecutivo de su mismo nivel jerarquico.

ESTRUCTURA ORGANICA

60. La Division Personal esta integrada por:

- 60.1 Jefe de Division

DIVISION ADMINISTRATIVO CONTABLE

TAREA

61. Atender todo lo relativo a los aspectos contables para el funcionamiento de la Direccion Provincial de Comunicaciones y Transporte, interviniendo en la elaboracion del presupuesto anual.

62. FUNCIONES

Seran sus funciones:

- 62.1 Intervenir en todo tramite administrativo-contable en que se vea involucrada la Direccion Provincial de Comunicaciones y Transporte, en coordinacion con el Servicio Administrativo Contable Jurisdiccional.
- 62.2 Atender todo lo necesario para la administracion de los recursos que provengan de fondos especificamente afectados.
- 62.3 Registrar en forma analitica el inventario de los bienes fisicos y reales afectados al funcionamiento de la Direccion Provincial de Comunicaciones y Transportes.
- 62.4 Intervenir en la elaboracion del presupuesto anual y calculo de recursos.
- 62.5 Desarrollar ademas, todas las otras funciones que surjan de su tarea, las complementarias de la misma, las necesarias para su administracion interna y las que le fije el Jefe del Departamento Despacho y Administracion.

RELACIONES DE DEPENDENCIA Y ADMINISTRATIVAS

63. Depende directamente del Jefe del Departamento Despacho y Administracion.
64. Mantiene relacion directa, salvo cuando el Jefe del Departamento Despacho y Administracion deba emitir su opinion con organismos del Poder Ejecutivo de su mismo nivel jerarquico.

ESTRUCTURA ORGANICA

65. La Division Administrativo-Contable esta integrada por:

- 65.1 Jefe de Division

DEPARTAMENTO JURIDICO

TAREA

66. Asistir al Director Provincial de Comunicaciones y Transportes en los aspectos juridicos en toda materia de su competencia.

67. FUNCIONES

Seran sus funciones:

- 67.1 Intervenir en el encuadre legal de las tramitaciones que se le requieran, emitiendo opinion al respecto.
- 67.2 Realizar anteproyectos de legislacion en materia de transportes en coordinacion con los respectivos Departamentos de la Direccion de Comunicaciones y Transportes.
- 67.3 Intervenir en la redaccion de los pliegos de bases y condiciones para los llamados a concurso para la concesion de servicios de transporte.
- 67.4 Asistir al Director y colaborar con los Departamentos en cuestiones que, por su naturaleza, requieran el asesoramiento tecnico-juridico.
- 67.5 Desarrollar ademas, todas las otras funciones que surjan de su tarea, las complementarias de la misma, las necesarias para su administracion interna y las que le fije el Director Provincial de Comunicaciones y Transportes.

RELACIONES DE DEPENDENCIA Y ADMINISTRATIVAS

68. Depende directamente del Director Provincial de Comunicaciones y Transportes.
69. Mantiene relacion directa, salvo cuando el Director Provincial de Comunicaciones y Transportes deba emitir su opinion, con los organismos del Poder Ejecutivo de su mismo nivel jerarquico.

ESTRUCTURA ORGANICA

70. El Departamento Juridico esta integrado por:

- 70.1 Jefe de Departamento

DEPARTAMENTO TECNICO

TAREA

71. Intervenir en la planificacion, organizacion y estructuracion de los aspectos tecnicos concernientes a los servicios de transporte, tanto de pasajeros como de carga, en sus diversas formas y asegurando la coordinacion intermodal.

72. FUNCIONES

Seran sus funciones:

- 72.1 Asistir a los restantes departamentos de la Direccion en lo atinente a las relaciones interjurisdiccionales e intermodales, que garanticen el funcionamiento del sistema de transporte como tal.
- 72.2 Desarrollar por si o con la intervencion de terceros los estudios tendientes a determinar, modificar y/o ajustar la estructura del sistema de transportes en la jurisdiccion provincial.
- 72.3 Realizar un adecuado seguimiento de las privatizaciones de servicios y/o concesiones de obra publica que se otorguen, ya sean a nivel nacional o provincial, para verificar la adecuada atencion de los intereses provinciales.
- 72.4 Desarrollar ademas, todas las otras funciones que surjan de su tarea, las complementarias de la misma, las necesarias para su administracion interna y las que le fije el Director Provincial de Comunicaciones y Transportes.

RELACIONES DE DEPENDENCIA Y ADMINISTRATIVAS

73. Depende directamente del Director Provincial de Comunicaciones y Transportes.
74. Mantiene relacion directa, salvo cuando el Director Provincial de Comunicaciones y Transportes deba emitir su opinion, con los organismos del Poder Ejecutivo de su mismo nivel jerarquico.

ESTRUCTURA ORGANICA

75. El Departamento Tecnico esta integrado por:

- 75.1 Jefe de Departamento

DELEGACIONES DEL INTERIOR

TAREA

Ejercer en el territorio que se determine la representación de los Departamentos de Transportes de Pasajeros, de Cargas, e Inspecciones; con el fin de asegurar una efectiva descentralización para el cumplimiento de la misión de la Dirección de Comunicaciones y Transportes.

FUNCIONES

Serán sus funciones:

- 77.1 Entender en la expedición de permisos para viajes especiales.
- 77.2 Llevar a cabo las inspecciones técnico-mecánicas, de confort y seguridad, de servicios e higiene de las unidades afectadas, de estaciones terminales y salas de espera o similares, dentro de su jurisdicción territorial.
- 77.3 Ejercer la representación de la Dirección en relación con las prestaciones de servicio en su jurisdicción territorial, así como la relación con los Municipios y la comunidad en general.
- 77.4 Desarrollar además, todas las otras funciones que surjan de su tarea, las complementarias de la misma, las necesarias para su administración interna y las que le fije el Director Provincial de Comunicaciones y Transportes.

RELACIONES DE DEPENDENCIA Y ADMINISTRATIVAS

Depende directamente del Director Provincial de Comunicaciones y Transportes.

Mantiene relación directa, salvo cuando el Director Provincial de Comunicaciones y Transportes deba emitir su opinión, con los organismos del Poder Ejecutivo de su mismo nivel jerárquico.

ESTRUCTURA ORGANICA

La creación de las dependencias regionales con rango de División será establecida por Resolución de la Subsecretaría de Obras y Servicios Públicos y estará integrada por:

- 80.1 Jefe de División, con atribuciones de delegado de la Dirección Provincial de Comunicaciones y Transportes.

DEPARTAMENTO TECNICO

TAREA

1. Intervenir en la planificacion, organizacion y estructuracion de los aspectos tecnicos concernientes a los servicios de transporte, tanto de pasajeros como de carga, en sus diversas formas y asegurando la coordinacion intermodal.

2. FUNCIONES

Seran sus funciones:

- 72.1 Asistir a los restantes departamentos de la Direccion en lo atinente a las relaciones interjurisdiccionales e intermodales, que garanticen el funcionamiento del sistema de transporte como tal.
- 72.2 Desarrollar por si o con la intervencion de terceros los estudios tendientes a determinar, modificar y/o ajustar la estructura del sistema de transportes en la jurisdiccion provincial.
- 72.3 Realizar un adecuado seguimiento de las privatizaciones de servicios y/o concesiones de obra publica que se otorguen, ya sean a nivel nacional o provincial, para verificar la adecuada atencion de los intereses provinciales.
- 72.4 Desarrollar ademas, todas las otras funciones que surjan de su tarea, las complementarias de la misma, las necesarias para su administracion interna y las que le fije el Director Provincial de Comunicaciones y Transportes.

RELACIONES DE DEPENDENCIA Y ADMINISTRATIVAS

3. Depende directamente del Director Provincial de Comunicaciones y Transportes.
4. Mantiene relacion directa, salvo cuando el Director Provincial de Comunicaciones y Transportes deba emitir su opinion, con los organismos del Poder Ejecutivo de su mismo nivel jerarquico.

ESTRUCTURA ORGANICA

5. El Departamento Tecnico esta integrado por:

- 75.1 Jefe de Departamento