

Instituto Universitario Naval

Unidad Académica Escuela de Guerra Naval

Maestría en Dirección de Organizaciones

**Transporte Público Automotor de Pasajeros en
la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.**

Mecanismos de Control del Estado

Autor: Ing. Pablo Moret

Director de Tesis: Dr.Ing Oscar Pascal

Fecha: Abril de 2010

Índice de Contenido

RESUMEN	9
CAPITULO 1	11
1. INTRODUCCIÓN	13
CAPÍTULO 2	15
2. PLANTEO DE LA INVESTIGACIÓN	17
2.1. Justificación de la investigación	17
2.2. Problema de Investigación	17
2.3. Objetivos	20
2.3.1. Objetivo General:	20
2.3.2. Objetivos específicos:	21
2.4. Hipótesis	21
CAPÍTULO 3	23
3. MARCO TEÓRICO	25
3.1. Clasificación de los Servicios de Transporte Automotor de Pasajeros	25
3.2. Jurisdicción	26
3.3. Modelo Institucional	31
3.4. Regulación y Reglamentación	32
3.5. Ciudad de Buenos Aires – Orígenes de la Reglamentación	33
3.6. Relación Estado – Empresas	36
3.6.1. Reforma Reglamentaria del Autotransporte	37
3.6.2. Aplicación de la Reforma Reglamentaria	39
3.6.3. Regulación	40
3.7. La regulación y sus actores	42
3.7.1. Coordinación del transporte público	43
3.7.2. Descoordinación del transporte público	47

3.7.3. Construcción de una institucionalidad Interjurisdiccional	48
3.7.4. La potestad Jurisdiccional	50
3.7.5. Fiscalización	54
CAPÍTULO 4	57
4. ANÁLISIS DE LA NORMATIVA VIGENTE	59
4.1. Antecedentes normativos en materia de transporte público automotor	59
4.2. Jurisdicción Nacional	61
4.2.1. Organismos de control	61
a) Decreto 958/92 y 808/95	64
b) Decreto N° 656/94	70
4.2.3. Normas de circulación	78
a) Ley 24.449	78
4.2.4. Régimen de Penalidades	80
a) Decreto N° 253/95	80
b) Decreto N° 1395/98	83
4.3. Jurisdicción del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.	91
4.3.1. Organismo de control	91
a) Ley 210 – Creación de Ente Único Regulador de Servicios Públicos.	91
b) Transporte en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires	93
4.3.2. Normas de circulación	94
a) Ley 2148. Código de Tránsito y Transporte	94
CAPÍTULO 5	97
5. FUNCIONES DE CONTROL DE LA C.N.R.T.	99
5.1. Revisión Técnica obligatoria (R.T.O.)	99
5.2. Fiscalización del Transporte Público Urbano	102
5.2.1. Orígenes de la CENT	103
5.2.2. Política Presupuestaria de la CNRT	107
CAPÍTULO 6	113
6. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS DE LAS ENCUESTAS DE OPINIÓN AL PÚBLICO USUARIO, EN EL PERÍODO 2006 – 2008.	115
6.2. Análisis de datos cuantitativos	118

6.2.1. Año 2006	119
a) Resultados utilizando el método de análisis factorial	119
b) Resultados utilizando el método de análisis de regresión multivariado	124
c) Prueba de Chi cuadrado de independencia	127
6.2.2. Año 2007	130
a) Resultados utilizando el método de análisis factorial	130
b) Resultados utilizando el método de análisis de regresión	134
c) Prueba de Chi cuadrado de independencia	141
6.2.3. Año 2008	143
a) Resultados utilizando el método de análisis factorial	143
b) Resultados utilizando el método de análisis de regresión	147
d) Prueba de Chi cuadrado de independencia	149
CAPÍTULO 7	153
7. CONCLUSIONES	155
7.1. Jurisdiccional	155
7.2. Descoordinación	155
7.3. AMBA	156
7.4. Autonomía de la Ciudad de Buenos Aires	157
7.4.1. Empresas de Transporte	157
7.4.2. Estado	157
7.4.3. C.N.R.T.	158
7.5. Público usuario	158
8. GLOSARIO	160
9. BIBLIOGRAFIA	161
ANEXOS	169
Anexo1: Resultados de los controles años 2006-2008	170
Anexo 2: Modelos de Planillas y Formularios de Control	174
Anexo 3: Listado de Empresas de Transporte Público Automotor de Jurisdicción Nacional	179

INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Mapa del Gran Buenos Aires	18
Ilustración 2: Organigrama C.N.R.T	63
Ilustración 3. Encuesta de Opinión C.N.R.T.....	116
Ilustración 4 . Representación Gráfica Análisis Factorial. Año 2006.....	123
Ilustración 5. Representación Gráfica Análisis de Regresión Multivariado. Año 2006.....	126
Ilustración 6. Representación Gráfica prueba de Chi cuadrado de independencia. Variable “Aspectos a Mejorar” y “Reclamos”. Año 2006.	129
Ilustración 7. Representación Gráfica Análisis Factorial. Año 2007.....	133
Ilustración 8. Representación Gráfica Análisis de Regresión. Variable “Satisfacción con la línea”, en función de la variable “frecuencia”. Año 2007.	136
Ilustración 9. Representación Gráfica Análisis de Regresión. Variable “estado del vehículo”, en función de la variable “limpieza del vehículo”. Año 2007.	138
Ilustración 10. Representación Gráfica Análisis de Regresión. Variable “velocidad de conducción”, en función de la variable “respeto por los semáforos”. Año 2007.....	140
Ilustración 11. Representación Gráfica prueba de Chi cuadrado de independencia. Variable “Aspectos a Mejorar” y “Reclamos”. Año 2007.	142
Ilustración 12. Representación Gráfica Análisis Factorial. Año 2008.....	146
Ilustración 13. Representación Gráfica Análisis de Regresión. Variable “satisfacción con el servicio de línea”, en función de la variable “frecuencia”. Año 2008.....	149
Ilustración 14. Representación Gráfica prueba de Chi cuadrado de independencia. Variable “Aspectos a Mejorar” y “Reclamos”. Año 2008.	151

Índice de Tablas

Tabla 1. Clasificación de los servicios de Transporte Público Automotor de Pasajeros	26
Tabla 2. Responsabilidades gerenciales C.N.R.T.	64
Tabla 3. Síntesis Contenido Decreto 958/92.....	67
Tabla 4. Comparativa Decreto 958/92 y Decreto 808/95	70
Tabla 5: Síntesis contenido Decreto 656/94	78
Tabla 6. Régimen de Infracciones y Penalidades. Decreto 253/95	82
Tabla 7. Régimen de Penalidades. Decreto 253/95.....	83

Tabla 8 Régimen de Penalidades por infracciones al régimen de permisos, autorizaciones, habilitaciones e inscripciones al Registro Nacional. Decreto 1395/98.	86
Tabla 9. Régimen de Penalidades por infracciones a las modalidades de explotación de los servicios. Decreto 1395/98.	88
Tabla 10. Régimen de Penalidades por infracciones a la reglamentación sobre vehículos, personal de conducción e instalaciones fijas. Decreto 1395/98.....	89
Tabla 11. Régimen de Penalidades por infracciones a las normas sobre comportamiento del personal con el público. Decreto 1395/98.	90
Tabla 12 . Régimen de Penalidades por infracciones a las relaciones de los transportistas con la Autoridad de Aplicación. Decreto 1395/98.	91
Tabla 13. Síntesis de contenidos de la Ley 2148 de Código de Tránsito y Transporte.	96
Tabla 14. Cantidad de controles realizados por la C.N.R.T. en 2008.	106
Tabla 15. Cantidad de controles realizados por la C.N.R.T. en 2008.	109
Tabla 16. Partida Asignada a Gastos en Personal.	109
Tabla 17. Cantidad de Personal C.N.R.T.	110
Tabla 18. Metas y Objetivos C.N.R.T. para 2009	111
Tabla 19. Variables de estudio.	117
Tabla 20. Indicadores de la variable “Calidad de servicio y control percibido por el usuario” ...	118
Tabla 21. Análisis factorial. Año 2006.	120
Tabla 22. Análisis de Regresión Multivariado Año 2006.....	125
Tabla 23. Definición e indicadores de las variables “Aspectos a mejorar” y “Reclamos”.....	127
Tabla 244. Frecuencias observadas de las variables “Aspectos a mejorar” y “Reclamos”. Año 2006.	128
Tabla 25. Análisis Factorial. Año 2007.	131
Tabla 26. Análisis de Regresión. Relación variable “Satisfacción con el servicio de la línea” y “Frecuencia”. Año 2007.	135
Tabla 27. Análisis de Regresión. Relación variable “Estado del vehículo” y “Limpieza del vehículo”. Año 2007.	137
Tabla 28. Análisis de Regresión. Relación variable “Velocidad de conducción” y “Respeto a los semáforos”. Año 2007.	139

Tabla 29. Frecuencias observadas de las variables “Aspectos a mejorar” y “Reclamos”. Año 2007.	141
Tabla 30. Análisis Factorial. Año 2008.....	144
Tabla 31. Análisis de Regresión. Relación variable “Satisfacción con el servicio de la línea” y “Frecuencia”. Año 2008.....	148
Tabla 32. Frecuencias observadas de las variables “Aspectos a mejorar” y “Reclamos”. Año 2008.	150

RESUMEN

Esta tesis abordará el tema de los mecanismos de control que ejerce el Estado sobre las empresas de Transporte Público Automotor de Pasajeros, en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Para esto se pasará revista a la normativa específica del sector, en lo referido al rol del que se le asigna al Estado en su función de contralor, como así también las obligaciones que deberán cumplimentar las empresas de transporte.

Se pondrá énfasis, y se hará hincapié en cuestiones jurisdiccionales entre la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y la Nación.

Analizaremos y describiremos cuales son los mecanismos que utiliza el Estado, para ejercer su función de contralor sobre las empresas de transporte público, y cuáles son sus resultados, para el periodo 2006-2008.

También se analizará estadísticamente, la percepción del público usuario respecto a la calidad de servicio del transporte, para el periodo 2006-2008.

Por último se vuelcan las conclusiones del trabajo.

CAPITULO 1

1. INTRODUCCIÓN

En el capítulo 2 “Planteo de la Investigación”, se justifica la importancia que tiene esta investigación para el ámbito académico, la cual se enfoca desde el punto de vista de la Dirección de las Organizaciones.

Luego se plantea el problema que da origen a este trabajo, teniendo en cuenta los impactos sobre el ámbito geográfico de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y el Área Metropolitana de Buenos Aires (A.M.B.A).

Por último se enumeran el objetivo general, objetivos específicos e hipótesis de la tesis.

En el capítulo 3 “Marco Teórico”, se realiza una reseña de las ideas y pensamientos de los principales autores sobre la materia, basados en gran medida en artículos, trabajos de investigación, y obras publicadas en actas de congresos sobre transporte.

Se desarrollan temas referidos al tema de estudio, tales como Jurisdicción, Regulación, Reglamentación, relación Estado-Empresas, Reforma Reglamentaria del Autotransporte, Coordinación del Transporte Público y Fiscalización.

En el capítulo 4 “Análisis de la Normativa Vigente”, se realiza un pormenorizado relevamiento y análisis de la normativa vigente sobre transporte, para los ámbitos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y Nación.

Para una mejor comprensión utilizan tablas en donde se pueden visualizar fácil y rápidamente, las ideas conceptuales de cada una de las leyes y decretos.

En el capítulo 5 “Funciones de Control de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (C.N.R.T), se detallan cuales son las acciones que lleva a cabo el organismo, para los controles técnicos y administrativos a las empresas de transporte.

Se hace mención a la Revisión Técnica Obligatoria (R.T.O.), explicando en qué consiste, quien la realiza, y cuáles son los puntos principales que se controlan.

También se detalla la política presupuestaria, metas y objetivos del organismo para el año 2009.

En el capítulo 6 “Análisis e Interpretación de los Resultados de las Encuestas de Opinión al Público Usuario, en el Período 2006 – 2008”, se analizarán estadísticamente, las encuestas realizadas por la Gerencia de Calidad de la C.N.R.T., para el mencionado período.

Se indagará sobre la percepción que tiene el público usuario respecto a la calidad del servicio, y de cómo el estado ejerce su función de contralor, para el período 2006 - 2008.

Se utilizarán métodos estadísticos tales como, el análisis factorial, análisis de regresión multivariado y prueba Chi cuadrado de independencia.

En el capítulo 7 “Conclusiones”, se detallan las ideas clave de esta tesis, que sintetizan los resultados más significativos obtenidos de este trabajo.

En el capítulo 8 “Glosario”, se listan las siglas utilizadas en el trabajo.

En el capítulo 9 “Bibliografía”, se lista por orden alfabético la bibliografía utilizada.

Finalmente en el “Anexo”, se adjuntan planillas de resultados de controles efectuados por la C.N.R.T. a vehículos en el período 2006-2008, planillas modelo de control de documentación, de orden de servicio y de acta de comprobación. Por último, se adjunta un listado con las empresas de Transporte Público Automotor de Jurisdicción Nacional.

CAPÍTULO 2

2. PLANTEO DE LA INVESTIGACIÓN

2.1. Justificación de la investigación

La importancia de esta investigación desde el punto de vista académico radica en el estudio de aspectos que si bien han sido estudiados por otros investigadores, estos lo hicieron desde otros puntos de vista, tales como el económico o político¹.

En este caso se quiere abordar el tema desde el punto de vista del funcionamiento o dirección de las organizaciones, en particular en la órbita del Estado como responsable de las actividades de control.

Desde el punto de vista práctico es importante analizar, como se hará en esta tesis, los impactos sociales y económicos para el estado, que se relacionan con las falencias en la normativa de transporte, la descoordinación entre jurisdicciones, la insatisfacción por parte del público usuario, y el insuficiente papel del estado para ejercer el control sobre la prestación del servicio público automotor de pasajeros.

2.2. Problema de Investigación

El sistema de transporte público automotor de pasajeros, es utilizado diariamente por 1.635 millones de personas², que se movilizan dentro de la ciudad de Buenos Aires, también hacia y desde sus zonas aledañas, a través de 135 líneas de colectivos^{3,4} cuyos números van del 1 al 199⁵, aunque en la realidad llegan hasta el 194.⁶

Esta situación de intercambio genera, o debería generar una mutua relación de coincidencias en cuanto a la fijación en común, de las diversas políticas de transporte

¹ Gutierrez, Andrea; "Servicio de autotransporte de pasajeros: reglamentación y resultados sobre la eficiencia en Buenos Aires metropolitana". En: VI Congreso Internacional del CLAD, Centro Latinoamericano de Administración para el Desarrollo; Buenos Aires; 2001. Pág 1 - 17.

² Secretaria de Transporte de la Nación. Dato correspondiente al año 2006. Disponible en <http://www.transporte.gov.ar/html/estad-auto.htm>; cuadro N°1. Buenos Aires. Fecha de captura 30/09/08.

³ Secretaria de Transporte de la Nación. Dato correspondiente al año 2006. Disponible en <http://www.transporte.gov.ar/html/estad-auto.htm> - cuadro N°1. Buenos Aires. Fecha de captura 30/09/08.

⁴ Anexo 3: Listado de Empresas de Transporte Público Automotor de Jurisdicción Nacional

⁵ C.N.R.T. Comisión Nacional de Regulación del Transporte. "¿Que es la C.N.R.T.?. Presentación". Disponible en www.cnrt.gov.ar/index2.htm Buenos Aires. Fecha de captura 18/10/09.

⁶ C.N.R.T. Comisión Nacional de Regulación del Transporte. "0-800 de las empresas". Disponible en www.cnrt.gov.ar/index2.htm. Buenos Aires. Fecha de captura 18/10/09.

entre la Ciudad de Buenos Aires, Provincia de Buenos Aires, la Nación y los municipios que conforman el A.M.B.A.

Debemos aclarar que el A.M.B.A., región metropolitana de Buenos Aires (R.M.B.A.), o Gran Buenos Aires, está conformada por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y los siguientes 24 partidos de la Provincia de Buenos Aires : Almirante Brown, Avellaneda, Berazategui, Esteban Echeverría, Ezeiza, Florencio Varela, General San Martín, Hurlingham, Ituzzaingó, José C Paz, La Matanza, Lanús, Lomas de Zamora, Malvinas Argentinas, Merlo, Moreno, Morón, Quilmes, San Fernando, San Isidro, San Miguel, Tigre, Tres de Febrero y Vicente López.⁷

La distribución geográfica la podemos visualizar en la Ilustración 1



Ilustración 1. Mapa del Gran Buenos Aires ⁸

⁷ Instituto Nacional de Estadística y Censos .INDEC. *¿Qué es el Gran Buenos Aires?*, Centro Estadístico de Servicios, Buenos Aires.2003.Pág. 1-6.

⁸ *Ibíd.* Pág. 10.

El tema a tratar contiene diferentes aristas complejas, como por ejemplo la gran extensión del territorio a cubrir por las empresas prestatarias, la gran cantidad de usuarios a los que se deben prestar servicio, y fundamentalmente la falta de participación de la Ciudad de Buenos Aires en el diseño de políticas de transporte conjuntas con la Nación.

Esta situación provoca un conflicto jurisdiccional en la aplicación de las normativas de transporte, que terminan afectando a empresas prestadoras y usuarios.

El común denominador en los comentarios de los ciudadanos que viajan en la ciudad de Buenos Aires es el insatisfactorio funcionamiento del sistema de transporte público automotor de pasajeros⁹.

Por cierto que el buen o mal funcionamiento de estos servicios es por demás sensible a una gran parte de la población.

Dentro de los principales interrogantes que se plantean los usuarios y público en general, se encuentra el de poder conocer el rol que cumple el estado en el contralor de las empresas de transporte.

Esta investigación abordará el transporte público automotor en la ciudad de Buenos Aires, en su carácter de servicio público y que como tal debe ser prestado de una manera adecuada y satisfactoria para el conjunto de la población.

Para gran parte de estas personas es el único medio que pueden utilizar para trasladarse desde sus hogares hacia sus lugares de trabajo, o movilizarse para realizar sus actividades diarias, por lo que su existencia conlleva un gran impacto social influyendo también sobre la economía y funcionamiento de la región del A.M.B.A.

Este servicio público debe ajustarse a cumplir determinadas pautas de calidad, en cuanto al estado de sus unidades, documentación a presentar ante el organismo de contralor, la frecuencia de servicio, y el seguimiento del recorrido autorizado. El tema de esta investigación implica también considerar el impacto económico, ya que el

⁹ Nota, titulada "Los accesos a la ciudad, una pesadilla" se relata las peripecias por las que pasa un pasajero que debe viajar desde la ciudad de Pilar hasta el centro de la ciudad de Buenos Aires. Disponible en www.lanacion.com.ar Buenos Aires.20/05/07.Fecha de captura 14/07/08.

estado como contraparte al servicio prestado por las empresas, les facilita a estos, el acceso a combustible a precio diferencial¹⁰.

No somos ajenos a la gran cantidad de accidentes de tránsito que se producen diariamente en nuestro país, con lo cual hay que poner suma atención no solo al estado de la unidad, sino también a su conductor, el cual tiene la responsabilidad de conducir la misma, y de llevar a una gran cantidad de pasajeros a bordo.

Desde el punto de vista ambiental el transporte tiene gran impacto por la cantidad de gases que origina y por los ruidos que producen.

En ocasiones las arterias por las que circulan no están preparadas para soportar las vibraciones que ocasiona su paso, y en ocasiones es motivo de protesta de los vecinos o frentistas¹¹.

En función de todo lo anterior, nos preguntamos por el funcionamiento de los mecanismos de contralor que debe administrar el estado sobre las empresas de transporte público automotor de pasajeros que circulan en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y de su influencia sobre el público usuario.

2.3. Objetivos

2.3.1. Objetivo General:

Analizar las herramientas con que cuenta el Estado para el contralor hacia las empresas de transporte público automotor de pasajeros, que circulan dentro de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, indagar sobre los alcances de su cumplimiento efectivo, y analizar las impresiones del público usuario.

¹⁰ Secretaría de Transporte de la Nación Argentina. Resolución 23/2003 .Disponible en <http://infoleg.mecon.gov.ar/infolegInternet/anexos/85000-89999/87027/norma.htm> .Fecha de captura 30/09/08.

¹¹ Nota titulada "El paso de los colectivos, motivo de disputa entre los vecinos de San Telmo". Disponible en www.26noticias.com.ar Buenos Aires. Fecha de captura 12/08/08.

2.3.2. Objetivos específicos:

Los objetivos específicos son los siguientes:

- 1) Analizar las normativas vigentes sobre transporte público automotor de pasajeros en el orden Nacional, y local (Ciudad Autónoma de Buenos Aires), a fin de detectar cuales son los mecanismos de control que se le asignan al Estado.
- 2) Detectar y sistematizar cuales son las acciones que toma el Estado, para el efectivo control de las empresas de transporte para el período 2006 - 2008.
- 3) Indagar sobre la percepción que tiene el público usuario respecto a la calidad del servicio, y de cómo el estado ejerce su función de contralor, para el período 2006 - 2008.

2.4. Hipótesis

“Existe un escaso funcionamiento de los mecanismos de contralor que debe administrar el Estado sobre las empresas de transporte público automotor de pasajeros que circulan en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, que genera una influencia negativa sobre el público usuario”.

CAPÍTULO 3

3. MARCO TEÓRICO

Considero oportuno considerar que gran parte del material sobre el que me basaré para construir el marco teórico de esta tesis proviene de diferentes ponencias y trabajos de investigación de Andrea Gutierrez¹², especialista y referente en el área de transporte, con la cual tuve el gusto de contactarme para solicitarle asesoramiento sobre trabajos de investigación que me permitieran indagar sobre el estado del arte de la materia.

3.1. Clasificación de los Servicios de Transporte Automotor de Pasajeros

Podemos clasificar los servicios de Transporte Automotor de Pasajeros según el entorno de operación y la distancia media del recorrido, dejando aclarado que se trata de una aproximación teórica que contempla la mayor parte del fenómeno del transporte público automotor de pasajeros en la República Argentina.

De esta manera según el entorno de actuación los servicios pueden ser urbanos o interurbanos. Los servicios urbanos son aquellos cuyos recorridos discurren dentro de un aglomerado urbano, realizando tráfico en el mismo o entre localidades cercanas cuyos interregnos presentan características suburbanas. Los servicios interurbanos se refieren a servicios que unen, al menos dos localidades que no pertenecen a un mismo aglomerado urbano y en cuyos interregnos no existe población de entidad sustantiva.

Según la distancia media del recorrido de los servicios, pueden clasificarse en:

- ✓ Servicios de corta distancia no mayor a 30 km.
- ✓ Servicios de media distancia, de entre 30 y 100 Km.

¹² Gutierrez Andrea; Licenciada y Doctora en geografía (UBA). Investigadora , Docente del Instituto y Departamento de Geografía , coordinadora del Programa de Transporte y Territorio, Facultad de Filosofía y Letras, UBA. Colaboradora del Instituto Francés de Investigación sobre los Transportes y su Seguridad (INRETS) en Argentina (Director E. Henry). Consultora de organismos nacionales e internacionales en temas institucionales, económicos y regulatorios del transporte. Línea de investigación: movilidad urbana y transporte.

- ✓ Servicios de media/larga distancia con longitudes de línea de entre 100 y 200 Km.
- ✓ Servicios de larga distancia con recorridos superiores a los 200 Km.

Esto lo podemos visualizar en la Tabla 1

			Según la distancia recorrida			
			Corta Distancia	Media Distancia	Media/Larga Distancia	Larga Distancia
			Menor a 30 Km	Entre 30 y 100 Km	Entre 100 y 200 Km	Mayor a 200 Km
Según el entorno	Urbano	Dentro de un aglomerado urbano	Urbano o corta	Urbano Media distancia	No existe	No existe
	Interurbano	Entre 2 o más poblaciones	Rural o Interurbano de corta distancia	Interurbano de Media distancia	Interurbano de media/larga distancia	Interurbano de larga distancia

Tabla 1. Clasificación de los servicios de Transporte Público Automotor de Pasajeros ¹³

3.2. Jurisdicción

En sus orígenes, el transporte público de la Ciudad de Buenos Aires tuvo como jurisdicción predominante a las autoridades locales. Luego con la expansión de la ciudad y su conformación como metrópolis, se incorporaron otras instancias políticas administrativas de gobierno, cuyo peso fue creciendo progresivamente.

La condición de la ciudad central de la actual aglomeración como Capital Federal, lleva a que la Nación tome injerencia sobre el transporte de dicho distrito, a partir de 1936 a

¹³ Universidad Tecnológica Nacional: "Transporte Público Automotor de Pasajeros en la Argentina"; Secretaria de Extensión Universitaria, Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial. Buenos Aires 2009. Pág. 30.

través de la ley 12.311 que crea la Corporación de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires (CTCBA).

Al mismo tiempo, el proceso de suburbanización de la ciudad lleva a que la Provincia de Buenos Aires intervenga sobre aquellos servicios que unen los municipios aglomerados, y a que la Nación haga lo propio con aquellos que los unen con el distrito Federal.

De este modo, la jurisdiccionalidad del transporte público metropolitano queda repartida entre autoridades locales, provinciales y centrales, en circunstancias de yuxtaposición y en ocasiones de superposición, sin que exista entre ellas una instancia de coordinación.

Indiscutiblemente, la multiplicidad de jurisdicciones intervinientes al nivel de la región metropolitana de Buenos Aires y su falta de coordinación, contradice la dinámica de funcionamiento del aglomerado.

Esto es especialmente aplicable al ordenamiento jurídico institucional de los servicios urbanos en red, entre ellos al transporte de pasajeros.

Un extenso consenso sostiene esta postura, compartida por funcionarios, empresarios, técnicos y académicos de la especialidad.

Pero ahora bien, compartiendo la opinión de Gutierrez y Rearte, la descoordinación que afecta al transporte público no es solo jurisdiccional. Es también una descoordinación funcional, derivada de la redefinición de los actores del sistema y de sus roles a partir de la denominada reforma del estado, iniciada en Argentina en 1989.

Esta reforma acarreó transformaciones jurídico institucionales en el sector transporte, que repercutieron tanto en las formas de gestión, como de reglamentación y control de la actividad.

La generalización de la gestión indirecta (esto es, gestión privada bajo tutela pública) a todos los modos del sistema de transporte público metropolitano, fue seguida por una evolución dispar de los vértices del esquema de relaciones regulatorias (estado, prestador y usuario), tras el surgimiento del “estado regulador”.¹⁴

La reforma del transporte se asentó sobre 2 (dos) pilares: La privatización de los servicios y/o la flexibilización de sus esquemas reglamentarios.

La privatización implica un recorte de la propiedad estatal por venta o concesión, sea de la explotación de la actividad y/o de su infraestructura.

La desreglamentación implica una disminución de la intervención del Estado en el sector, con el fin de incrementar la competencia.¹⁵

El cambio de rol del estado no fue acompañado por el diseño de una política regulatoria previa, global e integrada para el conjunto del sistema de transporte público metropolitano.

La descoordinación de lo público al nivel de las funciones estatales de regulación permanece, y es acompañada ahora por una crisis en la hegemonía de la jurisdicción nacional.

Sin embargo, la relevancia del problema reseñado tiene como contracara una larga historia de intentos y fracasos de coordinación metropolitana del transporte en Buenos Aires.

¹⁴ Gutierrez, Andrea y Rearte Julio: “A la región metropolitana, por la ciudad local. Caminos para una gestión concertada del transporte público metropolitano de Buenos Aires”. En: XII Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano. UNAL (Universidad Nacional de Colombia), Bogotá. 2003. Pág.1-2.

¹⁵ Gutierrez, Andrea; “La (des)reglamentación del autotransporte metropolitano de pasajeros”; Cuaderno de Territorio N° 11; Instituto de Geografía; Facultad de Filosofía y Letras; Universidad de Buenos Aires. 2003. Pág.6.

Podríamos mencionar que fracasó el proyecto de autoridad metropolitana presentado por el Estudio de Transporte del área Metropolitana en 1972, también lo hizo la propuesta de un ente coordinador formulada por la Secretaría de Transporte de la Nación en 1982, así como el proyecto de Autoridad de Transporte del área metropolitana en 1991, promovido desde el Ejecutivo Nacional.

Finalmente, en 1998 se llega a sancionar la ley del Ente Coordinador del Transporte Público (ECOTAM) sin conseguir su implementación, que quedó indefinidamente pospuesta. Esta historia enseña que reconocer la relevancia del problema jurisdiccional es condición necesaria pero no suficiente, para la concreción de una respuesta al funcionamiento del transporte dentro de la Ciudad de Buenos Aires.

La obtención de resultados tiene directa relación con la formulación de los problemas. La persistencia del problema de la coordinación metropolitana del transporte de Buenos Aires, ha llevado a la persistencia de las respuestas. Así, la creación de una autoridad de coordinación centralizada, una de las respuestas posibles al problema jurisdiccional, tiende a constituirse a fuerza de repetición en respuesta única al problema, funcionando finalmente como una “idea tapón”, obstaculiza el planteamiento de innovaciones y alternativas, y supedita a la indefinida postergación del objetivo de mayor jerarquía la concreción de metas de “menor alcance”.

Para pensar el problema de la gestión metropolitana del transporte se parte de considerar el ordenamiento jurídico institucional como un aspecto de naturaleza política.¹⁶

La organización institucional del territorio manifiesta la lógica interna de un sistema político – jurídico, que se expresa a través del aparato estatal.

¹⁶ Gutierrez, Andrea y Rearte Julio: “A la región metropolitana, por la ciudad local. Caminos para una gestión concertada del transporte público metropolitano de Buenos Aires”. En: XII Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano. UNAL (Universidad Nacional de Colombia), Bogotá. 2003. Pág.2-3.

El modelo institucional del transporte metropolitano como cuestión política implica, pues, un proceso de construcción y de concertación entre actores y sus respectivos intereses.¹⁷

El ordenamiento jurídico institucional que presenta la región metropolitana de Buenos Aires, y que contraria la dinámica de la movilidad de sus diferentes comunidades, puede entenderse como un obstáculo para la construcción de una cooperación interjurisdiccional referida al transporte público, o puede entenderse como un sustento para la misma.

El régimen político y sus instituciones no pueden soslayarse del análisis jurídico institucional. En el régimen político argentino no existe la figura del gobierno metropolitano. Tampoco existe una figura para encuadrar el actual *status* institucional de la Ciudad de Buenos Aires (ciudad autónoma).

Tal situación coloca como iniciativas más al alcance para la resolución del problema jurisdiccional de la metrópolis, aquellas orientadas a la concertación entre jurisdicciones existentes, más que a la creación de nuevos niveles jurisdiccionales, y por ende, de nuevos espacios de confrontación del sistema político.

En tanto, la importancia que la región metropolitana de Buenos Aires tiene dentro del país, hace que los problemas que la involucran, especialmente los de naturaleza política, como los jurisdiccionales, asuman un carácter nacional, y sea finalmente en ese ámbito donde se diriman los conflictos.

La consideración de instancias de concertación entre jurisdicciones existentes, involucra, no obstante, la consideración de acciones de gobierno inexistentes (o incipientes), dado que la competencia es la acción históricamente dominante entre las

¹⁷ Gutierrez, Andrea: "Municipio y autoridad metropolitana de transporte. El caso de las finanzas municipales en la prestación de medios de consumo colectivo"; En: VII Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano; MEyOSP-Conta; MCBA; Bs.As. Tomo 1. 1994. En: Gutierrez, Andrea y Rearte Julio: "A la región metropolitana, por la ciudad local. Caminos para una gestión concertada del transporte público metropolitano de Buenos Aires". En: XII Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano. UNAL (Universidad Nacional de Colombia), Bogotá. 2003. Pág.3.

jurisdicciones del ámbito político metropolitano, y la cooperación requiere aún un aprendizaje y una maduración.¹⁸

Si bien entre un gobierno metropolitano y una política de coordinación interjurisdiccional existe una distancia cualitativa en términos jurídicos, su consideración incorpora la dimensión política como condición y como condicionante de la institucionalidad del transporte, y abre una nueva entrada para la discusión de su ordenamiento jurídico.¹⁹

El autotransporte metropolitano de pasajeros es una actividad cuya explotación fue privada desde sus orígenes, resultando el antecedente inmediato de este tipo de políticas para el transporte público de Buenos Aires. A pesar de ser calificada oficialmente como una política de desregulación, no implicó una disminución de la intervención estatal en el servicio público de autotransporte.

No se trata entonces de un proceso de privatización ni de uno de desregulación en sentido estricto.²⁰

3.3. Modelo Institucional

La cuestión de los modelos institucionales para la planificación, la regulación y el control de sistemas de transportes públicos en regiones metropolitanas es una tarea abierta e inconclusa que admite una riqueza de posibilidades y requiere un adecuado planteamiento del tema de la autonomía local.

¹⁸ Badia,G;”*Tensiones en el proceso de formulación y ejecución de políticas en municipios de la región metropolitana de Buenos Aires*”.En: VI Congreso Internacional del Clad; Centro Latinoamericano de Administración para el Desarrollo; Buenos Aires.2001.En: Gutierrez,Andrea y Rearte Julio:”*A la región metropolitana, por la ciudad local. Caminos para una gestión concertada del transporte público metropolitano de Buenos Aires*”.En: XII Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano. UNAL (Universidad Nacional de Colombia), Bogotá. 2003. Pág.3-4.

¹⁹ Gutierrez,Andrea y Rearte Julio:”*A la región metropolitana, por la ciudad local. Caminos para una gestión concertada del transporte público metropolitano de Buenos Aires*”.En: XII Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano. UNAL (Universidad Nacional de Colombia), Bogotá. 2003. Pág.4.

²⁰ Gutierrez,Andrea:”*La (des)reglamentación del autotransporte metropolitano de pasajeros*”;Cuaderno de Territorio N° 11;Instituto de Geografía; Facultad de Filosofía y Letras; Universidad de Buenos Aires.2003.Pág.6.

A grandes rasgos, la coordinación puede abordarse desde dos grandes lineamientos alternativos: vía aumento de la autonomía de los gobiernos locales, o vía limitación de la autonomía de los gobiernos locales.

En materia de modelos institucionales para regiones metropolitanas, los sistemas de gobierno de las ciudades occidentales pueden agruparse en tres tipos: 1) el constituido al margen de los gobiernos locales, 2) el integrado por representantes de los gobiernos locales, 3) el mixto o coordinado, integrando algunos o todos los niveles de gobierno.²¹

En Argentina, tras las reformas que generalizaron la gestión indirecta del sistema de transporte público metropolitano y el resurgimiento del estado regulador en los años '90, la hegemonía de la jurisdicción nacional transita una crisis que se expresa en :

- Su ausencia en la planificación del sector.
- El déficit de recursos fiscales.
- La revalorización de la jurisdicción provincial o local (llegada a través de experiencias en otros países, luego incorporada en nuevas figuras de la constitución Nacional de 1994, y aplicada en políticas de descentralización).

En tanto, a partir de la reforma de la Constitución Nacional en 1994, la autonomía municipal y la promoción de procesos de regionalización se consolidaron jurídicamente y produjeron resultados en pos de la articulación público – privada, a pesar de las desfavorables condiciones económicas.²²

3.4. Regulación y Reglamentación

La distinción entre regulación y reglamentación responde a los conceptos de la escuela regulacionista de la economía francesa, que entiende por regulación el acto de ajustar o poner en orden de una cosa.

²¹ Gutierrez, Andrea y Rearte Julio: "A la región metropolitana, por la ciudad local. Caminos para una gestión concertada del transporte público metropolitano de Buenos Aires". En: XII Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano. UNAL (Universidad Nacional de Colombia), Bogotá. 2003. Pág.4.

²² Ibíd Pág.5.

Para esta escuela hay dos formas fundamentales de regular: por la política o por el mercado. La forma política de la regulación es la reglamentación, entendiendo por tal el conjunto de reglas institucionalizadas destinadas a ordenar un conflicto o contradicción.

La forma de regulación del mercado en cambio es la competencia, entendiendo por tal la disputa entre dos o más sujetos que aspiran a una misma cosa. El concepto de regulación, como mecanismo para superar una contradicción, es distinguido así del de reglamentación, como conjunto de reglas institucionalizadas que sirven para regular.²³

El Estado intervino en el transporte público de pasajeros de la ciudad desde sus inicios, pero más allá de los aciertos o desaciertos formales de la estrategia reglamentaria oportunamente adoptada, fue una constante el registro de “imperfecciones” asociadas a su implementación política, en ocasiones por carencia de efectividad, en otras por la intervención en pos de la creación de condiciones requeridas por intereses particulares de los prestadores.

En muy pocas ocasiones el Estado estuvo delante de los empresarios del transporte y en la mayoría de los casos éstos impusieron sus deseos, que se materializaron en decretos, ordenanzas, leyes, etc.²⁴

3.5. Ciudad de Buenos Aires – Orígenes de la Reglamentación

La aparición del primer servicio de ómnibus urbano en la Ciudad de Buenos Aires en 1922, motivó la disposición de una ordenanza municipal para reglamentar el servicio en 1923. Esta definía el plazo de la concesión, la tarifa, el recorrido, y la aplicación de

²³ Lipietz, A y Benko, G: “*La richesse des régions. La nouvelle géographie socio-economique*”; París; Presses Universitaire de France.2000.En: Gutierrez,Andrea; “*La (des)reglamentación del autotransporte metropolitano de pasajeros*”; Cuaderno de Territorio N° 11; Instituto de Geografía; Facultad de Filosofía y Letras; Universidad de Buenos Aires.2003.Pág.6.

²⁴ Krantzer, G y Sanchez, J,: “*Regulaciones en el transporte urbano: el caso de Buenos Aires*”;1993 En: Revista EURE; N°56; Santiago de Chile; Instituto de Estudios Urbanos; Pontificia Universidad Católica de Chile.1993.En: Gutierrez,Andrea; “*La (des)reglamentación del autotransporte metropolitano de pasajeros*”; Cuaderno de Territorio N° 11; Instituto de Geografía; Facultad de Filosofía y Letras; Universidad de Buenos Aires.2003.Pág.10.

gravámenes a la actividad, y además establecía “zonas de exclusión” para la prestación del servicio.

Las mismas referían al centro de la ciudad, a la instalación de nuevas líneas y a la prolongación de recorridos, en una objetiva protección al tranvía. En esta ocasión se registró un excepcional cumplimiento de la norma reglamentaria.

En 1928, surge el servicio de “taxis – colectivos” como asociación de propietarios de taxis para atender rutas fijas, con un servicio regular y tarifas considerablemente más altas que las de los otros medios.

No existía zona de exclusión para ellos, se instalaban donde había un corredor con buen tráfico. La ausencia de reglamentación formal fue suplida por una “informal”, surgida del acuerdo entre los choferes, dueños de los colectivos.

Así cada grupo definía su propio reglamento, tarifa y características de la prestación, aunque no siempre estos acuerdos fueron pacíficos.²⁵

Como señalamos anteriormente en 1936, la ley 12.311 crea la CTCBA, una empresa mixta Estado (Municipal y Nacional) y operadores privados.

En 1937 se sanciona la Ley 12346, de transporte interjurisdiccional, que incumbe a aquellos servicios que unen la ciudad con los partidos de la Provincia de Buenos Aires. misma generó situaciones confusas, que fueron capitalizadas por las empresas de colectivos trasladando sus cabeceras al otro lado del límite con la Capital Federal.

En 1951, por problemas financieros e ineficiencia de la operatoria, se define la liquidación de la Corporación. Así entonces surge Transportes de Buenos Aires (TBA).

Ya en 1961 mediante el decreto N° 3106, y su resolución reglamentaria Res. ST N° 342/61, se definió el marco reglamentario del servicio de autotransporte público de

²⁵ El Auto Colectivo; “La página del ayer”, N° 519, C.E.A.P. (Cámara Argentina del Transporte Automotor) Bs.As., 1998. En: Gutierrez, Andrea; “La (des)reglamentación del autotransporte metropolitano de pasajeros”; Cuaderno de Territorio N° 11; Instituto de Geografía; Facultad de Filosofía y Letras; Universidad de Buenos Aires. 2003. Pág. 11.

pasajeros de la Capital y el conurbano, proceso pionero de privatización del transporte público de la región.

El esquema reglamentario que acompañó el proceso se estructuró sobre los siguientes lineamientos políticos:

- ✓ Se autoriza la prestación del servicio por empresas del Estado o por permisionarias privadas, cuyos permisos deben ser asignados por concurso público. El plazo de la concesión es de 10 años, prorrogables por igual período a petición del interesado.
- ✓ La Autoridad de Aplicación es la Secretaria de Transporte. Esta se reserva el derecho de modificar los servicios actuales o de incorporar nuevos; y de fijar horarios, parque móvil, tarifas, seguros, régimen contable e información estadística. También puede resolver la caducidad del permiso por incumplimiento fundado del operador, y aplicar multas y sanciones. El oferente tiene a su vez, la obligación de reunir requisitos patrimoniales y de presentar una garantía, de constituirse en sociedad, y cumplir ciertas condiciones de equipamiento.

Este tipo de política reglamentaria, conocida como franquicia, predominó a nivel internacional para la operación de servicios públicos de autotransporte urbano hasta el inicio de las políticas de reforma en la década pasada.²⁶

La limitación que la reglamentación tarifaria impuso a los operadores privados del autotransporte, tuvo como contrapartida un virtual "laissez-faire" en lo que hace al cumplimiento de la reglamentación y al control de la prestación del servicio.^{27,28,29}

²⁶ Gutierrez, Andrea; "La (des)reglamentación del autotransporte metropolitano de pasajeros"; Cuaderno de Territorio N° 11; Instituto de Geografía; Facultad de Filosofía y Letras; Universidad de Buenos Aires. 2003. Pág. 11-15.

²⁷ Gutierrez, Andrea; "Los subsidios indirectos al autotransporte público de pasajeros del Área Metropolitana"; En: Actas Primeras Jornadas Platenses de Geografía; La Plata; UNLP; Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación; Departamento de Geografía. 1993. En: Gutierrez, Andrea; "La (des)reglamentación del autotransporte metropolitano de pasajeros"; Cuaderno de Territorio N° 11; Instituto de Geografía; Facultad de Filosofía y Letras; Universidad de Buenos Aires. 2003. Pág. 15.

²⁸ Krantzer, G y Sanchez, J.; "Regulaciones en el transporte urbano: el caso de Buenos Aires"; 1993 En: Revista EURE; N° 56; Santiago de Chile; Instituto de Estudios Urbanos; Pontificia Universidad Católica de Chile. 1993. En: Gutierrez, Andrea; "La (des)reglamentación del autotransporte metropolitano de Pablo Moret

El autotransporte urbano de pasajeros fue un sector históricamente reglamentado. Hay consenso entre los especialistas en que el autotransporte urbano de pasajeros presenta ciertas especificidades en cuanto al tipo de producto y al tipo de mercado, que dificultan su funcionamiento en situación de competencia perfecta, y por lo tanto fundamentan su reglamentación por parte de Estado.

Hay un aspecto que conlleva la intervención estatal en la actividad: su concepción jurídica como servicio público.

No hay una receta uniforme de reforma del autotransporte urbano, cada experiencia presenta singularidades, pero pueden encuadrarse en dos vertientes: la de privatización y/o reforma comercial de empresas públicas, y la de desreglamentación.

En la mayoría de los países del mundo la concepción del autotransporte de pasajeros como servicio público justifica la conservación de un importante nivel de intervención del Estado en la actividad.³⁰

3.6. Relación Estado – Empresas

La relación entre Estado y empresa prestadora en los servicios de transporte público de Buenos Aires, funciona como una relación de subordinación del interés público a los intereses particulares de los operadores, mediante la captura del reglamentador por el reglamentado.

pasajeros"; Cuaderno de Territorio N° 11; Instituto de Geografía; Facultad de Filosofía y Letras; Universidad de Buenos Aires. 2003. Pág. 15.

²⁹ Müller, A.: *"El Autotransporte colectivo privado de Buenos Aires, 1960-1990. Saldo favorable o contrario a la desregulación?"*. En: Desarrollo Económico, v. 29; N° 116, Bs. As.; IADE, enero-marzo. Buenos Aires. 1990. En: Gutierrez, Andrea; *"La (des)reglamentación del autotransporte metropolitano de pasajeros"*; Cuaderno de Territorio N° 11; Instituto de Geografía; Facultad de Filosofía y Letras; Universidad de Buenos Aires. 2003. Pág. 15.

³⁰ Gutierrez, Andrea; *"La (des)reglamentación del autotransporte metropolitano de pasajeros"*; Cuaderno de Territorio N° 11; Instituto de Geografía; Facultad de Filosofía y Letras; Universidad de Buenos Aires. 2003. Pág. 19-22.

La consecuente ausencia de planificación explícita del Estado encuentra complemento en la acción de particulares, los que a su vez reciben como contrapartida la acción prebendaria del Poder Público.

Esta relación de cooperación, deviene progresivamente en subordinación, conforme se deteriora la capacidad del Estado y se fortalece la de los operadores. El Estado presenta sucesivamente estrategias diferentes, que van de la pasividad a la acción enérgica, conforme sea la confrontación de intereses con los de los operadores dominantes (puesto que los intereses particulares no son homogéneos).

En ningún momento el usuario fue el centro de la política sectorial. Aún hoy continúa sin tener representación directa en los órganos de reglamentación y control, a pesar de la tendencia en este sentido que emana de la Constitución Nacional de 1994.³¹

La protección estatal de mercados de viajes monopólicos u oligopólicos, facilitó el ejercicio de una reglamentación pasiva por captura de la misma en beneficio de los operadores.

Paralelamente indujo una ineficiencia operacional, que posibilitó el aumento de los costos de operación y/o el desincentivo para su disminución, sin una mejora en los niveles de servicio.³²

3.6.1. Reforma Reglamentaria del Autotransporte

El decreto N° 656/94 establece un nuevo marco normativo para la asignación de permisos de explotación para los servicios de autotransporte de pasajeros de jurisdicción Nacional de la RMBA, derogando al decreto N° 3.106/61.

³¹ Gutierrez, Andrea; "La (des)reglamentación del autotransporte metropolitano de pasajeros"; Cuaderno de Territorio N° 11; Instituto de Geografía; Facultad de Filosofía y Letras; Universidad de Buenos Aires. 2003. Pág. 17.

³² Gutierrez, Andrea; "Servicio de autotransporte de pasajeros: reglamentación y resultados sobre la eficiencia en Buenos Aires metropolitana". En: VI Congreso Internacional del CLAD, Centro Latinoamericano de Administración para el Desarrollo; Buenos Aires. 2001. En: Gutierrez, Andrea; "La (des)reglamentación del autotransporte metropolitano de pasajeros"; Cuaderno de Territorio N° 11; Instituto de Geografía; Facultad de Filosofía y Letras; Universidad de Buenos Aires. 2003. Pág. 15.

Los fundamentos del decreto encuadran al nuevo marco normativo en un contexto de reforma integral del sistema, cuyo objetivo es la promoción de una gestión más eficiente del servicio.

La Autoridad de Aplicación es el Ministerio de Economía y Servicios Públicos, aunque se reserva la delegación de sus facultades a la Secretaría de Transporte.³³

El marco normativo aplicado por la reforma al autotransporte público de pasajeros de la RMBA responde pues al régimen de franquicia. El poder público delega la prestación en terceros, pero interviene controlando la idoneidad técnica y económica de los operadores, con reserva de suspensión o prohibición del permiso habilitante.

Como contrapartida, el Estado garantiza la exclusividad (y continuidad) de la operación y el equilibrio económico financiero del conjunto de las empresas.³⁴

A nivel nacional, la normativa apunta a regularizar la situación de los operadores preexistentes, garantizando su continuidad y reglamentando la competencia.³⁵

Tanto a nivel nacional como internacional, se coincide en declarar como objetivo último de las políticas de reforma del autotransporte público urbano, la búsqueda de una gestión más eficiente del servicio.

El pensamiento dominante a nivel mundial es que la mejor reglamentación es la competencia, y que la mejor competencia es la reglamentada.

La estrategia reglamentaria del autotransporte de pasajeros de la RMBA va en sentido contrario a la del sector a nivel internacional. En lugar de atenuar la intervención estatal, para favorecer la competencia en la gestión directa de particulares en la

³³ Gutierrez, Andrea; "La (des)reglamentación del autotransporte metropolitano de pasajeros"; Cuaderno de Territorio N° 11; Instituto de Geografía; Facultad de Filosofía y Letras; Universidad de Buenos Aires. 2003. Pág. 31.

³⁴ Santos, E y Orrico, R; "Regulamentação do transporte urbano por ônibus: elementos do debate teórico"; 1996; En: Orrico Filho et al; Ônibus Urbanos. Regulamentação e mercados; L.G.E. Editora Brasilia.. 1996. En: Gutierrez, Andrea; "La (des)reglamentación del autotransporte metropolitano de pasajeros"; Cuaderno de Territorio N° 11; Instituto de Geografía; Facultad de Filosofía y Letras; Universidad de Buenos Aires. 2003. Pág. 33.

³⁵ Gutierrez, Andrea; Op. Cit , Pág. 35.

producción de bienes o servicios públicos, se conserva un marco reglamentario fuertemente intervencionista, objeto de revisión a nivel mundial.

Esto resulta más próximo al objetivo de resguardar las posiciones, consolidadas al amparo de una estrategia reglamentaria que aseguraba derechos monopólicos de ruta, que a asegurar la competencia.

Se pretende un mayor control y fiscalización manteniéndose la modalidad de reglamentación de la franquicia., frente a un sector cada vez más concentrado, con una estructura de poder históricamente consolidada y sin una efectiva función de planificación.³⁶

3.6.2. Aplicación de la Reforma Reglamentaria

El transporte urbano es una red de servicios, donde el tratamiento de cada línea en forma separada ignora que su comportamiento afecta al del resto.

La reforma reglamentaria del autotransporte de pasajeros de la RMBA, como dijimos, va en sentido contrario a la del sector a nivel internacional, conservándose el esquema reglamentario de franquicia, fuertemente intervencionista.

El procedimiento de licitación o concurso público funciona en pocas ocasiones y como instrumento formal, destinado a garantizar la transparencia del proceso de delegación del permiso de explotación del servicio, y no como un mecanismo de reglamentación.

La reforma reglamentaria del autotransporte metropolitano fue una política cerrada a las empresas existentes, inhibitoria de la competencia, y conserva una estrategia criticada por su permeabilidad a los intereses de los prestadores. No se busca cambiar la situación, sino adecuarla a un nuevo contexto.

³⁶ Gutierrez, Andrea; "La (des)reglamentación del autotransporte metropolitano de pasajeros"; Cuaderno de Territorio N° 11; Instituto de Geografía; Facultad de Filosofía y Letras; Universidad de Buenos Aires. 2003. Pág. 43-44.

La reforma reglamentaria, caracterizada como de desreglamentación, no incorpora nuevos competidores al sistema, sino reglamenta y reestructura los existentes coadyudando el paso hacia un nuevo estadio de madurez empresaria en la actividad.

El proceso de reconversión empresaria desencadenado por la reforma reglamentaria, promueve la concentración económica de los operadores existentes, y consolida las empresas más grandes.

Se regularizan los permisos de explotación, se promueve el saneamiento económico y fiscal de los operadores, y se realizan importantes inversiones destinadas a la renovación del parque. En tanto, las empresas pequeñas desaparecen, en general absorbidas por otras de mayor tamaño, o se fusionan en nuevas.

Es necesario considerar otros aspectos, económicos y sociales, que asistan la operación comercial de la actividad propendiendo a mejorar su eficiencia y eficacia, verificando que el servicio se preste al menor costo y la mayor calidad posible, y haciendo transparente la necesidad de subvención estatal (si la hubiere), su duración, monto y destino de aplicación efectiva.³⁷

3.6.3. Regulación

A partir de 1994 la regulación de los servicios públicos de transporte de pasajeros metropolitanos se modifica. Se adopta la gestión privada bajo regulación pública, cambiando los esquemas reglamentarios y los órganos de control, pero sin diseñarse un marco o plan regulatorio global e integrado.

En la actualidad los debates sobre planificación, control y reglamentación continúan pero no se acompañan entre sí, y las propuestas de coordinación pública aparecen descontextualizadas.

³⁷ Gutierrez, Andrea; "La (des)reglamentación del autotransporte metropolitano de pasajeros"; Cuaderno de Territorio N° 11; Instituto de Geografía; Facultad de Filosofía y Letras; Universidad de Buenos Aires. 2003. Pág. 61-65.

El derecho administrativo reconoce tres funciones fundamentales a la intervención pública en la actividad económica: planificación, control y regulación.

Las concepciones sobre las dos primeras funciones suelen estar bastante claras y no registran demasiadas divergencias a raíz de las redefiniciones impuestas por las reformas recientes.

La planificación apunta a la elaboración de un plan, científicamente organizado, con el fin de alcanzar un objetivo determinado. Planificar supone definir una realidad y obrar para que se realice, interviniendo en el desarrollo espontáneo de los acontecimientos.

El control apunta específicamente a la verificación del cumplimiento de una norma.

La regulación, en cambio es la función que más discusiones suscita y menos consensos reúne, pues es precisamente aquella que la reciente reforma del estado coloca en el lugar central.

La retirada del estado de la gestión directa de los servicios públicos, entre ellos del transporte urbano de pasajeros, supone la distinción de la prestación, reglamentación y consumo de los mismos como tres procesos diferenciados, y la participación de tres actores sociales distintos: prestadores, estado y usuarios.

Etimológicamente, regular es el acto de ajustar o poner en orden de una cosa. Para la escuela de la economía francesa denominada regulacionista o de la Teoría de la regulación, hay dos formas fundamentales de regular: por la política o por el mercado.

La forma política de la regulación es la reglamentación, entendiendo por tal el conjunto de reglas institucionalizadas destinadas a ordenar un conflicto o contradicción. La forma de regulación del mercado, en cambio, es la competencia, entendiendo por tal la disputa entre dos o más sujetos que aspiran a una misma cosa.³⁸

³⁸ Rearte, Julio y Gutierrez, Andrea: "La regulación de los servicios públicos de transporte de pasajeros por automotor y ferrocarril en la región metropolitana de Buenos Aires"; En: Encuentro Latinoamericano Pablo Moret

El concepto de regulación, como mecanismo para superar una contradicción, es distinguido del de reglamentación, como conjunto de reglas institucionalizadas que sirven para regular. La reglamentación es entonces, la forma política de la regulación ³⁹

3.7. La regulación y sus actores

En 1993 se creó la Comisión Nacional de Transporte Automotor (CONTA) a través del decreto N° 104, que tenía a su cargo el control de los servicios de transporte de carga y pasajeros por automotor de jurisdicción nacional.

Este organismo tuvo en sus tres años de existencia la particularidad de avanzar en dos temas: por un lado, la producción y difusión de información sobre los servicios, y por otro, la inclusión a nivel gerencial de las relaciones con los usuarios.

Finalmente en 1996 la CONTA, y la Unidad de Coordinación para el Programa de Reestructuración Ferroviaria (U de C), se fusionan en el actual organismo de control de transporte ferroviario y automotor, de cargas y pasajeros de jurisdicción nacional, que incluye los servicios de la región metropolitana: la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT).

En tanto, luego de la reforma de la Constitución Nacional en 1994, la ciudad de Buenos Aires adquiere un *status* jurídico similar al de una provincia, y deja de ser territorio federal.

De acuerdo al mandato de la Constitución de la Ciudad, la Legislatura local sanciona en 1999 la Ley N° 210, que crea un Ente único encargado del control de los servicios públicos locales. Este organismo se encuentra actualmente en funcionamiento, y su

de Instituciones Responsables de la Supervisión, Fiscalización y Regulación en transporte. Convención Internacional de Transporte 2001, Ministerio del Transporte de la República de Cuba, La Habana.2001.Pág.3-4.

³⁹ Lipietz, A y Benko, G."La richesse des régions. La nouvelle géographie socio-economique";París; Presses Universitaire de France.2000.En: Rearte,Julio y Gutierrez,Andrea:"La regulación de los servicios públicos de transporte de pasajeros por automotor y ferrocarril en la región metropolitana de Buenos Aires";En: Encuentro Latinoamericano de Instituciones Responsables de la Supervisión, Fiscalización y Regulación en transporte. Convención Internacional de Transporte 2001, Ministerio del Transporte de la República de Cuba, La Habana.2001.Pág.4.

articulación institucional aún está en proceso de definición, tanto en el plano local como en el nacional.⁴⁰

La Secretaría de Transporte de la Nación, en la presentación que efectuara con fecha 23 de enero de 2001 en la Audiencia Pública convocada por el Ente Único con motivo del aumento tarifario, puso de manifiesto que

“(...) soluciones simplistas, como el traspaso del control de los subtes o de las líneas de colectivo del Distrito Federal al Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, no harían más que agravar la falta de coordinación”.[...]Por eso se requiere la creación de una autoridad del transporte metropolitano(...).”

A continuación la misma Secretaría compara al ECOTAM con un mecanismo de coordinación voluntaria, poco duradero y efectivo.⁴¹

3.7.1. Coordinación del transporte público

En cuanto a la coordinación y planificación del transporte público metropolitano, en octubre de 1998 se sanciona la Ley Nacional N° 25.031 que crea el ECOTAM, con los objetivos de planificar y coordinar el sistema regional.

Mas allá de no ser el ECOTAM un organismo destinado al control o a la regulación del sistema de transporte regional, el mismo se distingue por la proposición de un ámbito geográfico de acción mayor al considerado oficialmente o en proyectos de coordinación

⁴⁰ Rearte, Julio y Gutierrez, Andrea: *“La regulación de los servicios públicos de transporte de pasajeros por automotor y ferrocarril en la región metropolitana de Buenos Aires”*; En: Encuentro Latinoamericano de Instituciones Responsables de la Supervisión, Fiscalización y Regulación en transporte. Convención Internacional de Transporte 2001, Ministerio del Transporte de la República de Cuba, La Habana. 2001. Pág. 11.

⁴¹ Secretaría de Transporte: *“Aumento de las tarifas en el transporte público de pasajeros que afecta a los usuarios de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires”*. Presentación a la Audiencia Pública del 23/01/2001. 2001. Buenos Aires. En: Rearte, Julio y Gutierrez, Andrea: *“La regulación de los servicios públicos de transporte de pasajeros por automotor y ferrocarril en la región metropolitana de Buenos Aires”*; En: Encuentro Latinoamericano de Instituciones Responsables de la Supervisión, Fiscalización y Regulación en transporte. Convención Internacional de Transporte 2001, Ministerio del Transporte de la República de Cuba, La Habana. 2001. Pág. 11.

anteriores, y por la incorporación de la jurisdicción municipal como un actor en la coordinación y la planificación del transporte regional, inclusive en la dirección el ente a través de un representante.⁴²

La norma incorpora una identificación territorial ampliada de la región, incluyendo 43 jurisdicciones municipales además de la Ciudad de Buenos Aires, las cuales estarían representadas e inclusive ejercerían en forma rotativa la presidencia del organismo. Sin embargo, su funcionamiento efectivo está supeditado a la adhesión formal de cada una de las jurisdicciones incluidas, lo cual aún no se ha concretado. En tanto, no se ejercen acciones de coordinación ni de planificación del sistema desde la Secretaría de Transporte de la Nación.⁴³

No existe un único modo de coordinar la gestión metropolitana, ni un único camino para concretarla. Ellos, a su vez, no son necesariamente excluyentes, inclusive pueden ser sincrónicos. De las experiencias reseñadas cabe recoger que para que un modelo administrativo tenga éxito, hay que revertir posiciones tradicionales.

Aunque subsiste de facto la injerencia de la Nación sobre el transporte público de Buenos Aires (resultante de su condición de Capital de la Nación), a partir de la constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y su Legislatura en 1996, la regulación de los servicios públicos locales de transporte de pasajeros corresponde *de iure* al GCBA, y su control al Ente de la Ciudad.⁴⁴

Desde un enfoque estrictamente jurídico, la falta de asunción de las competencias de la Ciudad en materia de transporte público define una situación que raya en la ilegalidad. Juristas argentinos sostienen que:

⁴² Rearte, Julio y Gutierrez, Andrea: "La regulación de los servicios públicos de transporte de pasajeros por automotor y ferrocarril en la región metropolitana de Buenos Aires"; En: Encuentro Latinoamericano de Instituciones Responsables de la Supervisión, Fiscalización y Regulación en transporte. Convención Internacional de Transporte 2001, Ministerio del Transporte de la República de Cuba, La Habana. 2001. Pág. 11-12.

⁴³ *Ibíd.* Pág. 11-12.

⁴⁴ Gutierrez, Andrea y Rearte Julio: "A la región metropolitana, por la ciudad local. Caminos para una gestión concertada del transporte público metropolitano de Buenos Aires". En: XII Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano. UNAL (Universidad Nacional de Colombia), Bogotá. 2003. Pág. 6.

"(...)Hoy atento a los cambios institucionales generados a partir de la reforma Constitucional de 1994, resulta necesario instrumentar el traspaso de esa función del Gobierno Nacional al de la Ciudad de Buenos Aires, y en particular, al Ente Único Regulador como órgano con facultades específicas sobre los servicios públicos. Respecto de subterráneos y colectivos urbanos, corresponde que sea el Gobierno de la Ciudad el que en lo sucesivo actúe como autoridad concedente o autorizante, la Legislatura y el Poder Ejecutivo locales (cada uno en la esfera de sus competencias) los que regulen los aspectos vinculados a la organización e implementación del servicio, y el Ente único de la Ciudad quien controle y fiscalice el cumplimiento de las normas que integran el marco regulatorio (...)"⁴⁵

No obstante, existen otros casos de permanencias *de facto* que contradicen los mandatos *de iure* de la Ciudad, sin que esto redunde en consecuencias (en apariencia) irreversibles. Pero mantener dicha tensión con relación a subtes y colectivos a la espera de la coordinación metropolitana involucra efectos para la Ciudad, apreciables en distintos planos.

En un plano interno a la administración, estos remiten a su dinámica de funcionamiento, sostienen la inhibición del desarrollo de capacidades propias, la permanencia de la desarticulación administrativa en la organización del transporte, la imposibilidad de actuar sobre los servicios locales, entre otros.

El mantenimiento de esta tensión no inhibe la acción de la ciudad en materia de transporte público, pero indiscutiblemente la cuestión de la autonomía local interferirá en la construcción de una coordinación metropolitana.

⁴⁵Fleitas Ortiz de Rosas, A. :*"Marco regulatorio del Transporte Urbano de Pasajeros"*;Ente de la Ciudad,Buenos Aires, parte primera. Buenos Aires.2002.En: Gutierrez,Andrea y Rearte Julio:*"A la región metropolitana, por la ciudad local. Caminos para una gestión concertada del transporte público metropolitano de Buenos Aires"*.En: XII Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano. UNAL (Universidad Nacional de Colombia), Bogotá. 2003. Pág.6.

La idea de una autoridad metropolitana centralizada, impulsada y liderada por el gobierno nacional, sustenta un preconceito fuertemente arraigado en la especialidad: una aparente oposición entre la formalización de las potestades de la ciudad de Buenos Aires sobre su transporte y el objetivo de coordinación metropolitana.

Bajo esta idea marco, ambos aspectos se conciben en tensión: una ampliación de coordinación supone una reducción de autonomía, y viceversa, una ampliación de autonomía supone una reducción de coordinación, con lo cual se plantea una oposición que solo puede resolverse con la negación de uno de los dos términos.

Frente a esto, la propuesta es reconocer lo local como un punto de partida para la construcción de una institucionalidad metropolitana, esto es, como actor fundacional del proceso, y no como actor invitado o pasivo.

Al mismo tiempo, entender que lo local en torno al transporte público también debe construirse, y debe hacerse en referencia a una institucionalidad regional.

En este proceso de construcción, el papel de la ciudad de Buenos Aires es central. Tanto como constructora de una relación horizontal entre las instancias locales que componen la región, como conductora de esa relación, aportando liderazgo y organización.

La formulación de una propuesta de coordinación para la región, de cualquier tipo que sea, necesita una hegemonía. La ciudad puede construir una nueva, distinta de una hegemonía centralizada, como representante del resto de las instancias de gobierno involucradas, y también distinta de una hegemonía exclusiva o excluyente.⁴⁶

⁴⁶Gutierrez, Andrea y Rearte Julio: "A la región metropolitana, por la ciudad local. Caminos para una gestión concertada del transporte público metropolitano de Buenos Aires". En: XII Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano. UNAL (Universidad Nacional de Colombia), Bogotá. 2003. Pág.6-7.

3.7.2. Descoordinación del transporte público

La descoordinación de lo público a nivel de las funciones de planificación, control y regulación permanece, y es acompañada ahora de una crisis de hegemonía de la jurisdicción nacional, expresada en su ausencia en la planificación del sector, en la crisis de recursos que comparte con el resto de las administraciones, y en la revalorización de la jurisdicción provincial o local.

Dicha descoordinación presenta en el caso del transporte, un organismo de control marginado de las decisiones, sin representación de los usuarios y las provincias en su estructura, sin consultas públicas obligatorias, con cuadros directivos designados sin concursos con una alta rotación desde su origen, actualmente intervenido por la secretaría de transporte y sin directorio.

De este modo, la preexistente descoordinación de los actores públicos en el transporte metropolitano no ha variado de manera significativa desde el inicio de las transformaciones.

Frente a esto, la propuesta de una autoridad única metropolitana que supere la descoordinación pública y otorgue a los actores públicos un horizonte de trabajo similar al del conjunto de actores privados, requiere quizás una reformulación.

La conformación de una sistematicidad pública a través de acuerdos progresivos entre los particulares involucrados y del reconocimiento mutuo de sus identidades, requiere de la formulación de un plan de coordinación interjurisdiccional, pero no de un plan dado y cerrado sino de un plan de coordinación abierto, sustentado en un conjunto de criterios mínimos compartidos.⁴⁷

⁴⁷ Rearte, Julio y Gutierrez, Andrea: "La regulación de los servicios públicos de transporte de pasajeros por automotor y ferrocarril en la región metropolitana de Buenos Aires"; En: Encuentro Latinoamericano de Instituciones Responsables de la Supervisión, Fiscalización y Regulación en transporte. Convención Internacional de Transporte 2001, Ministerio del Transporte de la República de Cuba, La Habana. 2001. Pág: 13-15.

3.7.3. Construcción de una institucionalidad Interjurisdiccional

Es condición para la construcción de una institucionalidad interjurisdiccional la conformación plena de las identidades particulares que lo componen. Una institucionalidad con identidades incompletas no satisface esta condición.

El caso de la Ciudad de Buenos Aires, cuya jurisdicción constituye el núcleo generador de viajes de la región metropolitana, es un ejemplo válido. Una gestión metropolitana no puede construirse sobre la base de una representación incompleta de las competencias de la ciudad respecto del transporte local, luego de la reforma de la Constitución Nacional y de la sanción de la Constitución local.

No puede hacerlo tampoco con una subordinación de su representación. La crisis de la hegemonía nacional, instala la necesidad de reconstruir una hegemonía para la región en el concierto de lo interjurisdiccional.

La coordinación metropolitana requiere un proceso de construcción, y admite una idea de coordinación progresiva. El refuerzo de la autonomía local mediante la formalización de las potestades de la ciudad sobre el transporte público local, puede ser un paso en pos de la coordinación.

La construcción de la Ciudad como un actor remite a su capacidad en la definición de políticas y como interlocutor, tanto con ámbitos públicos como privados. Esto no debe ser necesariamente el último paso de la política jurisdiccional.

La idoneidad de las políticas públicas no solo está condicionada a su viabilidad técnica, sino también a su viabilidad práctica, y ésta a las condiciones de cada momento y de cada lugar. Los malogrados intentos de coordinación metropolitana mediante la creación de una autoridad centralizada, debilitan la posibilidad de que ésta sea una meta alcanzable en la coyuntura político institucional actual de la Argentina.

La potestad local y la coordinación metropolitana no son excluyentes. Es posible una coordinación gradual, una coordinación por funciones, una coordinación por ámbitos territoriales de escalas diversas. El abanico de opciones para la gestión metropolitana es amplio, y requiere ser revisado.

La formalización de la ciudad como actor, con pleno ejercicio de sus competencias sobre el transporte público, puede destrabar e impulsar el camino hacia una gestión metropolitana coordinada, sustentada sobre la base de una concertación entre actores, renovada y sólida.

La propuesta no apunta a la eliminación de la jurisdicción nacional del ámbito metropolitano, sino a su transformación, atento a un proceso de maduración institucional que atañe también a las demás instancias jurisdiccionales de la región.

La actitud de la ciudad autónoma frente al transporte público también necesita transformarse. Esta problemática al igual que otras, solo ha sido parcialmente reconocida a casi siete años de la consagración constitucional de su autonomía de la Ciudad.

La actitud pasiva e indefinida del gobierno de la Ciudad Autónoma, prolongando la tensión entre el mandato jurídico y su papel efectivo con relación al transporte local a la espera de la coordinación metropolitana, involucra efectos apreciables en dos planos: hacia fuera y hacia adentro de la administración.

Los del primer tipo remiten a la imagen de la administración frente a otros ámbitos públicos (asumiendo un papel pasivo o “para institucional”), y frente a la ciudadanía (asumiendo una responsabilidad virtual respecto del deterioro del sistema de transportes públicos).

Los del segundo tipo remiten a la dinámica interna de la administración (inhibición del desarrollo de capacidades propias, permanencia de la desarticulación administrativa en la organización del transporte, imposibilidad de actuar sobre los servicios locales, etc.).

El mantenimiento de dicha tensión entre el mandato jurídico y el papel efectivo de la ciudad autónoma, sin embargo, no inhibe su acción en materia de transporte público. La ciudad puede asumir una actitud activa sin necesidad de recuperar la jurisdicción sobre los colectivos y subtes.

Puede realizar acciones pequeñas (reordenar las paradas, por ejemplo) y otras grandes (construir sistemas de capacidad intermedia, por ejemplo).

Asumir una actitud activa frente a la institucionalidad del transporte público metropolitano ofrece la posibilidad de dar respuestas reales a problemas reales, abriendo un amplio abanico de oportunidades que involucran acciones de menor envergadura y costo, y de resultados más rápidos y flexibles.

Es posible echar mano a las grandes cosas, sin necesidad de despreciar otras que se tienen más al alcance. Esto mismo es aplicable a la aparente tensión entre la cuestión de la autonomía local y la coordinación metropolitana.⁴⁸

3.7.4. La potestad Jurisdiccional

En nuestra Constitución Nacional el transporte está considerado como un acto de comercio, correspondiéndole a cada provincia regular las actividades de esta índole dentro de su territorio. De hecho, en virtud de que la existencia de las provincias es previa a la Nación, la Constitución Nacional es un reflejo de los deseos consensuados de las jurisdicciones provinciales que la sancionaron, estableciendo allí las funciones delegadas por éstas, sin que quepan dudas acerca del alcance regulatorio que la Nación tiene en cuestiones de transporte entre provincias, entre éstas y el exterior del país, y aun el que se desarrolle entre localidades de una misma provincia pero que en su recorrido atravesase el territorio de otra u otras.

En los ámbitos provinciales el origen de las potestades jurisdiccionales es diferente. En estos casos, fueron las provincias las que establecieron los alcances de cada distrito en materia de transporte, así como la autonomía otorgada a los municipios en la materia. De esta manera, los resultados surgen como bastante heterogéneos.

Por norma general, la potestad regulatoria vigente requiere de una previa definición de la autonomía otorgada a los municipios y a las comunas o, si se quiere, de definir a la

⁴⁸ Gutierrez, Andrea y Rearte Julio: "A la región metropolitana, por la ciudad local. Caminos para una gestión concertada del transporte público metropolitano de Buenos Aires". En: XII Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano. UNAL (Universidad Nacional de Colombia), Bogotá. 2003. Pág.7-8.

unidad administrativa mínima con responsabilidad en la regulación y el control de los distintos tipos de transporte.

Por ejemplo, si esta unidad mínima es una comuna, un municipio o un departamento o partido. Por ende, los servicios de vinculación entre estas unidades mínimas (cualesquiera sean éstas) es responsabilidad de la provincia.

Nuestro país muestra una gama de situaciones diversas y con diferenciaciones extremas. De hecho, se encuentran esquemas que abarcan desde la absoluta y total centralización en la misma jurisdicción provincial de las actividades de transporte comercial hasta, en el otro extremo, la cesión por parte de la autoridad provincial de potestades regulatorias y de control de tráficos intermunicipales o intercomunales.

En el primer caso se encuentran las provincias de Mendoza, San Juan y Catamarca, en las cuales los municipios carecen de autonomía para regular y controlar sus transportes locales, recayendo estas tareas en las autoridades provinciales.

Este esquema de total centralización, al que se podría catalogar como unitario (Los municipios de Catamarca tienen potestad regulatoria para los servicios de taxis, remises y transporte escolar), se contrapone con los casos más “federales” en donde las comunas (algunas de ellas con muy pocos habitantes) tienen jurisdicción total sobre sus sistemas de transporte local, característica que incluye al grueso de las provincias argentinas, el cual, sin embargo, presenta también matices interesantes de resaltar, relacionados con la cesión de potestades que hacen las provincias en algunos casos a los municipios, referidas a la regulación conjunta de servicios de transporte que vinculan a éstas..Entre estos casos se encuentran las provincias de Córdoba y Santa Fe.

En el medio de estas dos situaciones se encuentran dos provincias: Buenos Aires y La Rioja, en donde la unidad mínima definida con jurisdicción para administrar su propio transporte es el departamento (o partido, en la provincia de Buenos Aires).Cada departamento tiene una ciudad cabecera pudiendo en cada uno de ellos haber más de una localidad, incluso con poblaciones importantes alejadas de la cabecera.

En el caso de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, cuyo alcance jurisdiccional no llega a los servicios locales de transporte regular de pasajeros, ómnibus y ferrocarriles subterráneos, que recaen en la Nación, a pesar de corresponderle constitucionalmente. La ciudad administra su sistema de taxis y remises, los servicios de transporte escolar, los servicios de transporte para el turismo y los de cargas.

Esta situación se originó por cuanto la ciudad de Buenos Aires, por constituirse en sede del Gobierno Nacional, era un territorio federal en un todo dependiente de la Nación. Esto se modificó como señalamos a partir de 1994, con la sanción de la actual Constitución Nacional, pero aún no se ha materializado en varios terrenos que jurisdiccionalmente le corresponderían, entre ellos, el transporte regular de pasajeros, hecho que se modificará más tarde o más temprano.

Definidas las jurisdicciones mínimas de responsabilidad en la regulación del transporte público de pasajeros, las localidades de inicio y finalización de un determinado trayecto determinarán la jurisdicción del mismo y por ende la autoridad que lo regula, con la excepción ya mencionada de la ciudad de Buenos Aires.

Así, si un trayecto cruza un límite provincial, la jurisdicción regulatoria será nacional; si cruza un límite de la unidad mínima definida sin salir del territorio provincial, la jurisdicción será la de la provincia involucrada. Finalmente, si se inicia y concluye dentro de la unidad mínima definida, sin exceder sus límites, será responsabilidad de las autoridades de esta unidad mínima: comuna, municipio o departamento, según el caso.

El problema de la multiplicidad de jurisdicciones en nuestro país se verifica en innumerables situaciones en donde conviven ofertas que, aun siendo dependientes de jurisdicciones diferentes, apuntan a satisfacer un mismo tipo de tráfico. Ello sucede tanto en sistemas de transporte urbanos como en los tráficos provinciales de larga distancia que puedan ser satisfechos por líneas de la provincia o por líneas pasantes de la jurisdicción nacional.

En el caso de los sistemas urbanos se pueden dar hasta tres ofertas de jurisdicciones regulatorias distintas (municipio, provincia y Nación), en tanto en el sector de larga distancia ello se reduce a dos (provincia y Nación).⁴⁹

Los problemas derivados de la multijurisdiccionalidad pueden ser de diversa índole: desde cuestiones tarifarias a cuestiones atinentes a la organización, la fiscalización y el control de los servicios, en muchos casos agravados por el efecto que produce la distancia existente entre el puro “hecho de transporte” y la sede de la oficina de la autoridad jurisdiccional competente.

El AMBA ha sido testigo de una veintena de intentos de conformar una autoridad metropolitana de transporte que, hasta el momento no fueron implementados.⁵⁰

En la actualidad está vigente como señalamos la Ley 25.031 promulgada en 1998 que crea el ECOTAM, cuyo objeto es tener a su cargo la planificación y coordinación del sistema de transporte urbano e interurbano interjurisdiccional en el Área Metropolitana de Buenos Aires. Sin embargo no pudo ser constituido hasta el momento, ya que no pudo cumplirse con la exigencia del artículo 13 de la ley, el cual fija como condición que todas las jurisdicciones que integran el Ente, hayan concretado su adhesión al mismo.

En el marco de la R.M.B.A., se adopta la coordinación tarifaria para los servicios nacionales que unen la Capital Federal con los diferentes partidos del conurbano que la integran y que se superponen con los servicios provinciales que vinculan a los municipios entre sí. Sin embargo, la escala tarifaria de los servicios nacionales es inferior a la de los servicios provinciales, con lo que esta coordinación, que iguala los niveles tarifarios de los servicios nacionales con los de la provincia de Buenos Aires en los tramos discurridos en la provincia, da por resultado que el precio del viaje en una

⁴⁹ Universidad Tecnológica Nacional: “Transporte Público Automotor de Pasajeros en la Argentina”; Secretaría de Extensión Universitaria, Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial. Buenos Aires 2009. Pág.104-107.

⁵⁰ Kralich, Susana: “El transporte urbano entre la globalización y la fragmentación. El caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires”. Revista EURE volumen 24, N°71. Santiago de Chile. Chile. 1998. En: Universidad Tecnológica Nacional: “Transporte Público Automotor de Pasajeros en la Argentina”; Secretaría de Extensión Universitaria, Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial. Buenos Aires 2009. Pág.112.

línea nacional en un tramo en la provincia, sea superior al que esa misma línea cobra por un viaje que ingresa a la Capital Federal.

Ejemplo de esta situación podría ser aquella persona que debe realizar un viaje desde un municipio del conurbano hasta otro, en sentido hacia la ciudad de Buenos Aires. Contará con dos opciones para realizarlo: o bien en una línea de jurisdicción provincial, o en una de jurisdicción nacional que continúa su recorrido ingresando a la Ciudad de Buenos Aires. En este caso, es muy probable que si asciende a un servicio nacional y paga un boleto hasta la Ciudad de Buenos Aires, el precio de este sea inferior que si abona el boleto por el tramo provincial, en virtud de que en las líneas nacionales en tramos netamente provinciales opera el tarifario provincial que presenta niveles superiores a los de la Nación.

Esta problemática resulta propia de los aglomerados urbanos, en tanto los municipios del interior de las provincias, generalmente no sufren superposición de servicios que determinen la existencia de un mecanismo de coordinación entre los mismos.⁵¹

3.7.5. Fiscalización

Un caso interesante en materia de fiscalización se planteó en la jurisdicción nacional, en la cual hasta 1997, la autoridad de control realizaba los controles de seguros sobre la base de la verificación de pólizas y sus recibos de pagos. Con el transcurso del tiempo, se fueron repitiendo casos en que las aseguradoras trabajaban con productores de seguros inescrupulosos que recibían pagos de los transportistas que no rendían a su destinatario, que se emitían pólizas apócrifas, se expedían recibos de pago de difícil imputabilidad, certificaciones de pagos firmadas por personas que no

⁵¹ Universidad Tecnológica Nacional: "Transporte Público Automotor de Pasajeros en la Argentina"; Secretaria de Extensión Universitaria, Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial. Buenos Aires 2009. Pág.112-113.

perteneían a las entidades, y otro sinnúmero de irregularidades demostrativas de actitudes no confiables que acabaron por indicar que estos controles no tenían razón de ser en función de su escasa efectividad.

A partir de esta situación, la C.N.R.T. impulsó la creación de un sistema de control de seguros estructurado sobre la base de colocar a las propias compañías aseguradoras en calidad de agentes de información del régimen.

Este régimen de información se nutre de los datos de cobertura de los vehículos (número de póliza, vigencia, compañía aseguradora) que mensualmente comunican las entidades. A esto se adicionó una herramienta de control estratégica, que es la comunicación de suspensión de cobertura de pólizas (por falta de pago, decisión e la transportista u otros motivos) que las compañías informan en plazos perentorios al organismo de control de transporte. De omitirse dicha comunicación por parte de la compañía de seguros, y habiéndose efectivizado la suspensión de la póliza, la normativa prescribe que se rehabilite automáticamente, teniendo que hacerse cargo la aseguradora en el caso que se produzca un accidente.

De esta manera, el sistema descripto imposibilita que circulen unidades sin seguro obligatorio, dado que, en relación con aquellos casos en que la aseguradora informa la caída de la cobertura, son inmediatamente reportadas a los sectores de fiscalización de vía pública a fin de que se proceda a su secuestro, y respecto de los otros casos en que no se notifica la caducidad de las pólizas de seguros, éstas continúan plenamente vigentes, de manera tal que la aseguradora no puede oponer el hecho extintivo a fin de salvaguardar su responsabilidad. Como dato ilustrativo, cabe decir que la adopción el nuevo sistema en la jurisdicción Nacional dio como resultado que el porcentaje de unidades sin seguro resulte inferior al cinco por diez mil.

Con la puesta en práctica del subsidio a precio diferencial para el transporte, la autoridad de aplicación en la materia inició el control de los seguros, tanto en las jurisdicciones provinciales como municipales. En el inicio de los controles (2004), pudo verificarse que en muchas empresas del interior se aplicaba y toleraba la práctica del “autoseguro”, situación que fue erradicada con la aplicación de los nuevos controles. En la actualidad el índice de unidades que es detectado sin cobertura es marginal, no

alcanza el 1% de la flota declarada y en general se trata de unidades fuera de servicio.⁵²

⁵² Universidad Tecnológica Nacional: "Transporte Público Automotor de Pasajeros en la Argentina"; Secretaria de Extensión Universitaria, Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial. Buenos Aires 2009. Pág.309-310.

CAPÍTULO 4

4. ANÁLISIS DE LA NORMATIVA VIGENTE

4.1. Antecedentes normativos en materia de transporte público automotor

A partir de los años 90 y en consonancia con las tendencias administrativas de esa época el Estado argentino protagonizó, un proceso de transformación económica a través de políticas que sustancialmente pueden resumirse en la privatización de las empresas públicas, la desregulación económica y la descentralización administrativa.

Es así como se modifica el modo de concebir la regulación, control y fiscalización de los servicios prestados a la población, los cuales hasta ese entonces estaban administrados casi en su totalidad por empresas estatales. Es por ese entonces cuando se comienza con su proceso de privatización y a la aparición de los entes reguladores⁵³

De esta forma el estado delegó en operadores privados la gestión de los servicios privatizados, reservándose la facultad de regular y controlar la actividad de los mismos.

En materia de transporte terrestre se puede distinguir la situación de la actividad ferroviaria respecto de la que caracterizaba al transporte automotor. Este último era un servicio en el que la prestación directa había sido delegada en el año 1963 por el Estado Nacional en el sector privado al tiempo que la empresa Transportes de Buenos Aires se disolvía. En tanto que los servicios Ferroviarios fueron alcanzados por la citada Reforma del Estado a través la ley 23.696 del año 1989.

En el año 1993 a través del decreto N° 104, se crea la CONTA, con facultades para el control de los servicios de carga y de transporte automotor en el ámbito nacional.

Tres años más tarde por medio del Decreto N° 660/96 se dispone la fusión de este organismo con aquellos que habían sido creados para el control del transporte ferroviario: Unidad de Coordinación del Programa de Reestructuración Ferroviaria (U.C.P.R.F) y Comisión Nacional de Transporte Ferroviario (C.N.T.F.)

⁵³ El Decreto N° 2284/91 de Desregulación Económica enunció los principales cambios tendientes a profundizar la libertad económica y la reforma del Estado, incluyendo la puesta en marcha de entes reguladores, la reforma fiscal y la desregulación del comercio exterior e interior.

Es así como nace la actual C.N.R.T., con la misión "concentrar sus recursos en el control y la fiscalización de las actividades desarrolladas los operadores de transporte terrestre, promoviendo su competitividad en los mercados y protegiendo los derechos de los usuarios. Así mismo se determina que el organismo deberá lograr una mayor seguridad, mejor operación, confiabilidad, igualdad y uso generalizado del sistema de transporte automotor y ferroviario, de pasajeros y de carga, asegurando un adecuado desenvolvimiento en todas sus modalidades ⁵⁴.

Ese mismo año se aprueba mediante el Decreto 1388 el Estatuto que determina los objetivos y estructura de dicha Comisión, la que comienza a funcionar en forma efectiva el día 10 de diciembre.

Un hecho clave en el tema de la jurisdicción del transporte terrestre es la reforma de la Constitución Nacional en 1994. A partir de la misma la hasta entonces ciudad de Buenos Aires se convierte en Ciudad Autónoma de Buenos Aires, adquiriendo de esta manera un status jurídico similar al de cualquier provincia de nuestro país, dejando de ser territorio federal.

En el año 1999 la legislatura de la Ciudad de Buenos Aires, sanciona la Ley N° 210 creando un Ente Único para el control de los servicios públicos locales.

Un año antes, y mediante la Ley Nacional 25.031 se crea el ECOTAM, a fin de atender las cuestiones relacionadas con la coordinación y planificación del sistema de transporte urbano e interurbano de carácter interjurisdiccional en el área metropolitana⁵⁵.

Dado el emplazamiento de la ciudad de Buenos Aires y la dinámica en materia de transporte la zona de influencia de este organismo se integró a través de la ciudad de Buenos Aires y cuarenta y tres partidos ^{56 57}.

⁵⁴ Anexo del Decreto 1388/96 Art. 3

⁵⁵ Ley 25.031/98. Art. 1

⁵⁶ *Ibíd.* Artículo 2

⁵⁷ A efectos de esta investigación, continuaremos tomando como Región Metropolitana de Buenos Aires a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires más los 24 partidos de la Provincia de Buenos Aires. (Ilustración 1.)

El Decreto N° 2284/91 impone la implementación de un régimen para el transporte automotor de pasajeros, que intenta la organización de servicios en libre competencia y el incremento de la oferta en cantidad, variedad y calidad. Se persigue así mismo el fortalecimiento de las vinculaciones entre las provincias y distintas regiones del país.

Un año más tarde, y en cumplimiento de lo dispuesto por la norma citada en el párrafo precedente se sanciona el decreto n° 958/92, que fija el marco regulatorio del autotransporte interurbano de pasajeros de jurisdicción nacional.

A continuación se presenta un análisis de la normativa en materia de transporte automotor de pasajeros discriminada por jurisdicción.

4.2. Jurisdicción Nacional

4.2.1. Organismos de control

Como ya se señaló, en el año en el año 1993 se crea la CONTA, con facultades para el control de los servicios de carga y de transporte automotor en el ámbito nacional, la que más tarde se fusiona con la U.C.P.R.F y la C.N.T.F.

En este sentido el Decreto 660 del año 1996 en su artículo 40, dispone esta fusión y crea entonces la C.N.R.T. como un organismo descentralizado en el ámbito de la Secretaría de Obras y Servicios Públicos del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, al tiempo que le asigna las competencias, facultades, derechos y obligaciones de las entidades originarias.

Por su parte el decreto 1388 del año 1996 establece que será obligación de la C.N.R.T.⁵⁸:

a) Asegurar la publicidad de sus decisiones como así también de los antecedentes en base a los cuales ellas fueron tomadas.

⁵⁸ Anexo del decreto 1388/96 Art. 5
Pablo Moret

b) Recibir y tramitar con diligencia toda queda, denuncia o solicitud de información de los usuarios o de terceros interesados, relativos a la adecuada prestación de los servicios.

c) Intervenir cuando, como consecuencia de procedimientos iniciados se piense que algún acto o procedimiento de una empresa sujeta a su jurisdicción es violatorio de normas vigentes, o afectan a la seguridad. Su atribución se extiende a la posibilidad de ordenar a las empresas involucradas a disponer lo necesario para corregir o hacer cesar inmediatamente las condiciones o acciones contrarias a la seguridad.

d) Mantener información actualizada sobre las tendencias internacionales en la materia de nuevas tecnologías y modalidades operativas relacionadas con la prestación eficiente, segura y confiable de los servicios.

Asimismo se le confieren facultades ⁵⁹

- Aplicar y hacer cumplir las leyes, decretos y toda norma cuyo objeto sea reglamentar el transporte, debiendo por ese entonces efectuar el control de la Estación Terminal de Ómnibus de la ciudad de Buenos Aires.
- Fiscalizar las actividades de las empresas de transporte automotor aplicando sanciones y penalidades fijadas en los contratos de concesión en caso de incumplimiento, pudiendo promover acciones civiles y penales, propiciando en caso de corresponder la suspensión y caducidad de los permisos y licencias

La comisión debe proveer información que desde el ejecutivo nacional se le solicite referente a determinación de las bases y condiciones de selección para el otorgamiento de nuevos permisos de servicio público de transporte automotor de pasajeros, llamados para participar en procedimientos de selección, para la cobertura de servicios públicos de transporte de pasajeros por automotor.

Otra de las cuestiones respecto de su incumbencia se vincula a los aranceles en materia de transporte automotor, ya que se le otorga la posibilidad de percibir y fiscalizar el cobro de tasas, derechos y aranceles en la materia

⁵⁹ Anexo del decreto 1388/96 Art. 6
Pablo Moret

Por último de acuerdo a lo prescripto por el decreto, será la C.N.R.T quien tenga que resolver la instancia administrativa de los reclamos de usuarios.

En los considerandos se expresa que para la dirección del ente de control y fiscalización es necesario crear un órgano de naturaleza colegiada, conformado por cinco miembros con antecedentes técnicos y profesionales en la materia, que serán designados por el Poder Ejecutivo Nacional, con una duración en sus cargos de cinco años, estando vedada esta posibilidad a quienes hayan tenido relaciones o intereses durante los dos últimos años previos a la designación, con empresas de transporte, con la sola excepción de quienes hayan ocupado cargos de Director o Sindico en representación del Estado Nacional.

En la Ilustración 2 se puede observar el organigrama de la Comisión:



Ilustración 2: Organigrama C.N.R.T.⁶⁰

Las responsabilidades más importantes respecto de las gerencias que resultan significativas para este estudio se sintetizan en la Tabla 2.

⁶⁰ CN.R.T. Comisión Nacional de Regulación del Transporte Automotor. www.cnrt.gov.ar/index2.htm.

Fecha de captura 10/12/2009.

Pablo Moret

C.N.R.T. Responsabilidades de las distintas Gerencias	
Gerencia	Acciones
Control de permisos del transporte automotor	<ul style="list-style-type: none"> • Aplicar y hacer cumplir los permisos. • Colaborar en la modificación, renovación, suspensión o caducidad de permisos y licencias de su competencia. • Proponer al Directorio la aplicación de las sanciones y multas establecidas en los contratos a las empresas operadoras de transporte, y/o en las normas legales vigentes. • Asesorar en la confección de Pliegos de Licitaciones, negociaciones, adjudicaciones y modificación de contratos de concesión de su competencia.
Calidad y prestación de servicios	<ul style="list-style-type: none"> • Centralizar la recepción de quejas y sugerencias, establecer los reglamentos de protección al usuario y programas de educación y de difusión de sus derechos, coordinando el monitoreo del nivel de satisfacción de los usuarios. • Alentar mejoras continuas en el desempeño de los operadores de transporte y en la definición de estándares de calidad en la prestación de los servicios públicos, controlando su cumplimiento.
Gerencia de control Técnico	<ul style="list-style-type: none"> • Fiscalizar el estado del parque móvil, material rodante e instalaciones afectadas a la prestación del servicio, contratación de seguros y garantías. • Controlar la aptitud psicofísica y la idoneidad del personal de conducción de los servicios y actividades del transporte automotor. • Administrar los registros de los operadores de transporte del área de su competencia. • Asistir en la celebración de acuerdos y convenios con autoridades provinciales y de otros países. • Otorgar las licencias habilitantes. • Proponer al Directorio la aplicación de sanciones y multas ante el incumplimiento de las normas legales. • Recopilar y sistematizar la información estadística. • Realizar estudios y evaluaciones.
Seguridad en el Transporte	<ul style="list-style-type: none"> • Controlar el cumplimiento de las normas de seguridad establecidas en los contratos de concesión, licencias y permisos. • Velar por la seguridad pública y la protección del medio ambiente. • Realizar estudios y evaluaciones en la materia. • Proponer al Directorio, la aplicación de las sanciones y multas ante el incumplimiento de las normas legales vigentes.

Tabla 2. Responsabilidades gerenciales C.N.R.T.⁶¹

a) Decreto 958/92 y 808/95

El decreto 958 del año 1992 establece como ámbito de aplicación la jurisdicción nacional, incluyendo específicamente los viajes entre las provincias y la ciudad de

⁶¹ Decreto 1388/96.

Buenos Aires, y entre los puertos o aeropuertos nacionales y la Ciudad de Buenos Aires, determinándose que la Secretaria de Transporte dependiente por aquel entonces del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos sería la autoridad de aplicación.⁶²

Es esta autoridad de aplicación, quien tomará intervención en la reglamentación de los servicios públicos, como así también en el otorgamiento de permisos, determinación de recorridos, frecuencias, horarios y tarifas máximas y fundamentalmente en su fiscalización y control.

La norma presenta una clasificación del transporte automotor definiendo las siguientes categorías:⁶³

- Servicios Públicos.
- Servicios de tráfico libre.
- Servicios Ejecutivos.
- Servicios de transporte para el turismo.

En principio dispone que “*servicio público de transporte de pasajeros*”⁶⁴ es todo aquel que tenga por objeto satisfacer con continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad en igualdad de condiciones para todos los usuarios, las necesidades de carácter general en materia de transporte.

Establece que los “*servicios de tráfico libre*” son aquellos respecto de los cuales no existe restricción alguna respecto de la fracción de los recorridos o itinerarios, frecuencias, horarios, tarifas, características de los vehículos y condiciones o modalidades de tráfico⁶⁵. Asimismo dispone que los transportistas que realicen un servicio público en un recorrido que supere los cincuenta kilómetros, en las condiciones establecidas por la autoridad de aplicación, puedan realizar servicios de tráfico libre sobre cualquier recorrido, inclusive en competencia con servicios públicos.

⁶² Decreto 958/92. Art. 44

⁶³ *Ibíd.* Art. 3

⁶⁴ *Ibíd.* Art. 13

⁶⁵ *Ibíd.* Art. 14

En relación a los que denomina “*Servicios Ejecutivos*”⁶⁶ señala que son aquellos que cuentan con características de un alto nivel de confort y comodidad, de acuerdo a las reglamentaciones que oportunamente establezca la autoridad de aplicación. Dispone la norma que se trata de un servicio que se prestará con las mismas condiciones que rigen para el tráfico libre, pero sin la obligación para el transportista de realizar un servicio público.

Por último el denominado “*Servicio de Transporte para el Turismo*”⁶⁷ es aquel que se realiza con el objeto de atender a una programación turística, es decir un servicio comprensivo de transporte y alojamiento, al que también pueden agregarse excursiones complementarias, visitas guiadas, servicios gastronómicos u otras prestaciones relacionadas al turismo.

Entre los aspectos que se regulan, y que merecen destacarse en función de su pertinencia con el objeto del presente trabajo podemos señalar:(Ver Tabla 3)

- Calidades Técnicas: se establece que los vehículos que se afecten a los servicios de transporte automotor deben observar las disposiciones generales que en materia de tránsito rigen en el país, fundamentalmente aquellas cuestiones relacionadas con los pesos, dimensiones y dispositivos de seguridad⁶⁸.
- Explotación del servicio público: Queda establecido que la explotación del servicio público de transporte automotor de pasajeros será adjudicada a través de un permiso previo, cuya vigencia tendrá un plazo de 10 (diez) años⁶⁹. A su vencimiento serán renovados automáticamente por igual período, salvo que con razones fundadas la autoridad de aplicación considere que existen causales vinculadas al permisionario que aconsejen la no renovación del permiso⁷⁰.
- Se reserva a la autoridad de aplicación el derecho de adecuar en cada permiso las exigencias de frecuencia, horarios o capacidad de transporte, de acuerdo a las

⁶⁶ Decreto 958/92. Art. 17

⁶⁷ *Ibíd.* Art. 15

⁶⁸ *Ibíd.* Art. 11

⁶⁹ *Ibíd.* Art. 18

⁷⁰ *Ibíd.* Art. 23

variaciones observadas en las ofertas de servicios o en las demandas de transportes⁷¹.

- La determinación de nuevos servicios públicos será también atribución de la autoridad de aplicación, quien deberá tener en cuenta las necesidades y demandas de transporte como así también pedidos y reclamos de los usuarios.⁷²

Aspectos principales Decreto 958/92	
Ámbito de Aplicación	Nacional
Autoridad de Aplicación	Secretaria de Transporte
Funciones	• Reglamentación de los servicios públicos
	• Otorgamiento de Permisos
	• Determinación de recorridos
	• Frecuencias
	• Tarifas
	• Fiscalización y Control
Clasificación del Transporte	• Servicios Públicos
	• Servicios de Tráfico Libre
	• Servicios Ejecutivos
	• Servicios de Transporte para el Turismo
Aspectos que Regula	• Calidades Técnicas
	• Explotación del servicio Público
	• Determinación de nuevos servicios

Tabla 3. Síntesis Contenido Decreto 958/92

La norma que se ha analizado es modificada por el Decreto N° 808/95 que en principio sustituye los artículos 12,19, 21, 22 y 37 del Decreto N° 958/92.

A continuación se inserta un cuadro comparativo de las modificaciones que tienen interés para el tema de nuestro trabajo. Ver Tabla 4

⁷¹ Decreto 958/92. Art. 19

⁷² Ibíd. Art. 20

Comparativa Decreto 958/92 y Decreto N° 808/95	
Decreto 958/92	Decreto N° 808/95
Artículo 12: Radicación	
<p>RADICACIÓN - Los vehículos que integren el parque móvil deberán estar radicados y matriculados en territorio de la República Argentina, con excepción de aquellas unidades destinadas exclusivamente al transporte internacional</p> <p><u>En el Registro Nacional deberán inscribirse los datos relativos a la propiedad de los vehículos, especificando aquellos cuya posesión esté en virtud de comodato, alquiler o compraventa con reserva de dominio. La autoridad de aplicación no podrá establecer porcentajes del parque móvil que deban ser de propiedad del prestador del servicio, cualquiera sea la modalidad de éste.</u></p>	<p>RADICACIÓN. Los vehículos que integren el parque móvil deberán estar radicados y matriculados en <u>forma definitiva y permanente</u> en la República Argentina, con excepción de aquellas unidades destinadas exclusivamente a servicios de transporte de carácter internacional.</p> <p><u>En el Registro Nacional deberán inscribirse los datos relativos a la propiedad de los vehículos que permitan la identificación del mismo</u></p>
Artículo 19: Adecuación del Permiso	
<p><u>La autoridad de aplicación podrá adecuar en cada permiso las exigencias de frecuencia, horarios o capacidad de transporte de acuerdo a las variaciones observadas en las ofertas de servicios o en las demandas de transportes</u></p>	<p><u>Las empresas de servicio público podrán solicitar la adecuación de cada permiso, de acuerdo a las variaciones observadas en las ofertas de servicios o en las demandas de transporte</u></p> <p><u>Además podrán incrementar sin límite las frecuencias autorizadas de sus servicios. Dichos incrementos podrán ser prestados sobre la totalidad o parte de la traza autorizada. Tales modificaciones deberán ser comunicadas con una antelación de 30 días y mantenidas por un lapso mínimo de 3 meses.</u></p> <p><u>Asimismo podrán solicitar la reducción de las frecuencias en los servicios públicos que realice. Dicha reducción será equivalente a la oferta adicionada de servicio público o de tráfico libre, en su caso, sobre líneas de la empresa de que se trate, medida en vehículos kilómetros.</u></p> <p><u>Una vez otorgada la reducción de frecuencias, la empresa no podrá postularse para la prestación de nuevos servicios públicos o peticionar la realización de tráfico libre, en el corredor en cuestión, en el período de 12 meses siguientes.</u></p>
Artículo 21: Otorgamiento de permisos	
<p><u>Cada 180 días, la autoridad de aplicación otorgará los permisos para la explotación de servicios públicos a los transportistas que satisfagan los requerimientos establecidos por el presente y aquellos que se establezcan respecto del servicio público a otorgar. Los requisitos que determine la autoridad de aplicación no podrán limitar el ingreso al mercado de nuevos prestadores</u></p>	<p><u>La autoridad de Aplicación otorgará los permisos de explotación de servicios públicos, previa substanciación del procedimiento de licitación pública, sobre la base de los requisitos que se establezcan en los respectivos Pliegos de Condiciones Generales y Particulares. La mencionada Autoridad podrá adjudicar los servicios a todos los postulantes presentados al proceso licitatorio, previa constatación del cumplimiento de la totalidad de los requisitos que se desprenden del Pliego de Condiciones Generales, siempre que el número de aquéllos no resulte excesivo para cubrir la necesidad de</u></p>

	<p>transporte en la nueva línea establecida. Dicha Autoridad deberá promover al menos una vez por año, el procedimiento de licitación pública a que se hace mención en el presente artículo.</p>
Artículo 22: Licitación Pública	
<p><u>Si la autoridad de aplicación considera, por el número de transportistas interesados, que se exceden las necesidades de transporte, podrá llamar a licitación pública.</u></p>	<p><u>El procedimiento de la licitación pública se substanciará sobre la base de los pliegos de condiciones generales y particulares, los que deberán respectivamente contener distintas pautas destinadas a promover el incremento de la oferta, el mejoramiento de la calidad de servicios, el desarrollo de las economías regionales y, además, los requerimientos específicos respecto del servicio público que se pretenda otorgar. Los requisitos contenidos en dichos pliegos no podrán limitar el ingreso al mercado de nuevos prestadores".</u></p>
Artículo 37: Clasificación de servicios de transporte automotor para el turismo	
<p>a) <u>Receptivo</u>: es el realizado en la forma establecida en el inciso a) del artículo anterior. b) <u>Excursión</u>: es aquel que, previendo el regreso del contingente al punto de partida realiza el traslado del mismo a las visitas y paseos incluidos en la programación turística, pudiéndose efectuar en circuito cerrado o multimodal. c) <u>Gran Turismo</u>: es el realizado para atender a programaciones turísticas, pudiéndose llevar a cabo tanto en circuito cerrado como multimodal, lanzadera o rotativo. d) <u>Exclusivo</u>: Es el realizado por instituciones o entes de diversa índole para el traslado de sus integrantes o beneficiados ya sea con vehículos propios o contratados. Las empresas de transporte turístico podrán realizar otras modalidades de transporte, combinar o adecuar las anteriormente descriptas a las necesidades del servicio que presten.</p>	<p>a) <u>Receptivo</u>: es el realizado en la forma establecida en el inciso a) del artículo anterior. b) <u>Excursión</u>: es aquel que, previendo el regreso del contingente al punto de partida, realiza el traslado del mismo a las visitas y paseos incluidos como complemento en la programación turística. c) <u>Gran Turismo</u>: es el realizado para atender a programaciones turísticas. d) <u>Exclusivo</u>: es el realizado por instituciones o entes de diversa índole para el traslado de sus integrantes o beneficiarios ya sea con vehículos propios o contratados. Las empresas de transporte por automotor para el turismo podrán realizar exclusivamente las modalidades descriptas en el artículo anterior. El transportista habilitado para realizar servicios de transporte para el turismo que valiéndose de dicha habilitación llevase a cabo prestaciones de transporte en las condiciones previstas para los servicios públicos de transporte por automotor de pasajeros de carácter urbano, suburbano, interurbano o internacional, en violación a las modalidades establecidas y autorizadas en el presente régimen, será pasible de las sanciones previstas en el Régimen de Penalidades vigentes, sin perjuicio de poder disponerse la caducidad de la inscripción y/o habilitación del Registro respectivo, que conllevará como accesorio la inhabilitación por el término diez años, para inscribirse como operador de transporte para el turismo, y en el caso de las personas jurídicas titulares de dichas inscripciones y/o habilitaciones, la inhabilitación recaerá además respecto de los socios, gerentes, directores, síndicos y/o</p>

	miembros del consejo de vigilancia".
--	--------------------------------------

Tabla 4. Comparativa Decreto 958/92 y Decreto 808/95

El decreto 808/95 incorpora el artículo 25 bis, que trata sobre la sesión de servicios, prohibiendo la cesión o transferencia total o parcial de los permisos de explotación del servicio público de transporte de pasajeros por automotor de carácter interjurisdiccional, salvo que se cuente con la expresa autorización de la Secretaría de Transporte.

Asimismo incorpora el artículo 25 ter., donde se establece que la transferencia de cesión de permiso será autorizada solamente cuando la misma se realice entre empresas permisionarias de servicios públicos de jurisdicción nacional, ya sean interprovinciales o internacionales.

En este caso la Autoridad de Aplicación será la encargada de evaluar si la transferencia o cesión solicitada está orientada hacia la monopolización del corredor, en cuyo caso podrá denegar la respectiva solicitud, a efectos de preservar y asegurar la diversificación de operadores.

Se incorpora también artículo 48 bis, trata sobre patrimonio, garantías, transformaciones y fusiones, y establece que la Autoridad de Aplicación determinará el patrimonio mínimo con que deberán contar los prestadores de los servicios públicos, el que deberá guardar proporcionalidad con las prestaciones que en cada caso se realicen.

b) Decreto N° 656/94

El 29 de abril del año 1994, se sanciona el marco normativo para el otorgamiento de permisos de explotación de transporte público de pasajeros.

Entre sus considerandos se señala la ardua tarea que el estado viene desarrollando, en materia de transporte automotor urbano de pasajeros, a través de un programa integral de reformas que apuntan a mejorar las condiciones en que se desempeñan dichos servicios y a generar las bases para una más eficiente gestión del sistema. Es en este marco que se han adoptado medidas tendientes a modificar el sistema de expendio y cobro de pasajes -acotando las tareas del personal de conducción al manejo de los vehículos-, se han intensificado y perfeccionando el control técnico del parque móvil afectado al servicio y se han establecido nuevos mecanismos para el otorgamiento de la Licencia Nacional habilitante de los conductores.

Se destaca la circunstancia de que el servicio público de autotransporte de pasajeros de la R.M.B.A., conforma un sistema complejo con múltiples recorridos, operados en forma exclusiva por empresarios privados y que teniendo en cuenta el importante número de desplazamientos diarios que se verifican requiere una adecuación en su funcionamiento. Asimismo se señala que el ajuste debe tender a mejorar la calidad del servicio y tornar más eficiente su gestión, mediante la corrección de aquellas disfunciones que se vienen observando, con el objeto de brindar satisfacción a los reales requisitos de la demanda.

Es así como se considera que para el eficaz desenvolvimiento del servicio público de transporte urbano y suburbano, es necesario mantener el carácter de servicio regulado, siendo la autoridad de aplicación la encargada de velar por el cumplimiento de las obligaciones de los permisionarios.

La intención de la norma es fijar un sistema flexible que facilite un adecuado nivel de competencia, y que además facilite el fortalecimiento del sector fijando un horizonte temporal que se corresponda con las inversiones requeridas para la ejecución de los servicios durante el tiempo que duren sus licencias. Por lo señalado reafirma lo establecido en el decreto 958/92, respecto a fijar para los permisos de explotación el plazo de 10 años, previendo la posibilidad de prórroga por igual período excepto que existan causales vinculadas al desempeño del operador o a la funcionalidad o

estructura futura del sistema de transporte, que aconsejen la no renovación del permiso⁷³.

Se establece que las disposiciones del decreto serán aplicables a toda prestación de servicios de transporte por automotor de pasajeros de carácter urbano y suburbano que se desarrolle en el ámbito de la Jurisdicción Nacional⁷⁴, al tiempo que establece en este caso que será autoridad de aplicación el Ministerio de Obras y Servicios Públicos, el que podrá delegar las facultades a la Secretaria de Transporte, sin perjuicio de las funciones que le correspondan a la C.O.N.T.A.⁷⁵

Se dispone que sea la Autoridad de Aplicación la encargada de dictar las normas necesarias para la implementación y ejecución de los servicios, poniendo especial énfasis en los aspectos vinculados con el otorgamiento de los permisos de explotación, la determinación de los recorridos, frecuencias, horarios, parque móvil, su fiscalización y control⁷⁶.

En este sentido se considera prestación de servicio urbana y suburbana en el ámbito alcanzado por la norma a todos aquellos recorridos que se realicen en la Capital Federal o entre ésta y los partidos que conforman la R.M.B.A., así como los interprovinciales de carácter urbano y suburbano en el resto del país⁷⁷, quedando excluidos expresamente los servicios de taxímetros, los vehículos de servicios fúnebres, las ambulancias y los servicios que prestan los vehículos de alquiler destinados al transporte de no más de 5 personas, excepto aquellos que se presten en el ámbito portuario de jurisdicción nacional⁷⁸.

A fin de determinar los límites de aplicación del decreto se define lo que se considera R.M.B.A. y señala que quedan comprendidas la jurisdicción de Capital Federal, por un lado y los siguientes partidos de la Provincia de Buenos Aires por otro: Tigre, San Fernando, San Isidro, Vicente López, General San Martín, General Sarmiento, La

⁷³ Decreto 656/94. Art. 17

⁷⁴ Ibid. Art. 1

⁷⁵ Ibid. Art. 5

⁷⁶ Ibid. Art. 7

⁷⁷ Ibid. Art. 2

⁷⁸ Ibid. Art. 4

Matanza, Morón, Merlo, 3 de Febrero, Esteban Echeverría, Lomas de Zamora, Lanus, Avellaneda, Almirante Brown, Quilmes, Florencio Varela, Berazategui, Zárate, Campana, Escobar, Pilar, General Rodriguez, La Plata, Marcos Paz, Brandsen, San Vicente, Berisso, Ensenada, Moreno, Cañuelas, Luján, General Las Heras, Mercedes, Lobos, Exaltación de la Cruz. Se aclara que podrán a futuro incluirse otros distritos atendiendo al desarrollo urbano de la Región.^{79 80}

A diferencia del Decreto 958/92⁸¹ la norma que se analiza clasifica los servicios de transporte en las siguientes categorías⁸²:

- Servicios Públicos.
- Servicios de Oferta Libre.

A los fines de la norma son servicios públicos de transporte de pasajeros urbano o suburbano, todos aquellos que tengan por objeto satisfacer con continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad, en igualdad de condiciones para todos los usuarios, las necesidades comunitarias de carácter general en materia de transporte⁸³. Los denominados servicios de oferta libre también se ven alcanzados por esta disposición⁸⁴.

A los fines de la presentación de los servicios públicos de transporte de pasajeros la norma identifica diferentes modalidades de prestación⁸⁵.

- Servicios Comunes de Línea: Son aquellos que obligatoriamente deben ser ejecutados por las empresas permisionarias, respetando los parámetros operativos fijados por la Autoridad de Aplicación a los valores tarifarios fijados por el Ministerio de Economía y Servicios Públicos.

⁷⁹ Decreto 656/94. Art. 3

⁸⁰ A efectos de esta investigación, continuaremos tomando como Región Metropolitana de Buenos Aires a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires más los 24 partidos de la Provincia de Buenos Aires. Ver pág.18

⁸¹ El Decreto 958/ 92 en su art 3 establecía 4 categorías para los servicios de transporte

⁸² Decreto 656/94. Art. 6

⁸³ Ibíd. Art. 7

⁸⁴ Ibíd. Art. 8

⁸⁵ Ibíd. Art. 24

- Servicios Diferenciales: Se incluyen en esta modalidad aquellos que opcionalmente podrán prestar los permisionarios mediante la utilización de vehículos de características técnicas y diseños tales, que admitiendo sólo el transporte de pasajeros sentados, brinden a éstos condiciones de mayor confortabilidad. La prestación de esta modalidad de ejecución se llevará a cabo dentro del recorrido autorizado para los servicios comunes de línea del permisionario, el que a su vez propondrá a la Autoridad de Aplicación el cuadro tarifario a aplicar.
- Servicios Expresos: Se consideran en esta categoría aquellos que los permisionarios podrán prestar opcionalmente como modalidad complementaria, caracterizándose por la supresión de paradas, pudiendo o no utilizarse recorridos alternativos, permitiendo una disminución en los tiempos de viaje de los usuarios del servicio. Es importante destacar que en el caso de utilizarse recorridos alternativos, las paradas de ascenso y descenso deben situarse en forma obligatoria sobre la traza autorizada para los servicios comunes de línea a cargo del permisionario, quedando expresamente prohibida toda parada fuera de aquella. En este caso el transportista propondrá el cuadro tarifario a aplicar en estos servicios observando las franjas tarifarias que la Autoridad de Aplicación defina para los mismos.
- Servicios Expresos Diferenciales: Se trata de servicios que los permisionarios pueden prestar opcionalmente según la modalidad de servicios expresos con vehículos diferenciales, transportando sólo pasajeros sentados. El cuadro tarifario a aplicar será propuesto por el permisionario a la Autoridad de Aplicación .
- Servicios Diferenciales de Capacidad Limitada: Son aquellos servicios prestados según la modalidad de Servicios Diferenciales o Servicios Diferenciales Expresos, que utilicen vehículos con una capacidad limitada de hasta doce asientos, sin incluir al utilizado por el conductor.

Tanto para los servicios diferenciales como los expresos el permisionario está obligado a mantenerlos por un lapso mínimo de 9 meses⁸⁶ .

⁸⁶ Decreto 656/94 Art. 26.

En relación a los servicios nocturnos, será la Autoridad de Aplicación quien está a cargo de determinar su existencia, de manera tal de asegurar una adecuada cobertura territorial y horaria, pudiendo estipularse tarifas diferenciales para aquellas prestaciones efectuadas entre la hora cero y las cuatro del día.⁸⁷

Todos los prestadores que realicen transporte bajo alguna de las modalidades instituidas deberán inscribirse en el registro que la norma crea “*Registro Nacional del Transporte de Pasajeros por Automotor de Carácter Urbano y Suburbano*”

Un aspecto de importante se encuentra regulado en el título IV del decreto que determina que los operadores deberán cumplimentar todos los requisitos que la autoridad de aplicación establezca para el material rodante afectado a los servicios⁸⁸.

Las condiciones que – por la norma- quedan sujetas a regulación son:

1. habilitación técnica,
2. características,
3. equipamiento y
4. seguridad de los vehículos

Asimismo se determina que los vehículos que integren el parque móvil deberán estar radicados y matriculados en forma permanente en el territorio de la República Argentina⁸⁹.

Un tópico muy interesante y fundamental que se aborda es el de los permisos, que – tal como se señaló - se dispone que sea la autoridad de aplicación la responsable de otorgarlos⁹⁰.

En este sentido se señalan los principales parámetros operativos del permiso, que podrán ser modificados o incrementados por la misma autoridad de Aplicación:⁹¹

⁸⁷ Decreto 656/94 Art. 27.

⁸⁸ Ibíd. Art. 14.

⁸⁹ Ibíd. Art. 15.

⁹⁰ Ibíd. Art. 17

- a) Cabeceras de inicio y de finalización de los servicios troncales, y de los ramales si existieren.
- b) Recorrido autorizado de los servicios troncales, y de los ramales si existieren.
- c) Frecuencias horarias límites, máximas y mínimas, entre las cuales deberán ajustar su oferta los operadores.
- d) Parque móvil mínimo y máximo a afectar a los servicios.
- e) Régimen tarifario.

Pone a cargo del permisionario determinadas obligaciones, entre las que se destacan⁹²

- a) Contratar los seguros que amparen los riesgos vinculados con la prestación del servicio, con los usuarios y con terceros transportados y no transportados.
- b) Habilitar técnicamente la totalidad de los vehículos asignados a los servicios.
- c) Poseer la totalidad de los conductores con Licencia Nacional Habilitante vigente.
- d) Disponer de instalaciones adecuadas tanto para el descanso del personal como para la internación de los vehículos que conforman el parque móvil asignado a los servicios. Estas instalaciones deben adecuarse a las normas de higiene y seguridad del trabajo y a las disposiciones municipales de ordenamiento urbano en vigencia.
- e) Facilitar a la Autoridad de Aplicación toda información vinculada con la operación general de los servicios a cargo del permisionario.

Por su parte se impone la obligación a la Autoridad de Aplicación para que adecue su actuación a determinados parámetros:

- a) Estructurar la red de transporte tendiendo a brindar servicios de calidad homogénea que atenúen las disfunciones de los diferentes trazados.

⁹¹ Decreto 656/94 Art. 22

⁹² *Ibíd.* Art. 23

- b) Atender las necesidades de transporte originadas por el fomento y desarrollo de nuevos núcleos poblacionales y de zonas con demandas insatisfechas, producto de la expansión urbana. Priorizar al transporte público fomentando el reemplazo del uso del automóvil particular por los servicios colectivos, como medida tendiente a morigerar los factores de perturbación que puedan ocasionar disminución en la velocidad comercial y deficiencias en el rendimiento de aquellos.
- c) Prever la protección del medio ambiente limitando el impacto negativo que sobre el mismo produce el funcionamiento de los vehículos automotores.
- d) Tender a la disminución de los niveles de siniestralidad, a través del mejoramiento del desempeño del transporte público por automotor, tanto en lo atinente a las tareas de conducción, como al parque móvil afectado a los servicios y a las condiciones de circulación de los vehículos.

Por todo lo señalado es que le otorga la posibilidad de establecer nuevos recorridos, modificar los existentes e implementar toda otra medida que vaya en la dirección de estos objetivos. Por último cabe destacar que se le otorgan atribuciones para facilitar la transformación de las empresas operadoras, orientando su proceso de integración, mediante acuerdos de gerenciamiento, colaboración empresaria, fusiones societarias, u otras formas de reorganización empresaria⁹³. En la Tabla Tabla 4 se expone una síntesis de lo expuesto precedentemente.

Aspectos principales Decreto 656/94	
Ámbito de Aplicación	Urbano y suburbano de jurisdicción Nacional
Autoridad de Aplicación	Secretaría de Transporte
Objetivos	Generar una gestión más eficiente del sistema.
	Mejorar la calidad del Servicio.
	Mantener el carácter de servicio Regulado.
	Otorgamiento de Permisos por 10 años (renovable).

⁹³ Decreto 656/94. Art. 20

		Fiscalización y Control
	Determinación de:	• Recorridos
		• Frecuencias
		• Tarifas
		• Parque Móvil
Clasificación del Transporte	• Servicios Públicos	• Servicios Comunes de línea
		• Servicios diferenciales
		• Servicios Expresos
		• Servicios Expresos diferenciales.
		• Servicios diferenciales de capacidad limitada.
	• Servicios de oferta Libre	• Charters
• Servicios contratados		
• Servicios escolares		
Material Rodante	Deben cumplimentar lo estipulado por la Autoridad de Aplicación en cuanto a:	• Habilitación Técnica
		• Características
		• Equipamiento
		• Seguridad
Obligaciones del Permisionario	Contratar los seguros correspondientes	
	Habilitar la totalidad del parque móvil.	
	Poseer la totalidad de sus conductores con Licencia Nacional Habilitante	
	Poseer instalaciones adecuadas en cuanto a seguridad e higiene para conductores y parque móvil.	

Tabla 5: Síntesis contenido Decreto 656/94

4.2.3. Normas de circulación

a) Ley 24.449

En el año 1995 se sanciona la ley 24449 denominada de Tránsito y Seguridad Vial que regula entre otras cuestiones la circulación de vehículos terrestres en la vía pública, y las actividades vinculadas con el transporte, cuyo ámbito de aplicación es la jurisdicción federal.

En su capítulo III se refiere a las reglas para vehículos de transporte entre las que podemos señalar:

a) Los propietarios de vehículos del servicio del transporte de pasajeros, deben garantizar que los vehículos circulen en condiciones adecuadas de seguridad, siendo responsables de su cumplimiento, no obstante la obligación que pueda tener el conductor de comunicarles las anomalías que detecte.⁹⁴

b) No deben utilizar unidades con antigüedad mayor a 10 (diez) años, salvo que se ajusten a las limitaciones de uso, tipo y cantidad de carga, velocidad y otras que se les fije en el reglamento, y en la revisión técnica periódica, pudiendo la autoridad competente del transporte puede establecer términos menores en función de la calidad de servicio que requiera.⁹⁵

c) El mismo artículo fija las dimensiones que deben tener los vehículos y que son:

a. Ancho: 2.60 metros

b. Alto: 4.10 metros

En relación al largo: se dispone que para los ómnibus las medidas deberán de 14 metros. Se establece que para espacios urbanos el límite puede ser menor en función de la tradición normativa y características de la zona a la que están afectados. Si se trata de ómnibus articulados el largo podrá ser de 18 metros.

d) Los propietarios deben obtener la habilitación técnica de cada unidad, cuyo comprobante será requerido para cualquier trámite relativo al servicio o al vehículo⁹⁶.

e) Los vehículos deben llevar en la parte trasera, sobre un círculo reflectivo, la cifra indicativa de la velocidad máxima que le está permitido desarrollar.⁹⁷

⁹⁴ Ley 24449 Art 53 inc a)

⁹⁵ Ibid. Art 53 inc b)

⁹⁶ Ley 24449 Art 53 inc. f)

⁹⁷ Ibid. Art 53 Inc h)

- f) Deben contar con el permiso, concesión, habilitación o inscripción del servicio, de parte de la autoridad de transporte correspondiente. Esta obligación comprende a todo automotor que no sea de uso particular exclusivo⁹⁸.

Otras disposiciones en materia de servicio de transporte urbano están contenidas en el artículo 54 y son las siguientes:

- a) El ascenso y descenso de pasajeros se hará en las paradas establecidas.
- b) Cuando no haya parada señalada, el ascenso y descenso se efectuará sobre el costado derecho de la calzada, antes de la bocacalle.
- c) Entre las 22 y 6 horas del día siguiente, y durante tormenta o lluvia, el ascenso y descenso debe hacerse donde el pasajero requiera, aunque no coincida con parada establecida.

De igual beneficio gozarán permanentemente las personas con movilidad reducida como embarazadas y discapacitados entre otros, quienes además tendrán preferencia para el uso de asientos.

- d) En toda circunstancia la detención se hará paralelamente a la acera y junto a ella, de manera tal que permita el adelantamiento de otros vehículos por su izquierda y lo impida por su derecha.
- e) Queda prohibido en los vehículos en circulación, fumar, sacar los brazos o partes del cuerpo fuera de los mismos, o llevar sus puertas abiertas.

4.2.4. Régimen de Penalidades

a) Decreto N° 253/95

Como antecedentes de la norma que nos ocupa en este apartado creemos interesante señalar que a fines del año 1992 el Decreto 2673 reglamenta la ley 2184, incorpora y tipifica nuevas conductas infractoras al régimen contravencional, modificando lo dispuesto en los decretos 958 y 1494 de junio y agosto de ese año, respectivamente ,

⁹⁸ Ibid. Art 53 Inc k)
Pablo Moret

que habían estructurado el ordenamiento reglamentario de transporte hasta ese momento, y que se caracterizaba por una mayor desregulación en materia de prestación y operación de servicios.

Sin embargo la experiencia hizo que se pensara en la necesidad de incorporar nuevos aspectos que permitieran desarrollar una adecuada gestión en relación al control de las conductas de los prestatarios de los servicios, y desalentar la comisión de infracciones por los mismos, y de esta manera preservar el interés público comprometido en la correcta prestación de los servicios.

También se consideró que era necesario ajustar las escalas de las sanciones pecuniarias previstas, y fundamentalmente se evalúa la necesidad de incorporar medidas de carácter preventivo a fin de garantizar la seguridad de los servicios.

Es así como en el año 1995 a través del Decreto 253, se crea un nuevo régimen de penalidades por infracciones a las disposiciones legales y reglamentarias en materia de transporte automotor de jurisdicción nacional, al mismo tiempo que se deroga el Decreto 2673/92 y su anexo.

La nueva normativa dispone que el régimen de infracciones en las que incurran los prestatarios de servicios de transporte automotor sometidos a jurisdicción nacional sea sancionado de acuerdo a lo determinado por la Ley 21.844 del año 1984 dentro de los lineamientos del nuevo decreto. El sistema que se establece prescribe que los transportistas no podrán declinar en su personal la responsabilidad por las infracciones en que el mismo incurra⁹⁹

Se tipifican causales del sistema y se establece que las sanciones podrán ser: apercibimiento, multa, suspensión y caducidad de los permisos, autorizaciones, habilitaciones o inscripción en el Registro Nacional. También se prevé la posibilidad de aplicar como accesorias la inhabilitación definitiva o temporal del personal en aquellos casos que correspondiese. Ver Tabla 6 y Tabla 7

Decreto 253/95

⁹⁹ Decreto 253/95. Anexo. Art. 1
Pablo Moret

Infracción	Penalidad
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Al régimen de los permisos, autorizaciones, habilitaciones o inscripción en el Registro Nacional. ✓ A las modalidades de explotación de los servicios. ✓ A las disposiciones vigentes en materia de vehículos, equipamiento, personal de conducción e instalaciones fijas. 	Apercibimiento, multa, suspensión o caducidad de los permisos, autorizaciones, habilitaciones o inscripción en el Registro Nacional, con las accesorias de inhabilitación definitiva o temporal del personal de conducción cuando así correspondiere (Art. 2 Anexo).
<ul style="list-style-type: none"> ✓ A las disposiciones vigentes en materia de comportamiento del personal, respecto de pasajeros y terceros transportados y no transportados. ✓ Las infracciones cometidas por el personal de conducción en caso de observar una conducta imprudente o negligente en el desempeño de sus funciones, en transgresión a reglamentaciones específicas en materia de circulación ✓ Las infracciones a las normas relativas a las relaciones de los transportistas con la autoridad de aplicación. 	Apercibimiento o multa, con la accesoria de inhabilitación definitiva o temporal del personal de conducción (Art. 3 Anexo).

Tabla 6. Régimen de Infracciones y Penalidades. Decreto 253/95

Decreto 253/95	
Penalidad	Consecuencia
Caducidad del permiso, autorización, habilitación o inscripción en el registro respectivo (Art. 4 Anexo, modificado por el Decreto 1395/98).	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Extinción de la relación jurídica que vincula al transportista con la Autoridad de Aplicación en relación a todos los servicios de autotransporte de pasajeros de jurisdicción nacional, cualquiera fuera su modalidad, a los cuales hubiera accedido el transportista. ✓ Impedirá que el transportista continúe con la prestación de los servicios que tenía autorizado realizar. ✓ Se podrá disponer la caducidad de la totalidad de los servicios de oferta libre, de tráfico libre o ejecutivos que gozare un operador de servicio público de transporte de pasajeros de jurisdicción nacional, inhabilitándolo para solicitar nuevos servicios como los descriptos por el término de DOS (2) años, sin que de ello se siga la caducidad del permiso de servicio público del que fuera

	<p>titular.</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ La caducidad lleva implícito el impedimento para el titular del permiso, autorización, habilitación o inscripción en el registro respectivo, para postularse como operador de transporte automotor de pasajeros de jurisdicción nacional por el término de dos años. Si el titular fuera una persona jurídica, el impedimento aludido se extenderá a los socios, gerentes, directores, síndicos y/o miembros del consejo de vigilancia.
Suspensión del permiso, autorización, habilitación o inscripción en el Registro Nacional.	Carácter temporal y no podrá exceder de noventa días corridos de duración (Art. 5 Anexo).
Inhabilitación del personal de conducción que será independiente de la que se imponga en sede judicial y se aplicará sin perjuicio de la sanción que pudiera corresponder al transportista responsable. (Art. 6 Anexo).	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Separación definitiva o temporal de las tareas relativas a la conducción de vehículos afectados al transporte por automotor sometido a la jurisdicción nacional, suspendiéndose la prestación de tales tareas. ✓ <u>Definitiva</u>: Conductas de extrema gravedad en violación a las normas vigentes, que atenten contra la seguridad de los usuarios o terceros, o el orden público, o bien cuando se registren actitudes infractoras en forma reiterada. ✓ La inhabilitación definitiva o temporal que aplique la Autoridad de Aplicación será independiente de la que, en su caso, se hubiese impuesto en sede judicial, y se aplicará sin perjuicio de la sanción que pudiera corresponder al transportista responsable.

Tabla 7. Régimen de Penalidades. Decreto 253/95

b) Decreto N° 1395/98

Este decreto, por un lado viene a reemplazar algunos artículos al decreto n° 253/95, que ya han sido comentados en el apartado anterior. Asimismo encomienda a la C.N.R.T., efectuar las tareas de fiscalización y control, y establece que será la Policía Federal Argentina y la Prefectura Naval Argentina, los organismos encargados de brindarles su apoyo en estas tareas ¹⁰⁰.

En relación a la forma de satisfacer el pago de las multas impuestas en el marco del Decreto 253/95 establece que “ todo imputado por un hecho, acto u omisión que se encuadrare prima facie en infracción a las normas que regulan el transporte automotor de jurisdicción nacional siendo pasible de la sanción de multa, podrá optar por el pago

¹⁰⁰ Decreto 1395/98 Art. 2
Pablo Moret

voluntario del 60% del monto mínimo de las penas que en cada caso correspondieren y que dicho pago no podrá ser inferior a doscientos cincuenta boletos mínimos”¹⁰¹

Se dispone que en el caso de que se verifiquen actos que configuren infracciones, la Autoridad de Aplicación podrá disponer lo siguiente¹⁰²:

- a) La paralización de los servicios.
- b) La desafectación del servicio del personal de conducción, vehículos e instalaciones fijas.
- c) La retención o secuestro del vehículo involucrado en la infracción.

La responsabilidad de entender en materia de renovación del parque móvil que esté afectado a la prestación de los servicios de transporte queda a cargo de la Secretaría de Transporte al imponérsele el deber de implementar de manera conjunta con las empresas un programa tendiente a dicha renovación que además prevea el desguace de las unidades dadas de baja de los respectivos registros.¹⁰³

Por su parte el artículo 6 del Decreto sustituye en forma completa la Sección II, Parte Especial del Régimen de Penalidades por Infracciones a las Disposiciones Legales y Reglamentarias en Materia de Transporte por Automotor de Jurisdicción Nacional del Decreto 253/95 cuyas disposiciones quedan contenidas en el Anexo I de la norma que se analiza.

De acuerdo a las características de las infracciones el Régimen puede esquematizarse de la siguiente manera

1. Sanciones por infracciones al régimen de permisos, autorizaciones, habilitaciones e inscripciones al Registro Nacional (Ver Tabla 8)
2. Sanciones por infracciones a las modalidades de explotación de los servicios. (Ver

¹⁰¹ Ibíd. Art. 4 modificatorio de Art. 7 Decreto 253/95

¹⁰² Ibíd..Art. 5 modificatorio del Art. 74 del Decreto 253/95

¹⁰³ Ibíd. 1395/98 Art. 11

Tabla 9)

3. Sanciones por infracciones a la reglamentación sobre vehículos, personal de conducción e instalaciones fijas. (Ver Tabla 10)

4. Sanciones por infracciones a las normas sobre comportamiento del personal con el público. (Ver Tabla 11)

5. Sanciones por infracciones a las relaciones de los transportistas con la Autoridad de Aplicación. (Ver Tabla 12)

Penalidades por infracciones al régimen de permisos, autorizaciones, habilitaciones e inscripciones al Registro Nacional.

Decreto 1395/98	
Infracción	Penalidad
Establecimiento de servicios no autorizados de transporte por automotor de pasajeros	Multa de 10.000 a 30.000 boletos mínimos.
Violación del régimen de frecuencias en la prestación de los <ul style="list-style-type: none"> ▪ Servicios de transporte urbano de oferta libre. ▪ Servicios de tráfico libre. ▪ Servicios ejecutivos. ▪ Servicios públicos de autotransporte interurbano de pasajero. 	Multa de 3.000 a 20.000 boletos mínimos por cada servicio en exceso, no iniciado, o desatendido, sin perjuicio de las demás consecuencias jurídicas que dicha violación acarree al transportista.
Interrupción del servicio por un lapso de siete días consecutivos, catorce alternados en un año calendario. ¹⁰⁴	Se considerará de pleno derecho que el servicio ha sido abandonado por el operador, y por lo tanto podrá ser causal para resolver la caducidad de la totalidad de los servicios referidos, en las condiciones establecidas.(art.4 2 párrafo)
Violación del régimen diario de frecuencias diurnas y nocturnas en los servicios públicos de transporte urbano de pasajeros.	Multa de entre 500 y 15.000 boletos mínimos.(art.83)
Interrupción por un lapso de 5 días consecutivos o 10 alternados por año calendario de los servicios públicos de transporte urbano de pasajeros.	Se considerará de pleno derecho que el servicio ha sido abandonado por el operador. El abandono de los servicios o la verificación de reiteración en servicios desatendidos podrán ser causales para resolver la caducidad de los servicios referidos.(art. 83 2 párrafo)
Incumplimientos en materia de <ul style="list-style-type: none"> ▪ Patrimonio neto mínimo, ▪ No mantenimiento de la garantía exigida durante la vigencia del permiso, autorización, habilitación o inscripción en el 	Caducidad del permiso, autorización, habilitación o inscripción de que se trate, de no regularizarse la situación en el plazo que al efecto fijare la

¹⁰⁴ Decreto 1395/98 Servicios de transporte urbano de oferta libre, tráfico libre , ejecutivos y públicos de autotransporte interurbano de pasajeros

registro, en los casos en que así lo requiera la normativa vigente (para todos los tipos de servicios). ▪ Disposición de infraestructura mínima necesaria para la guarda de vehículos y descanso del personal.	Autoridad de Aplicación.(art.84)
Falta de contratación de los seguros exigidos.	Multa desde 3.000 a 20.000 boletos mínimos (art.85)
Circulación con vehículos sin seguro.	Multa de 10.000 a 30.000 boletos mínimos.(art.85)
Ausencia a bordo de los vehículos de la documentación que acredite la contratación de seguros. En este caso se presume la falta de contratación de los mismos.	Multa de 500 a 5000 boletos mínimos (art.85)

Tabla 8 Régimen de Penalidades por infracciones al régimen de permisos, autorizaciones, habilitaciones e inscripciones al Registro Nacional. Decreto 1395/98.

Penalidades por infracciones a las modalidades de explotación de los servicios.

Decreto 1395/98	
Infracción	Penalidad
Realización de servicios en violación de las modalidades autorizadas, ya sea por acto u omisión del transportista ¹⁰⁵	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Multa de 10.000 a 30.000 boletos mínimos. ✓ En caso de reincidencia o reiteración de infracciones se podrá aplicar la accesoria de suspensión o caducidad del permiso, autorización, habilitación o inscripción que se hubiere otorgado.
Falta de comunicación de modificaciones relacionadas con las características operativas de prestación de los servicios de tráfico libre, oferta libre y ejecutivo dentro en los plazos y condiciones establecidas por la normativa. (art.87)	Multa de 3.000 a 20.000 boletos mínimos por cada viaje realizado en infracción, con la accesoria de inhabilitación para solicitar nuevos servicios similares por el término de un año.
Circulación fuera de la ruta autorizada por la Autoridad de Aplicación en el respectivo permiso de servicio público de transporte urbano o propuesta por el transportista para un servicio de oferta libre.(art. 88)	Multa de 500 a 15.000 boletos mínimos.
Violación ocasional del régimen tarifario autorizado o propuesto.(art.89)	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Multa de 1.000 a 20.000 boletos mínimos por cada día de infracción. ✓ En caso de reincidencia o reiteración de infracciones, podrá disponerse como accesoria la suspensión o caducidad del permiso, habilitación, autorización o inscripción que se hubiese otorgado.
Falta de emisión de boletos o pasajes, o su expedición defectuosa respecto de las normas reglamentarias para cada una de las modalidades	Multa de 1.000 a 6.000 boletos mínimos.

¹⁰⁵ Decreto 1395/98 Art. 86 "Se considerará violación de las modalidades la prestación de servicios distintos a los autorizados en el respectivo permiso, autorización, habilitación o inscripción que se hubiera otorgado"

Transporte Público Automotor de Pasajeros en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
Mecanismos de Control del Estado

previstas.(art.90)	
Ausencia a bordo del vehículo en servicio o confección defectuosa o con datos falsos, inexactos o engañosos de la lista de pasajeros, contrato o cualquier otra documentación obligatoria destinada a acreditar la modalidad del servicio.	Multa de 1.000 a 10.000 boletos mínimos ya que se presume que el operador prestó un servicio distinto al autorizado en el permiso, habilitación, autorización o inscripción en el registro. (art.91)
Falta de adecuación de los equipos de percepción de valores tarifarios a las normas técnicas y de funcionamiento establecidas por la Autoridad de Aplicación.(art.92)	Multa de 5000 a 30.000 boletos mínimos.
Omisión de medidas tendientes a garantizar la seguridad del servicio y de los pasajeros transportados, cuando se verifiquen situaciones de intransitabilidad. ¹⁰⁶	Multa de 2000 a 20000 boletos mínimos.(art.95)
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Conducción imprudente o a excesiva velocidad, en infracción a las normas de tránsito. ✓ Prestación de servicios con conductores que no hubiesen cumplido con el descanso mínimo reglamentario. ✓ Prestación de servicios en violación a las normas que reglamentan la doble conducción o con conductores que se encontrasen en estado de ebriedad o que por cualquier causa vieran afectada su capacidad psicofísica para la conducción.(art.96) 	Multa de 3000 a 30000 boletos pr cada una de las conductas tipificadas, sin perjuicio de las sanciones que correspondan al conductor.
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Obstrucción o deficiente funcionamiento de las salidas de emergencia en los vehículos. ✓ Operación de carga de combustible sin disponerse previamente las precauciones reglamentarias, u transporte de inflamables en vehículos con pasajeros. ✓ El transporte de pasajeros que sobresalgan del perfil de la carrocería, el transporte de inflamables en vehículos con pasajeros. ✓ Cualquier otro acto u omisión o deficiencia técnica que atente contra la seguridad del servicio, de los usuarios o de los terceros no transportados.(art.97) 	Multa de 2000 a 30000 boletos mínimos por cada una de las faltas tipificadas.
Si como consecuencias de las acciones tipificadas en los Artículos 95, 96 o 97 se produjera algún hecho o accidente grave.(art.98)	Podrá disponerse la caducidad del permiso, habilitación, autorización o inscripción que se hubiese otorgado.
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Disminución arbitraria y brusca de la velocidad, realización de movimientos zigzagueantes o maniobras intempestivas. ✓ Permitir que los pasajeros saquen los brazos y otras partes del cuerpo fuera de los vehículos. (art.99) 	Multa de 1000 a 15000 boletos mínimos.
Autorización de transporte de animales a bordo de los vehículos, con excepción de lo dispuesto para perros lazarillos de no videntes. (art.100)	Multa de 250 a 5000 boletos mínimos.
Prestación de servicios a través de un tercero ajeno al permiso, autorización o habilitación.(art.101)	Multa de 15000 a 30000 boletos mínimos. En forma accesoria se podrá decretar la caducidad del permiso, autorización, habilitación o inscripción que se hubiere concedido.

¹⁰⁶ Intransitabilidad en los términos previstos por el Artículo 6° del Decreto N° 692/92

Tabla 9. Régimen de Penalidades por infracciones a las modalidades de explotación de los servicios. Decreto 1395/98.

Penalidades por infracciones a la reglamentación sobre vehículos, personal de conducción e instalaciones fijas.

Decreto 1395/98	
Infracción	Penalidad
Incumplimiento de cronogramas dispuestos por la Autoridad de Aplicación respecto características, equipamiento u otros elementos correspondientes a los vehículos afectados a servicios de transporte por automotor de jurisdicción nacional.(Art.102)	Multa de 5000 a 15000 boletos mínimos. El incumplimiento de los cronogramas previstos en el Decreto N° 467/98 puede elevar la multa a 30000 boletos mínimos. Asimismo se podrá disponer la suspensión o caducidad del permiso, autorización, habilitación o inscripción otorgada.
Prestación de servicios con vehículos no habilitados por la Autoridad de Aplicación.(Art. 103) Modificaciones en los vehículos sin autorización previa de la Autoridad de Aplicación que introduzcan cambios que alteren las características originales de la habilitación.(Art.104)	Multa de 3000 a 15000 boletos mínimos. En el segundo supuesto y como medida accesorio, podrá prohibirse la utilización de dichos vehículos, en tanto no se supriman las variaciones antirreglamentarias.
Exceso del número máximo de pasajeros en función de las características y diseño del vehículo o la utilización de vehículos con dimensiones no autorizadas por las normas vigentes.(Art.104)	Multa de 2000 a 10000 boletos mínimos.
Vehículos con deficiencias mecánicas, de carrocería o de instrumental.(Art. 105. 1 párrafo)	Multa de 2000 a 1000 boletos mínimos.
Carencia de elementos de seguridad o inadecuado funcionamiento. Deficiencias de carrocería, mecánicas o de instrumental, cuando pudiesen afectar la seguridad del servicio, de los usuarios o de terceros no transportados. (Art. 105 2 párrafo)	Multa 5000 a 30000 boletos mínimos.
Deficiencia del instrumental destinado al registro de la velocidad, o desconexión de la señal acústico-luminosa indicadora de excesos de velocidad o del limitador de velocidad y/o el sistema de seguridad para la apertura de puertas, resultado de una acción u omisión dolosa del transportista o su dependiente.(Art. 105 3 párrafo)	Multa de 10000 a 30000 boletos mínimos.
No observancia de los valores límites reglamentarios de emisión de humo y/o gases contaminantes y/o material particulado. (art. 106)	Multa de 3.000 a 15.000 boletos mínimos.
Incumplimiento de normas en materia de publicidad comercial en el exterior o interior de los vehículos.(art 107)	Multa de entre 500 a 2000 boletos mínimos.

Transporte Público Automotor de Pasajeros en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
Mecanismos de Control del Estado

Inobservancia de las condiciones esenciales de higiene en los vehículos Desempeño de los conductores en condiciones higiénicas inadecuadas.(Art. 108) inobservancia de las condiciones de higiene y/o seguridad en las instalaciones fijas de la empresa o en el espacio físico de las terminales ubicadas en sus cabeceras.	Multa de 1000 a 10000 boletos mínimos en el primer caso. En el segundo la multa podrá ascender desde 5000 a 15000 boletos mínimos.
Incumplimiento del parque mínimo exigido en el permiso de explotación de servicios públicos urbanos y suburbanos de pasajeros o del requerido para la normal prestación de servicios públicos de transporte interurbano, tráfico libre o ejecutivo.(Art. 109)	Multa de 3000 a 20000 boletos mínimos por cada unidad faltante. Si ante la intimación de la autoridad de aplicación no se adecuara el parque al número de unidades exigido se podrá decretar la caducidad del permiso, habitación , autorización o inscripción otorgada.
Vehículos sin habilitación técnica.(art.110) La no exhibición del certificado a bordo del vehículo cuando fuese solicitada por la autoridad de aplicación se considera una presunción de falta de cumplimiento del requisito.	Multa de 3000 a 20000 boletos mínimos. Para el caso de que los vehículos se encontraran circulando la multa podrá ascender a los 10000 y hasta 30000 boletos mínimos.
La deficiente exposición o conservación de: (art.111) Chapa patente. Oblea identificatoria de la inspección técnica. Otro documento o información cuya exhibición fuera expresamente dispuesta por la Autoridad de Aplicación	Multa de entre 500 a 10000 boletos mínimos en cada caso.
Falta de portación de libreta de trabajo o de control horario por parte del personal de conducción o consignación de datos falsos en la misma.(Art. 112)	Multa de 5000 a 1000 boletos mínimos con la accesoria de desafectación del personal de conducción.
Personal de conducción afectado al servicio sin habilitación correspondiente.(art.113) La ausencia a bordo del vehículo de la Licencia Nacional Habilitante del personal de conducción, cuando su exhibición fuere requerida por la Autoridad de Aplicación o de sus agentes autorizados, hará presumir la falta de habilitación del citado personal.	Multa de 6000 a 20000 boletos mínimos. Para el caso de personal de conducción previamente inhabilitado y comunicada esta decisión a la empresa el valor de la multa ascenderá a 30000 boletos mínimos. Como accesoria podrá imponerse la suspensión o caducidad del permiso, habilitación, autorización, o inscripción que se hubiese otorgado.
Prestación de servicios a través de personal de conducción que no revista relación de dependencia con el operador o que desarrolle su actividad sin estar debidamente inscripto en los organismos previsionales.(art.114)	Multa de 10000 a 30000 boletos mínimos en cada caso. Si la infracción es cometida por operadores de servicios de tráfico libre, de oferta libre o ejecutivos, se inhabilitará a los operadores para solicitar nuevos servicios por el término de un año.

Tabla 10. Régimen de Penalidades por infracciones a la reglamentación sobre vehículos, personal de conducción e instalaciones fijas. Decreto 1395/98.

Penalidades por infracciones a las normas sobre comportamiento del personal con el público.

Decreto 1395/98	
Infracción	Penalidad
Trato desconsiderado o agresión por parte del personal de conducción a usuarios o a terceros.(art.115)	Multa de 1000 a 15000 boletos mínimos.
▪ Abandono sin justa causa del puesto de conducción	Multa de 500 a 15000 boletos mínimos.

Transporte Público Automotor de Pasajeros en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
Mecanismos de Control del Estado

<p>durante la prestación del servicio</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Falta de colaboración en situaciones peligrosas para la seguridad de pasajeros o transeúntes.(art.116) 	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Falta de detención del vehículo por el personal de conducción en las paradas autorizadas para permitir el ascenso o descenso de quienes lo hubieren solicitado. (art.117) ▪ Autorización por parte del personal de conducción de ascenso o descenso de pasajeros en lugares no autorizados. (art.118) ▪ Fata de devolución total o parcial de los importes abonados por pasajes, para servicios que se suspendieran antes de la iniciación, o se interrumpieran durante la prestación, por causas ajenas a los usuarios (art.124) Igual sanción se aplicará a quienes no observaran las normas sobre devolución de pasajes adquiridos con anticipación. 	Multa de 500 a 5000 boletos mínimos.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Falta de respeto de paradas nocturnas de de días de lluvia.(art.119) ▪ Estacionamiento de vehículos en lugares no autorizados o no respetando el número máximo de unidades en espera.(art.120) ▪ Conducción de vehículos de pasajeros con puertas de ascenso y descenso abiertas. ▪ Autorización para descender por puerta delantera. ▪ Uso indebido de la plataforma de la puerta delantera para transportar objetos o personas.(art.121) 	Multa de 1000 a 10000 boletos mínimos.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Infringir las normas relativas a las prohibiciones de fumar y salivar por parte del personal de conducción. (art.122) <p>Infringir las normas relativas a las prohibiciones de conversar con los pasajeros y de poseer aparatos radiofónicos o de reproducción de cintas grabadas, instalados o portátiles.(art.123)</p>	Multas de 500 a 2000 boletos mínimos.
Negativa a transportar pasajeros o equipaje sin justa causa por parte de autoridades o empleados directos o indirectos del transportista.(art.125)	Multa de 1000 a 2000 boletos mínimos.

Tabla 11. Régimen de Penalidades por infracciones a las normas sobre comportamiento del personal con el público. Decreto 1395/98.

Penalidades por infracciones a las relaciones de los transportistas con la Autoridad de Aplicación.

Decreto 1395/98	
Infracción	Penalidad
Falta de comunicación dentro de las 48 horas del transportista de todo hecho ajeno a su voluntad que cause alteración o suspensión de las modalidades del servicio autorizado a prestar.(art.130)	Multa de 500 a 5000 boletos mínimos.
Incumplimiento de normas respecto de la proposición y presentación de horarios. (art.131)	

Omisión por parte del transportista de denuncia e informe dando cuenta de los hechos ocurridos en caso de accidente que involucre a algún vehículo de la flota. El mismo deberá ser remitido a la Autoridad de Aplicación dentro de las 72 horas de la ocurrencia del hecho.(art.132)	Multa de 1000 a 15000 boletos mínimos.
Desobediencia de órdenes de la Autoridad de Aplicación o de sus agentes autorizados.(art.136)	Multa de 2000 a 15000 boletos mínimos. Sin perjuicio de cualquier otra acción que pueda corresponder.
Falta de remisión de datos o elementos solicitados, o entrega fuera de los plazos establecidos, o negativa a poner a disposición de la Autoridad de Aplicación la documentación, información o registros requeridos.(art.137) Remisión de datos u otros elementos falsos o con errores inexcusables.(art.138)	Multa de 3000 a 20000 boletos mínimos. Puede imponerse la accesoria de caducidad del permiso, habilitación, autorización o inscripción .
Prestación de servicios utilizando vehículos o personal desafectado por orden de la Autoridad de Aplicación.(art.133)	Multa de 5000 a 30000 boletos mínimos.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Desconocimiento de atribuciones de la Autoridad de Aplicación o de sus agentes autorizados. ▪ Otorgamiento de trato desconsiderado a estos agentes. ▪ Comisión de actos que impidan u obstaculicen el contralor adecuado.(art.135) 	Multa de 1000 a 20000 boletos mínimos.

Tabla 12 . Régimen de Penalidades por infracciones a las relaciones de los transportistas con la Autoridad de Aplicación. Decreto 1395/98.

4.3. Jurisdicción del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

4.3.1. Organismo de control

a) Ley 210 – Creación de Ente Único Regulador de Servicios Públicos.

El 29 de junio de 1999 y en función de lo establecido en el artículo 138 de la Constitución de la Ciudad se crea a través de la ley 210 el Ente Único Regulador de Servicios Públicos con carácter de persona jurídica, autárquica, con independencia funcional y legitimación procesal.

Su función será ejercer el control seguimiento y resguardo de la calidad de los servicios públicos – en este caso el transporte público de pasajeros - prestados por la administración central o descentralizada o por terceros, así como el seguimiento de los servicios cuya fiscalización realice la Ciudad de Buenos Aires en forma concurrente con otras jurisdicciones, para la defensa y protección de los derechos de sus usuarios y consumidores, de la competencia y del medio ambiente, velando por la observancia de las leyes que se dicten al respecto.

El Ente está constituido por un Directorio, conformado por cinco miembros, designados por la Legislatura por mayoría absoluta del total de sus miembros, previa substanciación en audiencia pública con los candidatos. El Presidente o Presidenta es propuesto por el Poder Ejecutivo y los vocales por la Legislatura. A fin de garantizar la pluralidad de la representación, uno de miembros deberá pertenecer a alguna organización de usuarios y consumidores.

Se establece la obligación para el Ente de promover mecanismos de participación y tutela de los usuarios de servicios, eliminando trabas burocráticas, habilitando servicios de orientación, asesoramiento e información.

El mecanismo de audiencia pública no vinculante es instituido como instancia obligatoria antes del dictado de resoluciones entre otras materias:

- a) Conductas contrarias a los principios de libre competencia o abuso de situaciones derivadas de monopolio natural o de posición dominante en el mercado.
- b) Cuando las obras a realizar por un prestador amenacen interferir o interfieran con la normal prestación de alguno de los servicios o afecten el ambiente.
- c) Cuando una tarifa, cargo, clasificación o servicio de un prestador sea considerada, con fundamento como inadecuada, indebidamente discriminatoria o preferencial, según la naturaleza del servicio o cuando se considere alterado el principio de razonabilidad y justicia tarifaria; asimismo en caso de solicitud de modificación de la tarifa.

d) Cuando sea modificado el reglamento del servicio o los términos del contrato original en la relación usuario - empresa - Estado.

b) Transporte en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el transporte Público está dentro de la órbita de la Subsecretaría de Transporte, cuyos objetivos son los siguientes¹⁰⁷:

- Entender en la regulación y control del tránsito y transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- Instrumentar las políticas, planes y proyectos de ordenamiento del transporte de pasajeros y de carga que sean formulados en coordinación con los órganos competentes en la planificación urbana de la Ciudad de Buenos Aires.
- Entender en la coordinación de las acciones de regulación y control del tránsito y transporte con los entes y organismos interjurisdiccionales.
- Entender en la formulación de políticas y planes de transporte urbano concernientes al ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, y su articulación con el Área Metropolitana, así como en la coordinación interjurisdiccional.

Ya en el ámbito específico del transporte, la Dirección General de Transporte define sus responsabilidades primarias:

- Establecer las normas para el ordenamiento del transporte de pasajeros y de carga, en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- Realizar los estudios y proyectos dirigidos al ordenamiento de los servicios de transporte habilitados para cada rubro, en concordancia con las políticas y planes determinados por los organismos competentes en materia de planificación urbana de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

¹⁰⁷Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Ministerio de Desarrollo Urbano. Subsecretaría de Transporte. Disponible en http://www.bsas.gov.ar/areas/planeamiento_obras/transito .Buenos Aires. Fecha de captura 20/10/08.

- Planificar, regular y fiscalizar los servicios de transporte habilitados para cada rubro, ejerciendo el poder de policía a fin de lograr el cumplimiento de las normas en cada materia.
- Regular y fiscalizar los vehículos de transporte habilitados para cada rubro.

Siguiendo con esta Dirección existe dentro de ella una Dirección de Estudios del Transporte, en donde la misma se aboca a la confección de proyectos de instalación, reubicación, reparación de señales y refugios peatonales para el autotransporte público de pasajeros.

Respecto a esto último, los temas referidos a recorridos de líneas de transporte colectivo de pasajeros, irregularidades de las empresas transportistas, frecuencias y horarios de los servicios, deben canalizarse a través de la CNRT.

Respecto a la normativa que se puede aplicar para la Ciudad de Buenos Aires, nos encontramos con la Ley N° 2148.

4.3.2. Normas de circulación

a) Ley 2148. Código de Tránsito y Transporte

El 16 de noviembre del año 2006 la legislatura de la ciudad Autónoma de Buenos Aires sanciona el código de Tránsito y Transporte de la Ciudad de Buenos Aires, al tiempo que declara su plena integración y participación en el Sistema Nacional de Seguridad Vial aprobado en el Decreto Nacional 779/95 reglamentario de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449

En el título Noveno, fija las reglas para vehículos de transporte y establece que las prescripciones son obligatorias para todas aquellas unidades que realizan servicio de transporte en la Ciudad determinando que los operadores de los servicios deben organizar las prestaciones de acuerdo a aquellas pautas de seguridad. En la Tabla 13 se señalan aquellos aspectos normativos que resultan de interés para el presente trabajo.

Ley 2148 Código de Tránsito y Transporte	
Aspectos técnicos y de seguridad	
Generales	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Para los vehículos que realizan servicio de transporte en la Ciudad de Buenos Aires. ▪ Contar con el permiso, concesión, habilitación o inscripción del servicio que corresponda. ▪ Obtener la habilitación técnica de cada unidad, cuyo comprobante será requerido para cualquier trámite relativo al servicio o al vehículo. ▪ Para la prestación del servicio es condición indispensable que los vehículos sean objeto de 1 verificación técnica específica anual. ▪ Los vehículos llevarán en la parte trasera, sobre un círculo reflectivo, la cifra indicativa de la velocidad máxima que le está permitido desarrollar.
Antigüedad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Los vehículos de transporte de pasajeros, tienen un límite improrrogable de 10 (diez) años de antigüedad máxima para su permanencia en servicio.
Dimensiones	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ancho: 2,60 mt (dos metros con sesenta centímetros). ▪ Alto: 4,10 mt (cuatro metros con 10 centímetros). ▪ Largo: Ómnibus 14 mt (catorce metros), ómnibus articulado 18 (dieciocho metros).
Transportes de personas en general	
Limitaciones y exigencias	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La cantidad de personas transportadas no puede ser superior al número de plazas autorizadas que incluya pasajeros sentados y parados. ▪ Los vehículos deben mantener adecuadas condiciones de higiene, ser sometidos desinsectación periódica y estar provistas de matafuegos. ▪ Adecuarse a las exigencias de la norma IRAM 3810. ▪ Las velocidades máximas a la que podrán circular los vehículos en el ámbito de la Ciudad de Buenos Aires mientras realicen el servicio, la cual será de 40 km/ en calles, 45 km/h en avenidas, y 70 km/h en autopistas, sin perjuicio de la obligatoriedad de respetar otros límites de aplicación general.
Comportamiento de los conductores	<ul style="list-style-type: none"> ▪ No pueden realizar aceleraciones ni frenadas bruscas. ▪ No pueden realizar acciones que distraiga la conducción, ni utilizar aparatos reproductores de sonido o receptores de radio, ni fumar en el interior del vehículo. ▪ Deben velar por la seguridad de los pasajeros, en especial al momento del ascenso y descenso. ▪ No puede circular con las puertas abiertas, ni permitir el ascenso o descenso fuera de los lugares establecidos.
Paradas cabeceras y terminales	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La Autoridad de Aplicación tiene la facultad exclusiva de disponer respecto de las paradas del transporte: ubicación, señalamiento, tipo y características de los indicadores, oportunidad de colocación, retiro, reubicación o traslado, prohibición y renovación de las señales, los que no podrán ser modificados por las empresas. ▪ Las paradas deben respetar una distancia mínima de 400 mt. entre ellas, esta distancia puede ser disminuida en caso de cercanía de hospitales, sanatorios, terminales de trenes, terminales de ómnibus de larga distancia, cementerios entre otras. ▪ No pueden ubicarse paradas a menos de 150 metros de las intersecciones en que las unidades deban girar a la izquierda, sólo cuando circulen por avenidas, ni junto a la acera correspondiente a los edificios o locales declarados Monumento

	Histórico u otros que, por su antigüedad, corran riesgo de sufrir deterioros estructurales.
--	---

Tabla 13. Síntesis de contenidos de la Ley 2148 de Código de Tránsito y Transporte.

CAPÍTULO 5

5. FUNCIONES DE CONTROL DE LA C.N.R.T.

5.1. Revisión Técnica obligatoria (R.T.O.)

En lo que concierne al mantenimiento de los rodados, de modo de minimizar la influencia de una falla en el vehículo como causa de un accidente, se ha generalizado como medida preventiva a nivel mundial, la R.T.O. de las unidades, relacionada con la seguridad activa y pasiva de las mismas. Más recientemente, la preocupación de la sociedad y los poderes públicos por la contaminación ambiental ha incluido en las rutinas de control la emisión de gases contaminantes, material particulado y ruido.

La R.T.O. tiene larga data; por citar un ejemplo, en Alemania, los primeros antecedentes se remontan al año 1909.

Todos los países desarrollados del mundo han implementado sistemas de R.T.O. para los vehículos de autotransporte, con concepciones distintas: desde talleres pequeños en manos privadas hasta mega estaciones administradas por el Estado. Ahora bien: ¿Qué se entiende exactamente por R.T.O.?

Podría definirse como un conjunto de procedimientos estándares realizados por personal calificado, con el auxilio de equipos especiales, destinados a evaluar y certificar las correctas condiciones de seguridad activa, pasiva y emisión de contaminantes de los vehículos. La verificación debe realizarse en un mismo predio y un solo acto, sin efectuar el desarmado de ninguna parte del vehículo.

Como los elementos mecánicos suelen poseer una vida útil prolongada, la R.T.O. no solo asegura el correcto estado de la unidad en el momento del procedimiento, sino por un período adicional para muchas piezas o sistemas.

No obstante, haber superado la R.T.O., no significa de modo alguno que la unidad no deba continuar con el correspondiente mantenimiento preventivo y correctivo por parte de los operadores de transporte, responsable final de las adecuadas condiciones de seguridad del vehículo.¹⁰⁸

¹⁰⁸ Artículo 53 de la Ley 24.449

La R.T.O. brinda además ventajas adicionales, pues tal como se ha implementado en nuestro país también se verifican aspectos ligados a la contaminación ambiental y al confort de los pasajeros.

Adicionalmente, un mantenimiento correcto minimiza la posibilidad de que un vehículo quede fuera de servicio por un desperfecto técnico, lo que aunque no provoque ningún daño personal genera otros problemas colaterales:

- Congestión en el tránsito.
- Detención de los vehículos en zonas no adecuadas con el consiguiente riesgo para los pasajeros involucrados.
- Horas de trabajo o placer perdidas por los pasajeros involucrados.

En nuestro país, el primer antecedente en materia de Revisión Técnica de vehículos se remonta a 1944, ocasión en que la Dirección Nacional de Autotransporte dictó la resolución 1656/44, siendo la misma aplicable sólo a vehículos nuevos que operaban en la jurisdicción nacional.

Posteriormente se dictaron las resoluciones DNTT 138/74, STyOP 410/80 y STyOP 395/89, que crearon y perfeccionaron el sistema de Revisión Técnica Periódica de las unidades usadas.

Este sistema se caracterizó por ser operado por el Estado y encontrarse centralizado operativamente ¹⁰⁹. La inspección se realizaba en forma visual, táctil y auditiva. Por lo tanto, ciertos aspectos de la evaluación dependían de la pericia y subjetividad del inspector (no se disponía de equipamiento).¹¹⁰

¹⁰⁹ Centralización en un único predio ubicado en la Capital Federal. La centralización en un único taller implicaba que los vehículos de cualquier punto del país debían trasladarse hasta este predio para realizar la RTO con las complicaciones del caso, a los cuales se debía sumar los tiempos de espera generados por la falta de capacidad física para atender tal volumen de unidades.

¹¹⁰ Universidad Tecnológica Nacional: "Transporte Público Automotor de Pasajeros en la Argentina"; Secretaría de Extensión Universitaria, Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial. Buenos Aires 2009. Pág.298-299.

En 1991 la Secretaría de Transporte firmó un convenio con la Universidad Tecnológica Nacional (UTN), por el cual delegó la tarea de revisión técnica en graduados en ingeniería, mejorando el sistema, sin superar los problemas de un sistema centralizado y con escaso equipamiento.

Posteriormente y a través de un convenio suscripto entre la Secretaría de Transporte y la UTN se creó la Consultora Ejecutiva Nacional del Transporte (CENT), mientras que por resolución ST 417 del 17 de Septiembre de 1992 se descentralizó la inspección técnica mediante la habilitación de Talleres de Revisión Técnica privados distribuidos en todo el país, se establecieron los requerimientos técnicos y de equipamiento de los mismos y se incluyó en el sistema al transporte de carga por automotor de jurisdicción nacional.

Dicho convenio fue suscripto originalmente por la ex CONTA, y disuelta ésta, por la CNRT.

La obligatoriedad de un sistema de revisión técnica obligatoria, así como sus características básicas fueron fijadas por la Ley 24.449 y su decreto reglamentario 779/95.

Las características más salientes del sistema de jurisdicción nacional son:

- Los talleres se encuentran en manos de empresas privadas.
- Cuentan con un profesional de la ingeniería que se desempeña como director técnico responsable.
- La verificación técnica de los vehículos comprende además de las inspecciones visuales, táctiles y auditivas, otras realizadas con equipamiento de última generación tecnológica destinado a la medición de emisión de gases y partículas por el tubo de escape, la emisión de ruidos, la detección de juegos y fisuras en elementos de la dirección, la suspensión y el chasis, la alineación y nivel de iluminación de faros, la alineación de la dirección, eficiencia del sistema de frenos y el nivel de iluminación en el interior de los vehículos, entre otros.

- Este equipamiento permite una mayor uniformidad y exactitud de las evaluaciones, disminuyendo el margen de error debido al factor humano y la subjetividad del operador, con el consiguiente aumento de la seguridad.
- La inspección técnica puede ser realizada en cualquiera de los talleres habilitados por la CENT a tal efecto en todo el territorio nacional (libertad de elección).
- La periodicidad de las inspecciones fue fijada en 6 y 12 meses para el transporte de pasajeros y de carga respectivamente.¹¹¹
- La auditoria primaria y la gestión de los talleres depende de la CENT.

En el resto del país, también se extendió la necesidad de implementar sistemas de revisión técnica periódica. En muchos casos, las provincias efectuaron convenios con el sistema nacional aprovechando la infraestructura existente; en otros generaron estructuras propias de carácter privado o estatal, auditadas por universidades u organismos específicos.¹¹²

5.2. Fiscalización del Transporte Público Urbano

Las unidades afectadas al transporte de pasajeros, deben efectuar la R.T.O. cada 6 meses, en la que son chequeados la totalidad de los aspectos que tienen relación directa con la seguridad activa y pasiva del rodado.

Según podemos encontrar en la página Web de la CENT¹¹³, el sistema de RTO tiene como objetivos fundamentales brindar una mayor seguridad al tránsito y aumentar la confiabilidad del sistema de transporte de cargas y pasajeros de carácter interjurisdiccional (entre las provincias y la Ciudad de Buenos Aires). El mejoramiento de las condiciones de seguridad, tanto activas como pasivas de los vehículos, es sin

¹¹¹ Para las unidades más antiguas el plazo se reduce a 4 meses (unidades afectadas al transporte de pasajeros de más de 10 años).

¹¹² Universidad Tecnológica Nacional: "Transporte Público Automotor de Pasajeros en la Argentina"; Secretaría de Extensión Universitaria, Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial. Buenos Aires 2009. Pág.300-301.

¹¹³ Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte. Disponible en www.cent.utn.edu.ar . Fecha de captura 10/10/2009.

duda una de las condiciones primordiales para disminuir la cantidad de accidentes viales, el nivel de contaminación gaseoso y sonoro.

5.2.1. Orígenes de la CENT

La CENT fue creada en Septiembre del año 1992, como resultado de un convenio entre la Secretaría de Transporte de la Nación, y la U.T.N., siendo su objetivo la implementación de un sistema de Revisión Técnica Vehicular para el transporte interjurisdiccional de cargas y pasajeros. En el año 1993 comenzaron a operar los primeros talleres, y al día de hoy existen 99 talleres privados habilitados distribuidos por todo el país, habiendo realizado más de 8 millones de revisiones técnicas.

La empresa o transportista puede optar por elegir cualquiera de estos talleres.

A su vez la CENT controla a través de 14 auditoras regionales, el cumplimiento de los procedimientos técnicos vigentes, garantizando la uniformidad de la revisión.

Los principales grupos o sistemas sometidos a control son los siguientes ¹¹⁴:

- Sistema de dirección.
- Tren delantero, tren trasero, suspensión.
- Sistema de frenos.
- Control de estado de chasis.
- Contaminación sonora y emisión de humo.
- Estado de neumáticos y llantas.
- Sistema eléctrico.
- Iluminación interna y externa.
- Señalización.
- Instrumentos y accesorios.
- Estado general de chasis y carrocería.
- Letreros e indicadores.
- Sistemas de seguridad.

¹¹⁴ Anexo 2: Modelos de Planillas y Formularios de Control

- Salidas de emergencia.

Según consta en un informe brindado por la Gerencia de Control técnico de la CNRT¹¹⁵, la excelencia de los controles está garantizada por un ingeniero matriculado que está a cargo del taller y una serie de maquinaria e instrumental, que permite ejecutar estos controles con precisión y rapidez.

Este sistema orgánico de control es la base fundamental donde se asienta el control sobre los aspectos de seguridad de las unidades.

Por otra parte la CNRT controla todos los meses este requisito de la totalidad de la flota habilitada, a partir del intercambio de información con el sistema de revisión técnica.

Idéntica actividad se realiza con el control de los seguros obligatorios.

Cabe consignar que si el operador no cuenta con el 100 % de la flota con el seguro y la RTO, sufre quitas proporcionales al parque en infracción, en los cupos de Gas Oil a precio diferencial, que les es asignado por la resolución S.T.Nº 23/03 (información publicada en la página Web de la CNRT).

A partir de datos del mes de Enero de 2009, se verifica que del parque total afectado a los servicios, el 99,3 % se encontraba con la RTO vigente, y el 99,97 % con los seguros vigentes.

Según consigna este informe y en base a experiencias propias del organismo, indica que el resto de las unidades que son detectadas sin alguno de estos requisitos, se tratan generalmente de unidades fuera de servicio, que se encuentran en reparación de chapa y pintura, o mecánica.

Estas unidades fuera de servicio son utilizadas comúnmente como reserva para atender los casos de roturas y reparaciones, y cuyo porcentaje ronda el 3 %.

¹¹⁵C.N.R.T. Informe G.C.T. Nº 22/09. Buenos Aires. 13/05/09. A solicitud y en poder del Autor. Pág.1.
Pablo Moret

Adicionalmente el área de fiscalización lleva adelante otros controles sobre los operadores urbanos, como por ejemplo ¹¹⁶:

Visitas anuales: Se efectúan durante el año diversas visitas a las diferentes empresas de Transporte Público Urbano.

En cada ocasión se verifica un porcentaje del parque móvil de la empresa según éste va ingresando a la empresa luego de cada vuelta.

Esta inspección es de tipo visual, se complementa con la inspección rutinaria obligatoria RTO, y cubre los siguientes aspectos :

Rutina exterior: Limpieza, luces, bandas retrorreflectivas, carteles identificatorios, publicidad, estado de neumáticos y llantas, bulones de rueda, paragolpes, fisuras en parabrisas y ventanillas, limpiaparabrisas, pasamano exterior.

Rutina Interior: Higiene interior, freno de servicio y de emergencia, estado de pasillos, asientos flojos, estado de los tapizados, pasamanos, iluminación interior, publicidad interior, carteles reglamentarios, máquina boletera, martillos para salida de emergencia, matafuego, descompresor para apertura manual de puertas, botón de parada, sistema de seguridad de puertas, limitador de velocidad.

Rutina de emisiones contaminantes: Se controla emisión de humo mediante el ensayo de aceleración libre y control de ruido, verificando la integridad del sistema de escape y silenciador.

Según la entidad o cantidad de anomalías, los vehículos son infraccionados y retirados de servicio, o conminados a su reparación inmediata efectuando en forma contemporánea la re-verificación de la unidad.

Controles administrativos: En forma simultánea con las inspecciones mencionadas, se efectúa un control de documentación en donde son contemplados los siguientes ítems:

¹¹⁶ Anexo 2: Modelos de Planillas y Formularios de Control

Habilitación del Parque Móvil: Se controla que todo el parque esté correctamente habilitado.

Control de frecuencias por bandas horarias: En ocasión de las inspecciones y a pedido de otras áreas del organismo, se toman copia de los planillones de servicio, los cuales son analizados a posteriori en sede administrativa, a efectos de verificar que la línea esté cumpliendo la cantidad de servicios comprometidos para cada banda horaria.

En caso de detectarse diferencias se labran las correspondientes actas de infracción.

Surge del informe que se desarrolla un control metódico, estándar y programado sobre la flota afectada a los servicios.

Siguiendo con los datos del informe el mismo concluye que durante el año 2008 se han realizado los siguientes controles. (Ver Tabla 14)

Tipo de control	Cantidad
Controles sobre vigencia de RTO en el servicio público urbano Automotor	117.600
Controles sobre vigencia de seguros en el servicio público urbano Automotor	117.600
Revisiones Técnicas Obligatorias	Más de 19600
Controles (Fiscalización en terminales)	57603
Unidades infraccionadas	1214

Tabla 14. Cantidad de controles realizados por la C.N.RT. en 2008.¹¹⁷

La CNRT, también dispone del apoyo de personal de Gendarmería para el control de transporte de carga, especialmente en las zonas de frontera.

¹¹⁷ C.N.R.T. Informe G.C.T. N° 22/09. Buenos Aires. 13/05/09. A solicitud y en poder del Autor. Pág.4.
Pablo Moret

5.2.2. Política Presupuestaria de la CNRT

Los principales objetivos de política presupuestaria que se pretende llevar a cabo durante el año 2009 según el informe “Entidad 661” publicado por la Secretaría de Hacienda¹¹⁸ son los siguientes:

- ✓ Ejercer el control integral de las concesiones, verificando oportunamente el cumplimiento de los contratos a fin de garantizar la calidad del servicio y la seguridad de los usuarios, aplicando en caso de incumplimiento las sanciones correspondientes y su inmediata efectivización.
- ✓ Promover la mejora de los procesos y procedimientos que hagan a la eficacia y eficiencia del sistema de control y sanciones aplicable a los concesionarios de servicios públicos de transporte. En este marco, implementar un programa de formación, capacitación continua y evaluación del desempeño de los inspectores y fiscalizadores del Organismo que contribuya a la eficacia y eficiencia de los procedimientos de control.
- ✓ Programar las acciones de gestión y administración derivadas de la renegociación de los contratos de concesión de acuerdo a lo contemplado por la normativa vigente.
- ✓ Adecuar los controles de las concesiones de los servicios interurbanos de pasajeros de acuerdo a las políticas que en la materia defina la Secretaría de Transporte.
- ✓ Promover la firma de convenios con organismos e instituciones del sector público, el sector privado y los gobiernos locales a fin de incrementar las acciones de control y fiscalización.
- ✓ Afianzar las acciones de contralor patrimonial de los concesionarios de servicios de transporte, así como su instrumentación metodológica, de conformidad con las políticas públicas que se establezcan.
- ✓ Realizar monitoreos muestrales que permitan observar oportunamente el desempeño de las concesiones de los servicios públicos de transporte.

¹¹⁸ Ministerio de Economía y Finanzas Públicas – Secretaría de Hacienda – Oficina Nacional de Presupuesto. “Entidad 661. Comisión Nacional de Regulación del Transporte”. Disponible en www.mecon.gov.ar/onp/html/presutexto/proy2009/jurent/pdf/P09E661.pdf - Fecha de captura 29/01/2010. Pág.661-2-661-3.

- ✓ Continuar con la macro-auditoría del sistema de talleres de revisión técnica de jurisdicción nacional.
- ✓ Continuar con la realización de auditorías contables a las empresas concesionarias de servicios públicos de transporte.
- ✓ Elaborar informes, documentos de trabajo e investigaciones sobre el comportamiento económico – financiero del sector transporte y sobre contabilidad regulatoria a fin de evaluar su desempeño.
- ✓ Facilitar información pertinente y oportuna a los usuarios colaborando y participando junto a la Secretaría de Transporte en la elaboración del mapa digitalizado de líneas urbanas del área metropolitana y su base de datos asociada.
- ✓ Promover la mejora continua en el desempeño de los operadores del sector transporte y el logro de estándares de calidad crecientes de sus prestaciones.
- ✓ Priorizar la eficacia y la eficiencia en el funcionamiento del centro de Atención Telefónica del Organismo mediante la ampliación de su capacidad operativa y la capacitación permanente de su personal.
- ✓ Desarrollar un programa de difusión de derechos y obligaciones de los usuarios a fin de orientarlos y prestarles asistencia en materia de tramitaciones ante el Organismo.
- ✓ Implantar un programa de atención a usuarios y operadores del sector transporte destinado a facilitar el acceso a las tramitaciones ante el Organismo a través de su digitalización, la modalidad de gobierno electrónico y la página Web de la CNRT.

Dentro de la individualización de los programas que tiene el Ministerio de Economía de la Nación, los códigos correspondientes a la CNRT son los que surgen de la Tabla 15.

Código	Denominación	Unidad Ejecutora	Crédito (\$)
37	Fiscalización, Regulación y Control del Servicio de Transporte Terrestre.	Comisión Nacional de Regulación del Transporte	33.278.193
99	Erogaciones Figurativas		557.000
TOTAL			33.835.193

Tabla 15. Cantidad de controles realizados por la C.N.R.T. en 2008.¹¹⁹

Según surge entonces del presupuesto aprobado para el año 2009, que el importe total del mismo es de \$ 33.835.193.

El Rubro Gastos en Personal, llega a la suma de \$ 22.602.000, y se distribuye tal como surge de la Tabla 16:

PARTIDA	IMPORTE
Personal Permanente	\$ 16.239.303.
Asignaciones Familiares	\$ 108.000
Asistencia Social al Personal	\$ 653.116
Personal Contratado	\$ 5.601.581

Tabla 16. Partida Asignada a Gastos en Personal.¹²⁰

Si nos fijamos en la cantidad de personal afectado tenemos un total de 163 cargos, de modalidad permanente, y distribuidos de acuerdo a Tabla 17.

¹¹⁹ Ministerio de Economía y Finanzas Públicas – Secretaría de Hacienda – Oficina Nacional de Presupuesto .”Entidad 661.Comisión Nacional de Regulación del Transporte”. Disponible en www.mecon.gov.ar/onp/html/presutexto/proy2009/jurent/pdf/P09E661.pdf - Fecha de captura 29/01/2010. Pág.661-7.

¹²⁰ Ministerio de Economía y Finanzas Públicas – Secretaría de Hacienda – Oficina Nacional de Presupuesto .”Entidad 661.Comisión Nacional de Regulación del Transporte”. Disponible en www.mecon.gov.ar/onp/html/presutexto/proy2009/jurent/pdf/P09E661.pdf - Fecha de captura 29/01/2010. Pág.661-4.

RECURSOS HUMANOS C.N.R.T.	
Autoridades Superiores del Poder Ejecutivo Nacional	1
Funcionarios fuera de nivel	1
Personal CNRT	161
Total Programa	163

Tabla 17. Cantidad de Personal C.N.R.T.¹²¹

De una entrevista realizada por el autor con una ex funcionaria de la C.N.R.T, en Junio de 2009, surge que además el Organismo cuenta con 220 empleados en planta transitoria, y 400 empleados contratados.

En cuanto al plan de trabajo previsto para el año 2009, el informe preveía las actividades de la Tabla 18.

¹²¹ Ministerio de Economía y Finanzas Públicas – Secretaría de Hacienda – Oficina Nacional de Presupuesto. "Entidad 661. Comisión Nacional de Regulación del Transporte". Disponible en www.mecon.gov.ar/onp/html/presutexto/proy2009/jurent/pdf/P09E661.pdf - Fecha de captura 29/01/2010. Pág.661-12.

Metas y Objetivos para 2009 C.N.R.T.		
Denominación	Unidad de Medida	Cantidad
Atención de Usuarios	Reclamo	86.100
Control de Calidad y de Prestación de Servicios-Servicios Interurbano	Inspección	4
Control de Infraestructura-Carga e Interurbano de Pasajeros	Inspección	13
Control de Infraestructura-Servicio Metropolitano	Inspección	180
Control de Inventario y Bienes Inmuebles - Carga e Interurbano de Pasajeros	Inspección	14
Control de Limpieza, Conservación e Iluminación de material rodante-Servicio Metropolitano	Inspección	480
Control de Material Rodante - Carga e Interurbano - de Pasajeros	Inspección	22
Control de Material Rodante - Servicio Metropolitano	Inspección	371
Control de Prácticas operativas-Carga e Interurbano de Pasajeros	Inspección	18
Control de Prácticas operativas - Servicio Metropolitano	Inspección	97
Control de Prestación efectiva de servicios declarados-Servicios Interurbanos	Inspección	12
Control de señalamiento, energía eléctrica y comunicaciones-servicio metropolitano	Inspección	164
Control de señalamiento y comunicaciones-Carga e interurbano de pasajeros	Inspección	20
Control del Servicio de Seguridad Pública Adicional-Servicio Metropolitano	Inspección	684
Control técnico de vehículos	Vehículo controlado	720.000
Controles varios en estaciones de servicio metropolitano	Inspección	9711
Evaluación psicofísica de los conductores	Licencia otorgada	207.900

Tabla 18. Metas y Objetivos C.N.R.T. para 2009 ¹²²

Es interesante ver la información que se presenta en el Anexo1: Resultados de los controles años 2006-2008 .

¹²² Ministerio de Economía y Finanzas Públicas – Secretaría de Hacienda – Oficina Nacional de Presupuesto. "Entidad 661. Comisión Nacional de Regulación del Transporte". Disponible en www.mecon.gov.ar/onp/html/presutexto/proy2009/jurent/pdf/P09E661.pdf - Fecha de captura 29/01/2010. Pág.661-10-661-11.

CAPÍTULO 6

6. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS DE LAS ENCUESTAS DE OPINIÓN AL PÚBLICO USUARIO, EN EL PERÍODO 2006 – 2008.

Tomaremos como base para este análisis, el modelo de encuesta utilizado por la Gerencia de Calidad de la C.N.R.T. (Ver Ilustración 3)

Para la confección de este capítulo, se ha trabajado sobre las bases de datos de las encuestas realizadas por la Gerencia de Calidad de la C.N.R.T., correspondientes a los años 2006, 2007 y 2008.¹²³

¹²³ A solicitud y en poder del autor.

ENCUESTA DE OPINIÓN A LOS USUARIOS DEL AUTOTRANSPORTE																																																		
 <p>CNRT COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE</p>	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="border: none;">ID. Encuesta</td> <td style="border: none;"><input style="width: 40px;" type="text"/> <input style="width: 40px;" type="text"/></td> <td style="border: none;">Fecha</td> <td style="border: none;"><input style="width: 20px;" type="text"/> <input style="width: 20px;" type="text"/> <input style="width: 20px;" type="text"/> : <input style="width: 20px;" type="text"/> <input style="width: 20px;" type="text"/></td> </tr> <tr> <td style="border: none; font-size: small;">Encuestador</td> <td style="border: none; font-size: small;">Nro. Encuesta</td> <td style="border: none; font-size: small;">Dia</td> <td style="border: none; font-size: small;">Mes Año Hora min</td> </tr> <tr> <td colspan="4" style="border: none; padding-top: 10px;">Lugar <input style="width: 100%;" type="text"/></td> </tr> </table>	ID. Encuesta	<input style="width: 40px;" type="text"/> <input style="width: 40px;" type="text"/>	Fecha	<input style="width: 20px;" type="text"/> <input style="width: 20px;" type="text"/> <input style="width: 20px;" type="text"/> : <input style="width: 20px;" type="text"/> <input style="width: 20px;" type="text"/>	Encuestador	Nro. Encuesta	Dia	Mes Año Hora min	Lugar <input style="width: 100%;" type="text"/>																																								
ID. Encuesta	<input style="width: 40px;" type="text"/> <input style="width: 40px;" type="text"/>	Fecha	<input style="width: 20px;" type="text"/> <input style="width: 20px;" type="text"/> <input style="width: 20px;" type="text"/> : <input style="width: 20px;" type="text"/> <input style="width: 20px;" type="text"/>																																															
Encuestador	Nro. Encuesta	Dia	Mes Año Hora min																																															
Lugar <input style="width: 100%;" type="text"/>																																																		
Identificación del servicio: Línea que espera: <input style="width: 150px;" type="text"/> Ramal: <input style="width: 100px;" type="text"/>																																																		
INICIO DE LA ENCUESTA																																																		
<p>1. ¿Con qué frecuencia viaja en esta línea?</p> <p style="text-align: right;">Diariamente <input type="radio"/> 1</p> <p style="text-align: right;">Dos o tres veces por semana <input type="radio"/> 2</p> <p style="text-align: right;">Una vez por semana <input type="radio"/> 3</p> <p style="text-align: right;">Una vez cada 15 días <input type="radio"/> 4</p> <p style="text-align: right;">Una vez o menos por mes <input type="radio"/> 5 FIN DE LA</p> <p style="text-align: right;">No viaja habitualmente en esta línea <input type="radio"/> 6 ENCUESTA</p>	<p>6. ¿Cuál aspecto piensa que es prioritario mejorar?</p> <p>Frecuencia / puntualidad <input type="radio"/> 1</p> <p>Recorrido <input type="radio"/> 2</p> <p>Vehículos <input type="radio"/> 3</p> <p>Conductores <input type="radio"/> 4</p> <p>Otro (Aclarar en Observ.) <input type="radio"/> 5</p> <p>Ns / nc <input type="radio"/> 6</p>																																																	
<p>2. El motivo más frecuente de sus viajes es por ...</p> <p>trabajo ? <input type="radio"/> 1</p> <p>estudio ? <input type="radio"/> 2</p> <p>trámites ? <input type="radio"/> 3</p> <p>salud ? <input type="radio"/> 4</p> <p>otro ? <input type="radio"/> 5 Cual? _____</p>	<p>7. ¿Alguna vez realizó algún reclamo contra esta línea?</p> <p>Si <input type="radio"/> 1 → 8. ¿dónde la realizó?</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content;"> <p>al conductor o inspector <input type="radio"/> 1</p> <p>ante la empresa <input type="radio"/> 2</p> <p>ante la CNRT <input type="radio"/> 3</p> <p>otro <input type="radio"/> 4</p> </div> <p>No <input type="radio"/> 2</p>																																																	
<p>3. Respecto a esta línea, ¿cuál es su opinión en cuanto a ...</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 60%;"></td> <td style="width: 5%;"></td> <td style="width: 5%;">mb</td> <td style="width: 5%;">b</td> <td style="width: 5%;">r</td> <td style="width: 5%;">m</td> <td style="width: 5%;">ns/nc</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>3.1- la frecuencia ?</td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> </tr> <tr> <td>3.2- la cartelería informativa ?</td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> </tr> <tr> <td>3.3- el estado de los vehículos ?</td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> </tr> <tr> <td>3.4- la limpieza?</td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> </tr> <tr> <td>3.5- las máquinas expendedoras?</td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> </tr> </table>			mb	b	r	m	ns/nc			1	2	3	4	5	3.1- la frecuencia ?	<input type="radio"/>	3.2- la cartelería informativa ?	<input type="radio"/>	3.3- el estado de los vehículos ?	<input type="radio"/>	3.4- la limpieza?	<input type="radio"/>	3.5- las máquinas expendedoras?	<input type="radio"/>	<p>9. Características del Encuestado</p> <p>9.1 Sexo: Femenino <input type="radio"/> 1 Masculino <input type="radio"/> 2</p> <p>9.2 Edad: _____</p> <p>9.3 Nivel de instrucción: Primario <input type="radio"/> 1</p> <p style="text-align: right;">Secundario <input type="radio"/> 2</p> <p style="text-align: right;">Universitario <input type="radio"/> 3</p> <p style="text-align: right;">ns /nc <input type="radio"/> 4</p>																									
		mb	b	r	m	ns/nc																																												
		1	2	3	4	5																																												
3.1- la frecuencia ?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>																																												
3.2- la cartelería informativa ?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>																																												
3.3- el estado de los vehículos ?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>																																												
3.4- la limpieza?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>																																												
3.5- las máquinas expendedoras?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>																																												
<p>4. Respecto a los choféres de esta línea, ¿cuál es su opinión en cuanto a ...</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 60%;"></td> <td style="width: 5%;"></td> <td style="width: 5%;">mb</td> <td style="width: 5%;">b</td> <td style="width: 5%;">r</td> <td style="width: 5%;">m</td> <td style="width: 5%;">ns/nc</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>4.1- trato al pasajero ?</td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> </tr> <tr> <td>4.2- respeto a las paradas ?</td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> </tr> <tr> <td>4.3- acercar al cordón ?</td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> </tr> <tr> <td>4.4- respeto a los semáforos ?</td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> </tr> <tr> <td>4.5- velocidad de conducción ?</td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> </tr> </table>			mb	b	r	m	ns/nc			1	2	3	4	5	4.1- trato al pasajero ?	<input type="radio"/>	4.2- respeto a las paradas ?	<input type="radio"/>	4.3- acercar al cordón ?	<input type="radio"/>	4.4- respeto a los semáforos ?	<input type="radio"/>	4.5- velocidad de conducción ?	<input type="radio"/>	FIN DE LA ENCUESTA																									
		mb	b	r	m	ns/nc																																												
		1	2	3	4	5																																												
4.1- trato al pasajero ?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>																																												
4.2- respeto a las paradas ?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>																																												
4.3- acercar al cordón ?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>																																												
4.4- respeto a los semáforos ?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>																																												
4.5- velocidad de conducción ?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>																																												
<p>5. ¿Se encuentra satisfecho con el servicio de esta línea ?</p> <p>Si <input type="radio"/> 1</p> <p>No <input type="radio"/> 2 Porqué? _____</p> <p>ns /nc <input type="radio"/> 3</p>	<p>Encuesta incompleta por _____ Se fue de la parada <input type="radio"/> 1</p> <p style="text-align: right;">Otro motivo <input type="radio"/> 2</p>																																																	
<p>10. Observaciones y sugerencias</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p>																																																		

Ilustración 3. Encuesta de Opinión C.N.R.T.

Comenzaremos analizando e interpretando los datos del año 2006, hasta llegar al año 2008 .

Consideramos oportuno señalar que de la totalidad de las preguntas de la encuesta, se han seleccionado aquellas que aportan mayor riqueza y calidad de información, para el objetivo de esta tesis. (Ver Tabla 19)Tabla 19. Variables de estudio.

Variable	Pregunta N°
Calidad de Servicio y control percibido por el usuario	3
	4
	5
Aspectos a mejorar	6
Nivel de reclamos realizados	7

Tabla 19. Variables de estudio.

Analizaremos variable por variable, y para cada caso utilizaremos un método estadístico en particular.

6.2. Análisis de datos cuantitativos

Comenzaremos analizando la variable “calidad de servicio y control percibido por el usuario”. La podemos visualizar en la Tabla 20

Variable	Definición	Indicadores	Pregunta N°	Medición
Calidad de servicio y control percibido por el usuario	Nivel de calidad de servicio percibido por el usuario	Frecuencia del servicio.	3.1	Escala likert de 5 niveles
		Claridad en la cartelería informativa	3.2	Escala likert de 5 niveles
		Estado de los vehículos	3.3	Escala likert de 5 niveles
		Limpieza de los vehículos	3.4	Escala likert de 5 niveles
		Funcionamiento de las máquinas expendedoras	3.5	Escala likert de 5 niveles
		Trato al pasajero	4.1	Escala likert de 5 niveles
		Respeto a las paradas.	4.2	Escala likert de 5 niveles
		Respeto en acercarse al cordón	4.3	Escala likert de 5 niveles
		Respeto a los semáforos	4.4	Escala likert de 5 niveles
		Velocidad de conducción	4.5	Escala likert de 5 niveles
		Servicio general de la línea	5	Escala likert de 3 niveles

Tabla 20. Indicadores de la variable “Calidad de servicio y control percibido por el usuario”.

6.2.1. Año 2006

Para el procesamiento de los datos se utilizaron el método de análisis factorial, y el método de análisis de regresión multivariado,

a) Resultados utilizando el método de análisis factorial

Se utilizó como base para el estudio una muestra de 7.671 casos.

Análisis Factorial – Año 2006

Tamaño de la muestra: 7.671 casos

Matriz de correlación (Pearson (n)):

Variables	31 frecuencia	32 cartelería	33 vehículo	34 limpieza	35 expendedoras	41 usuario	42 paradas	43 cordón	44 semáforos	45 velocidad	5 satisfacción con el servicio de la línea
31 frecuencia	1	0,338	0,581	0,464	0,4	0,408	0,41	0,317	0,249	0,31	0,491
32 identificadores	0,338	1	0,419	0,423	0,356	0,351	0,32	0,364	0,42	0,298	0,327
33 vehículo	0,581	0,419	1	0,627	0,478	0,466	0,459	0,406	0,36	0,398	0,492
34 limpieza	0,464	0,423	0,627	1	0,411	0,425	0,403	0,448	0,459	0,395	0,445
35 expendedoras	0,4	0,356	0,478	0,411	1	0,462	0,458	0,377	0,34	0,394	0,391
41 trato usuario	0,408	0,351	0,466	0,425	0,462	1	0,632	0,541	0,493	0,53	0,549
42 paradas	0,41	0,32	0,459	0,403	0,458	0,632	1	0,658	0,548	0,594	0,631
43 cordón	0,317	0,364	0,406	0,448	0,377	0,541	0,658	1	0,679	0,623	0,63
44 semáforos	0,249	0,42	0,36	0,459	0,34	0,493	0,548	0,679	1	0,707	0,644
45 velocidad	0,31	0,298	0,398	0,395	0,394	0,53	0,594	0,623	0,707	1	0,738
5 satisfacción con el servicio de la línea	0,491	0,327	0,492	0,445	0,391	0,549	0,631	0,63	0,644	0,738	1

Alfa de Cronbach: 0,905

Tabla 21. Análisis factorial. Año 2006.

Como surge del cálculo, en todos los casos los coeficientes de Pearson dieron positivos.

De la Tabla 21 se seleccionaron aquellas relaciones mayores a 0.5, por ser las más representativas, y que pasaremos a comentar.

Indicador 3.1 “frecuencia”

Para este indicador notamos que existe una buena correlación (0.581), con el indicador 3.3 “estado de los vehículos”.

Indicador 3.3 “estado de los vehículos”

En este caso, como dijimos, existe una buena correlación (0.581), con el indicador 3.1 “frecuencia”, y una relación mayor aún (0.627), con el indicador 3.4 “limpieza de los vehículos”.

Indicador 3.4 “limpieza de los vehículos”

Para este indicador existe una correlación significativa (0.627) con el indicador 3.3 “estado de los vehículos”.

Indicador 4.1 “trato al pasajero”

En esta oportunidad se observa que el indicador se relaciona con buena intensidad (0.632) con el indicador 4.2 “respeto a las paradas”, (0.541) con 4.3 “acercamiento al cordón”, (0.530) con 4.5 “velocidad de conducción y (0.549) con 5 “satisfacción con la línea”.

Indicador 4.2 “respeto a las paradas”

En esta ocasión existe una correlación importante (0.632) con el indicador 4.1 “trato al pasajero”, (0.658) con 4.3 “acercamiento al cordón”, (0.548) con 4.4 “respeto a los semáforos”, (0.594) con 4.5 “velocidad de conducción” y (0.631) con “satisfacción con el servicio de la línea”.

Indicador 4.3 “acercamiento al cordón”

Para este indicador se observa una buena correlación (0.541) con el indicador 4.1 “trato al usuario”, y una relación aún más fuerte con los indicadores 4.2 “respeto a las paradas” (0.658), 4.4 “respeto a los semáforos” (0.679), 4.5 “velocidad de conducción”, y 5 “satisfacción con el servicio de la línea”.

Indicador 4.4 “respeto a los semáforos”

Para este indicador se observa una buena correlación (0.548) con el indicador 4.2 “respeto a las paradas”. Para el caso de indicador 4.3 “acercamiento al cordón” la correlación es aún mayor (0.679), al igual que con el 5 “satisfacción con el servicio de la línea” (0.644). El nivel más alto (0.707) lo consigue con el 4.5 “velocidad de conducción”.

Indicador 4.5 “velocidad de conducción”

Este indicador tiene una buena relación con los indicadores 4.1 “trato al pasajero” (0.530), 4.2 “respeto a las paradas” (0.594) y 4.3 “acercamiento al cordón” (0.623).

Se refuerza la correlación con los indicadores 4.4 “respeto a los semáforos” (0.707), y 5 “satisfacción con el servicio de la línea” (0.738).

Indicador 5 “satisfacción con el servicio de la línea”

Este indicador tiene una buena correlación con el indicador 4.1 “trato al pasajero” (0.549), y muy buena con los indicadores 4.2 “respeto a las paradas” (0.631), 4.3 “acercamiento al cordón” (0.630), 4.4 “respeto a los semáforos” (0.644) y 4.5 “velocidad de conducción” (0.738).

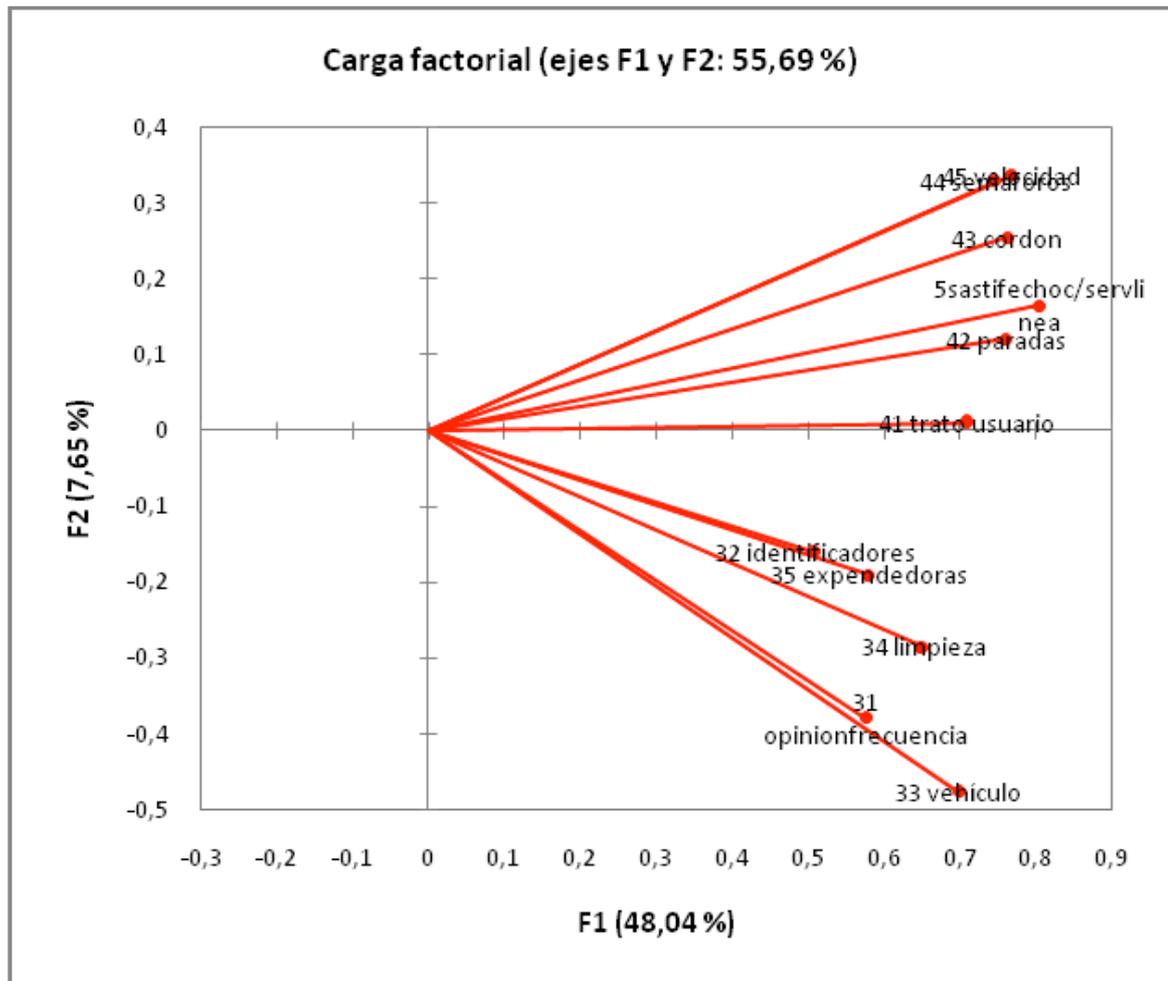


Ilustración 4 . Representación Gráfica Análisis Factorial. Año 2006

De la representación gráfica (Ilustración 4) surge que los usuarios se dividen en 2 perfiles claramente definidos.

A los usuarios que ocupan el cuadrante superior derecho los denominaremos usuarios de clase I, y aquellos que ocupan el cuadrante inferior derecho, los denominaremos usuarios de clase II.

Podemos deducir de esta forma que los usuarios de tipo I fijan su atención en los siguientes aspectos, y en este orden:

- 4.5 Velocidad de conducción
- 4.4 Respeto a los semáforos
- 4.3 Acercamiento al cordón
- 5. Satisfacción con el servicio de la línea
- 4.2 Respeto a las paradas

Por otra parte los usuarios de tipo II, fijan su atención en los siguientes aspectos, y en este orden:

- 3.3 Estado de los vehículos
- 3.1 Frecuencia
- 3.4 Limpieza
- 3.5 Funcionamiento de las máquinas expendedoras
- 3.2 Claridad de la cartelera informativa

El indicador 4.1 trato al pasajero, se encuentra en el límite de ambos cuadrantes, con lo cual se puede concluir que está contenido por ambos tipos de usuarios.

b) Resultados utilizando el método de análisis de regresión multivariado

En este caso se tomó como variable dependiente la variable “satisfacción con el servicio de la línea” (5), en función de las independientes “trato al usuario” (4.1), “respeto a las paradas” (4.2), “acercamiento al cordón” (4.3), “respeto al semáforo” (4.4), “velocidad de conducción” (4.5). (Ver Tabla 22)

Vale destacar que también en este caso se seleccionaron las correlaciones mayores a 0.5

Análisis de regresión multivariado (encuestas año 2006)

Estadísticas simples:

Variable	Observaciones	Obs. con datos perdidos	Obs. sin datos perdidos	Mínimo	Máximo	Media	Desviación típica
5 satisfacción con el servicio de la línea	7671	0	7671	1,000	5,000	2,630	1,075
41 trato usuario	7671	0	7671	1,000	5,000	2,392	0,934
42 paradas	7671	0	7671	1,000	5,000	2,482	0,940
43 cordón	7671	0	7671	1,000	5,000	2,767	1,049
44 semáforo	7671	0	7671	1,000	5,000	2,668	1,181
45 velocidad	7671	0	7671	1,000	5,000	2,613	1,048

Matriz de correlación:

Variables	4.1 trato usuario	4.2 paradas	4.3 cordón	4.4 semáforos	4.5 velocidad	5 satisfacción con el servicio de la línea
41 trato usuario	1,000	0,632	0,541	0,493	0,530	0,549
42 paradas	0,632	1,000	0,658	0,548	0,594	0,631
43 cordón	0,541	0,658	1,000	0,679	0,623	0,630
44 semáforos	0,493	0,548	0,679	1,000	0,707	0,644
45 velocidad	0,530	0,594	0,623	0,707	1,000	0,738
5 satisfacción con el servicio de la línea	0,549	0,631	0,630	0,644	0,738	1,000

Tabla 22. Análisis de Regresión Multivariado Año 2006

Si graficamos lo anterior (Ver Ilustración 6), nos queda los siguientes resultados

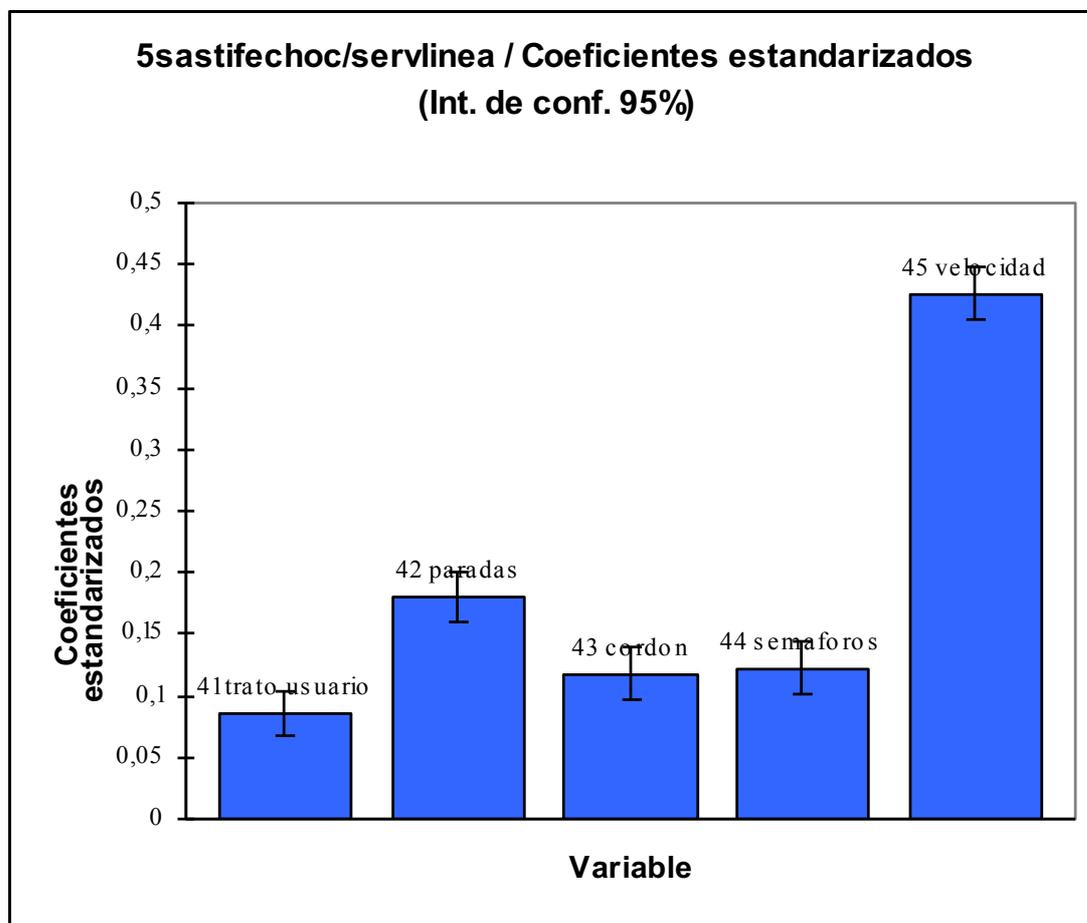


Ilustración 5. Representación Gráfica Análisis de Regresión Multivariado. Año 2006

De lo que se desprende de Ilustración 5 es que la mayor parte de los usuarios relaciona el “grado de satisfacción del servicio de línea”, con la “velocidad de conducción” (intervalo entre 0.40 y 0.44).

Luego le siguen el “acercamiento a las paradas” (intervalo entre 0.155 y 0.195), el “respeto a los semáforos” (intervalo entre 0.10 y 0.14), el “acercamiento al cordón” (intervalo entre 0.09 y 0.13), y finalmente el “trato al usuario” (intervalo entre 0.07 y 0.11).

c) Prueba de Chi cuadrado de independencia

En esta oportunidad se analizarán entre sí las variables “Aspectos a mejorar” y “Reclamos”, mediante la prueba de Chi cuadrado de independencia.

Las podemos ver en la Tabla 23:

Variable	Definición	Indicadores	Pregunta N°	Medición
Aspectos a mejorar	Aspectos del servicio a mejorar	Frecuencia/Puntualidad	6.1	Si / No
		Recorrido	6.2	Si / No
		Vehículos	6.3	Si / No
		Conductores	6.4	Si / No
		Otro	6.5	Si / No
		Ns / nc	6.6	Si / No
Reclamos	Nivel de reclamos realizados	Reclamos realizados	7.1	Si / No

Tabla 23. Definición e indicadores de las variables “Aspectos a mejorar” y “Reclamos”.

En la Tabla 24, vamos a totalizar las frecuencias observadas de la variable 6 “Aspectos a mejorar” y la variable 7 “Reclamos”.

		Reclamos		
		No	Si	Total
Aspectos a mejorar	Conductores	228	34	262
	Frecuencia	2210	86	2296
	Ns /Nc	2849	39	2888
	Otros	84	11	95
	Recorrido	137	7	144
	Vehículos	399	12	411
	Total	5907	189	6096

Tabla 24. Frecuencias observadas de las variables “Aspectos a mejorar” y “Reclamos”. Año 2006.

Luego, utilizando el método de Chi cuadrado de independencia realizamos la vista 3D de la tabla de Contingencia, a través de la Ilustración 6

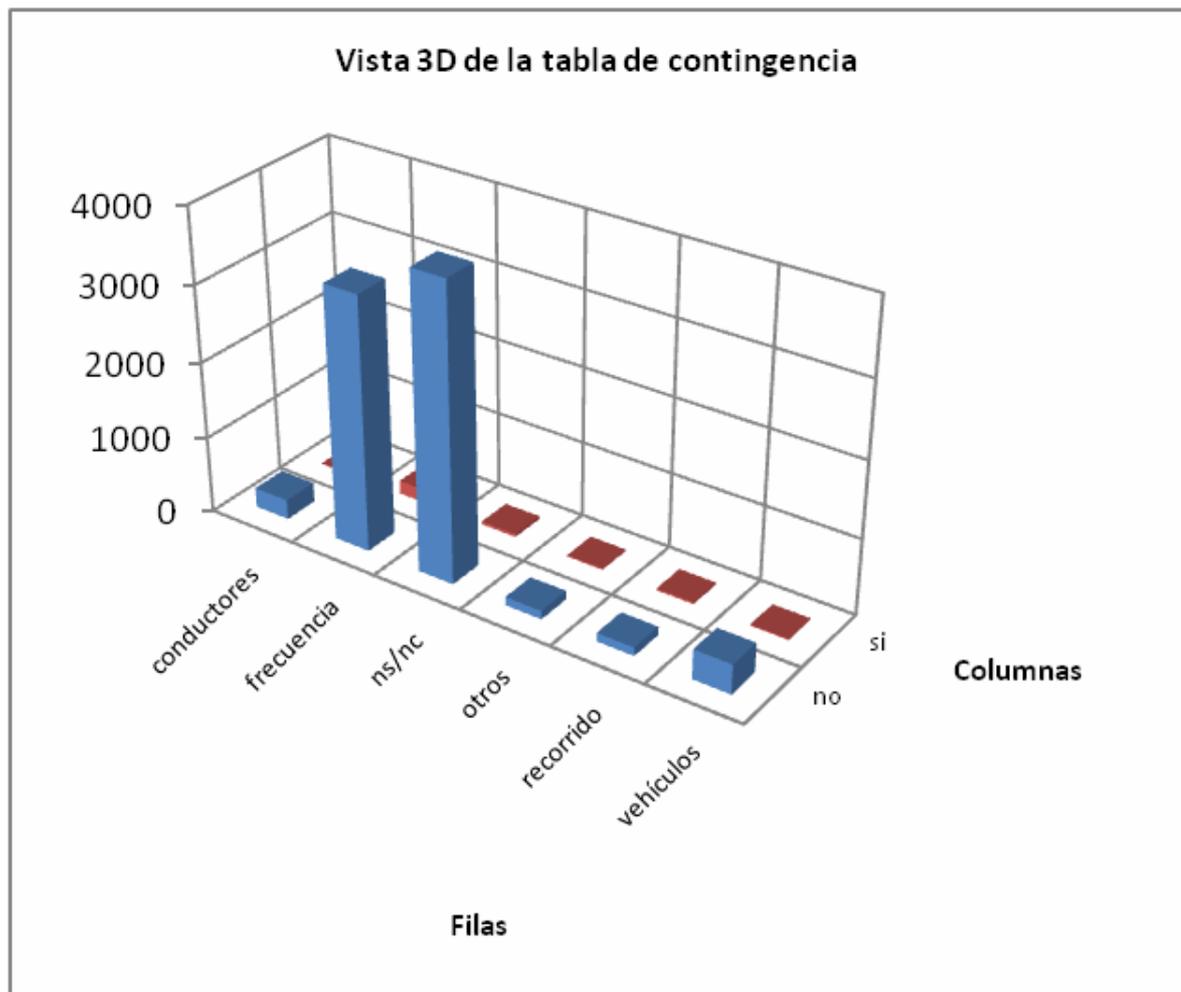


Ilustración 6. Representación Gráfica prueba de Chi cuadrado de independencia. Variable “Aspectos a Mejorar” y “Reclamos”. Año 2006.

De la Ilustración 6, y de la Tabla 23, se desprende lo siguiente.

Variable “reclamos”

De una muestra de 6.096 casos, 5.907 (96.9 %) no realizaron reclamo alguno, contra 189 (3.1 %) que sí lo realizaron.

Variable “aspectos a mejorar”

De los datos surge que en las seis alternativas de respuestas posibles, las mayores frecuencias de respuestas, en cuanto a los aspectos a mejorar, provinieron de aquellos usuarios que no realizaron reclamo.

Si tomamos entonces los 5907 casos de aquellos que no realizaron el reclamo, el primer lugar se lo lleva Ns / Nc, con 2849 respuestas (48,2 %), seguido por frecuencia con 2210 respuestas (37,4 %), más lejos vehículos con 399 respuestas (6,7 %), conductores con 228 respuestas (3,8 %), recorrido con 137 respuestas (2,3 %) y finalmente otros con 84 respuestas (1,6 %).

6.2.2. Año 2007

a) Resultados utilizando el método de análisis factorial

Para este análisis el tamaño de muestra utilizada fueron 9.809 casos.

Análisis Factorial – Año 2007

Tamaño de la muestra: 9.809 casos

Nota: Como la muestra presentaba datos perdidos se utilizaron las encuestas que estaban completas (n=9809)

Matriz de correlación (Pearson (n)):

Variables	31 frecuencia	32 cartelería	33 vehículo	34 limpieza	35 expendedoras	41 trato al usuario	42 paradas	43 cordón	44 semáforos	45 velocidad	5 satisfacción con el servicio de la línea
31 frecuencia	1	0,083	0,369	0,313	0,177	0,222	0,224	0,202	0,138	0,182	0,555
32 carteles	0,083	1	0,128	0,105	0,1	0,037	0,076	0,172	0,307	0,165	0,165
33 vehículo	0,369	0,128	1	0,47	0,182	0,209	0,205	0,222	0,158	0,188	0,384
34 limpieza	0,313	0,105	0,47	1	0,156	0,21	0,202	0,239	0,164	0,183	0,321
35 expendedora	0,177	0,1	0,182	0,156	1	0,156	0,098	0,154	0,171	0,177	0,19
41 trato	0,222	0,037	0,209	0,21	0,156	1	0,26	0,254	0,213	0,274	0,259
42 paradas	0,224	0,076	0,205	0,202	0,098	0,26	1	0,329	0,172	0,238	0,295
43 cordón	0,202	0,172	0,222	0,239	0,154	0,254	0,329	1	0,294	0,302	0,307
44 semáforos	0,138	0,307	0,158	0,164	0,171	0,213	0,172	0,294	1	0,484	0,227
45 velocidad	0,182	0,165	0,188	0,183	0,177	0,274	0,238	0,302	0,484	1	0,256
5 satisfacción con el servicio de la línea	0,555	0,165	0,384	0,321	0,19	0,259	0,295	0,307	0,227	0,256	1

Alfa de Cronbach: 0.761

Tabla 25. Análisis Factorial. Año 2007.

Como surge del cálculo, en todos los casos los coeficientes de Pearson dieron positivos.

De la Tabla 25 se seleccionaron aquellas relaciones mayores a 0.4, por ser las más representativas, y que pasaremos a comentar.

Indicador 3.1 “frecuencia”

Para este indicador notamos que existe una muy buena correlación (0.555), con el indicador 5 “satisfacción con el servicio de la línea”.

Indicador 3.3 “estado de los vehículos”

En este caso tiene buena correlación (0.470) con el indicador 3.4 “limpieza de los vehículos”.

Indicador 3.4 “limpieza de los vehículos”

Como mencionamos en el párrafo anterior tiene buena correlación (0.470), con el indicador 3.3 “estado de los vehículos”.

Indicador 4.4 “respeto a los semáforos”

Este indicador tiene buena correlación (0.484) con el indicador 4.5 “velocidad de conducción”.

Indicador 4.5 “velocidad de conducción”

Como mencionamos en el párrafo anterior tiene buena correlación (0.484) con el indicador 4.4 “respeto a los semáforos”.

Indicador 5 “satisfacción con el servicio de la línea”

Tiene una intensa correlación (0.555) con el indicador 3.1 “frecuencia”.

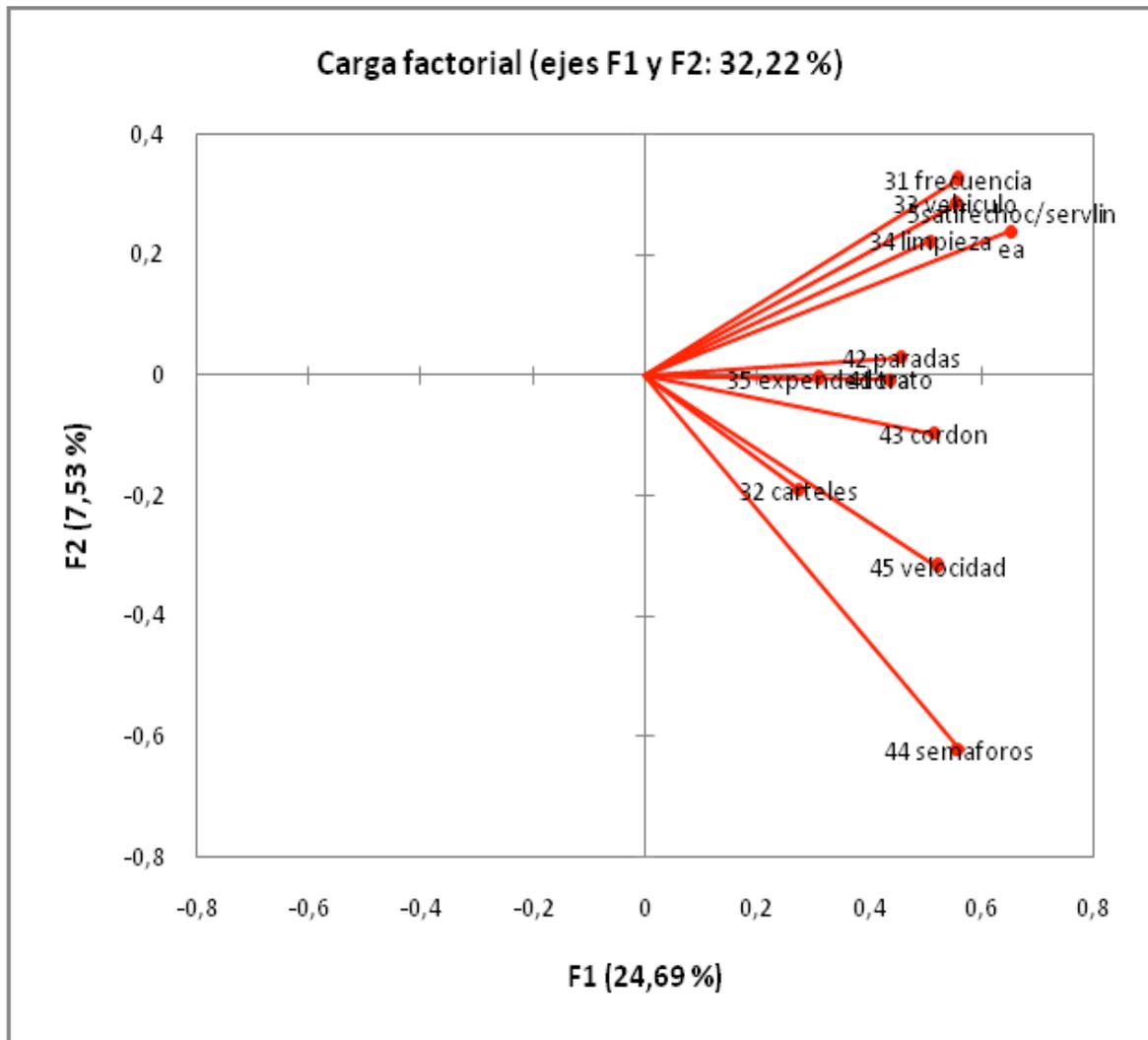


Ilustración 7. Representación Gráfica Análisis Factorial. Año 2007.

De la Ilustración 7 surge que los usuarios se dividen en 2 perfiles claramente definidos.

A los usuarios que ocupan el cuadrante superior derecho los denominaremos usuarios de clase I, y aquellos que ocupan el cuadrante inferior derecho, los denominaremos usuarios de clase II.

Podemos deducir de esta forma que los usuarios de tipo I fijan su atención en los siguientes aspectos, y en este orden:

- 3.1 Frecuencia
- 3.3 Estado de los vehículos
- 3.4 Limpieza
- 5. Satisfacción con el servicio de la línea
- 4.2 Respeto a las paradas

Por otra parte los usuarios de tipo II, fijan su atención en los siguientes aspectos, y en éste orden:

- 4.4 Respeto a los semáforos
- 4.5 Velocidad de conducción
- 3.2 Claridad de la cartelería informativa
- 4.3 Acercamiento al cordón

Tanto el indicador 4.1 “trato al pasajero”, como el 3.5 “funcionamiento de las máquinas expendedoras”, se encuentran en el límite de ambos cuadrantes, con lo cual se puede concluir que están contenidos por ambos tipos de usuarios.

b) Resultados utilizando el método de análisis de regresión

Relación entre “satisfacción con la línea” y “frecuencia”

En este caso se tomó como variable dependiente la variable “satisfacción con el servicio de la línea” (5), en función de la independiente “frecuencia” (3.1).

Análisis de Regresión Año 2007
Relación entre Satisfacción y Frecuencia

Estadísticas simples

Variable	Observaciones	Observaciones con datos perdidos	Observaciones sin datos perdidos	Mínimo	Máximo	Media	Desviación típica
5. Satisfacción con el servicio de la línea	9897	0	9897	1,000	5,000	2,253	0,610
3.1 Frecuencia	9897	0	9897	1,000	5,000	2,582	0,763

Tabla 26. Análisis de Regresión. Relación variable “Satisfacción con el servicio de la línea” y “Frecuencia”. Año 2007.

En base a la Tabla 26, realizamos la Ilustración 8.

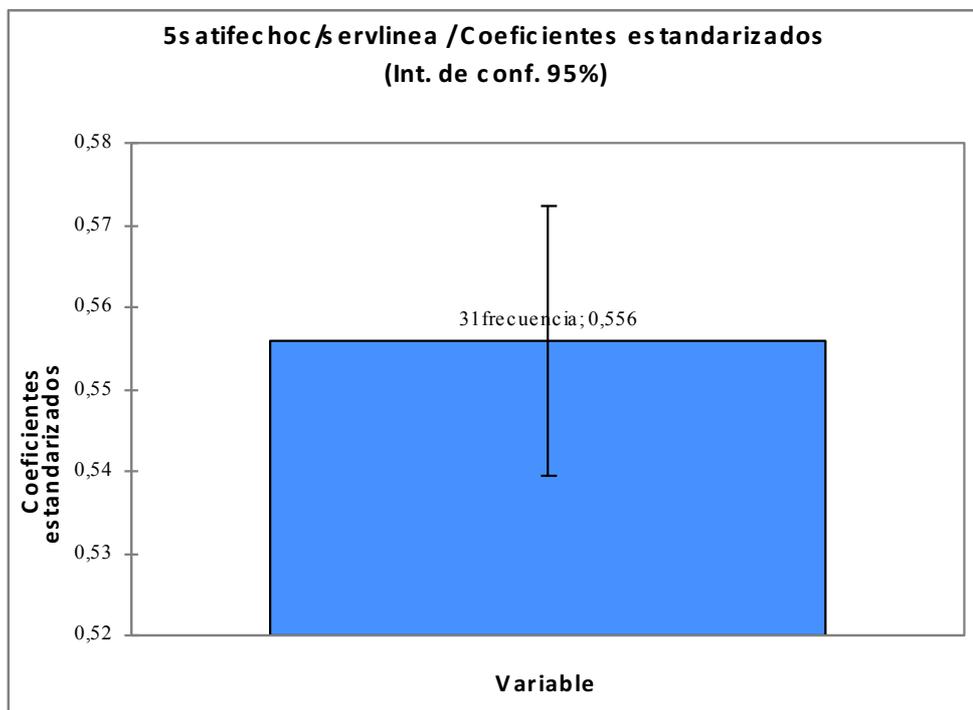


Ilustración 8. Representación Gráfica Análisis de Regresión. Variable “Satisfacción con la línea”, en función de la variable “frecuencia”. Año 2007.

De lo que se desprende del gráfico es que la mayor parte de los usuarios relaciona el “grado de satisfacción del servicio de línea”, con la “frecuencia” (intervalo entre 0.539 y 0.573).

Relación entre “estado del vehículo” y “limpieza del vehículo”

En este caso se tomó como variable dependiente la variable “estado del vehículo” (3.3), en función de la independiente “limpieza del vehículo” (3.1).

Análisis de Regresión Año 2007
Relación entre Estado del Vehículo y Limpieza del vehículo

Estadísticas simples

Variable	Observaciones	Observaciones con datos perdidos	Observaciones sin datos perdidos	Mínimo	Máximo	Media	Desviación típica
3.3. Estado del vehículo	10488	0	10488	1,000	5,000	2,272	0,602
3.4 Limpieza del vehículo	10488	0	10488	1,000	5,000	2,388	0,651

Tabla 27. Análisis de Regresión. Relación variable “Estado del vehículo” y “Limpieza del vehículo”. Año 2007.

En base a la Tabla 28, realizamos la Ilustración 9.

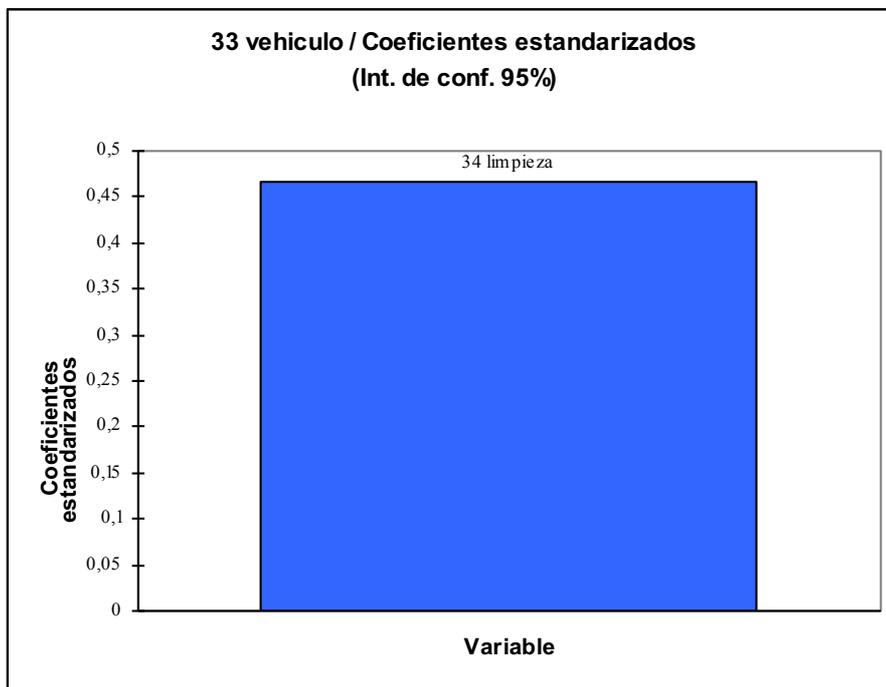


Ilustración 9. Representación Gráfica Análisis de Regresión. Variable “estado del vehículo”, en función de la variable “limpieza del vehículo”. Año 2007.

De lo que se desprende del gráfico es que la mayor parte de los usuarios relaciona el “estado del vehículo” (3.3), con la “limpieza” (0.47).

Relación entre “velocidad de conducción” y “respeto por los semáforos”

En este caso se tomó como variable dependiente la variable “velocidad de conducción” (4.5), en función de la independiente “respeto a los semáforos” (4.4).

Análisis de Regresión Año 2007
Relación entre Velocidad de conducción y Respeto a los semáforos

Estadísticas simples

Variable	Observaciones	Observaciones con datos perdidos	Observaciones sin datos perdidos	Mínimo	Máximo	Media	Desviación típica
4.5. Velocidad de conducción	9937	0	9937	1,000	5,000	2,211	0,531
4.4 Respeto a los semáforos	9937	0	9937	1,000	5,000	2,208	0,581

Tabla 28. Análisis de Regresión. Relación variable “Velocidad de conducción” y “Respeto a los semáforos”. Año 2007.

En base a la Tabla 28, realizamos la Ilustración 10.

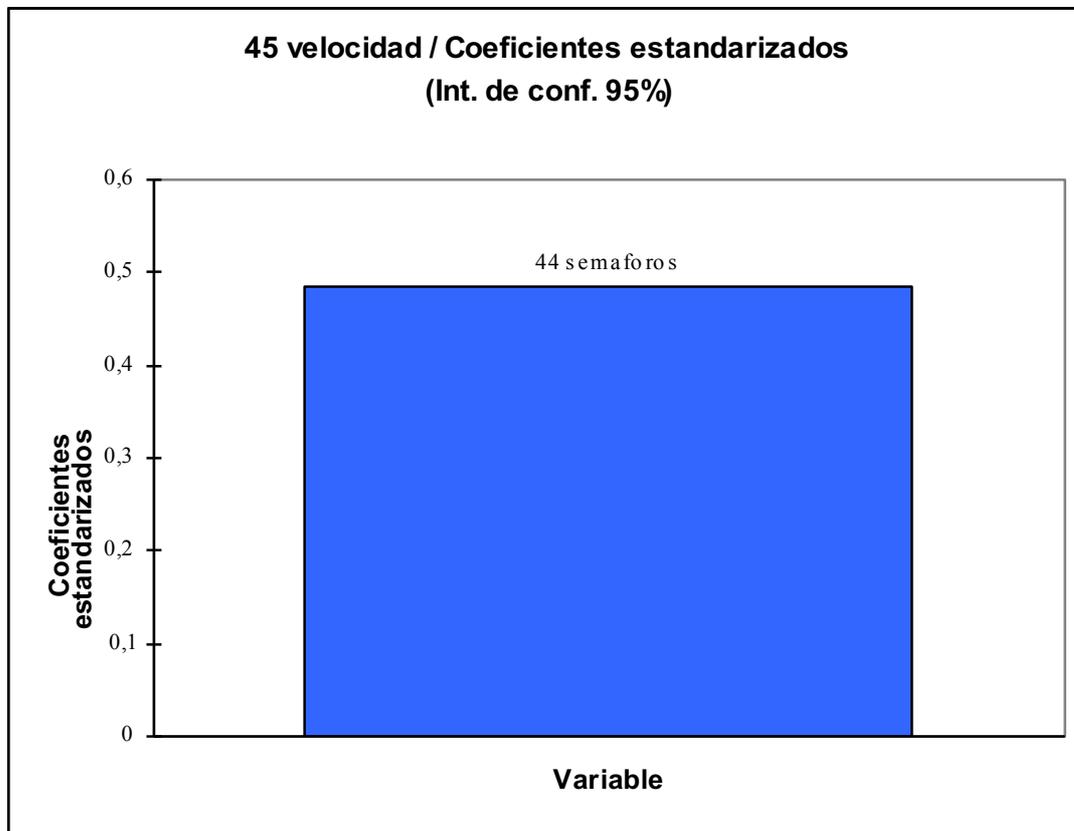


Ilustración 10. Representación Gráfica Análisis de Regresión. Variable “velocidad de conducción”, en función de la variable “respeto por los semáforos”. Año 2007.

De lo que se desprende del gráfico es que la mayor parte de los usuarios relaciona la “velocidad de conducción” (4.5), con el “respeto a los semáforos” (0.485).

c) Prueba de Chi cuadrado de independencia

En esta oportunidad se analizarán, entre sí, tal como lo realizamos para el año 2006 las variables “Aspectos a mejorar” y “Reclamos”, mediante la prueba de Chi cuadrado de independencia.

En la Tabla 29, vamos a totalizar las frecuencias observadas de la variable 6 “Aspectos a mejorar” y la variable 7 “Reclamos”.

		Reclamos		
		No	Si	Total
Aspectos a mejorar	Conductores	259	12	271
	Frecuencia	3327	179	3506
	Ns /Nc	3864	39	3903
	Otros	112	20	132
	Recorrido	111	25	136
	Vehículos	390	15	405
	Total	8063	290	8353

Tabla 29. Frecuencias observadas de las variables “Aspectos a mejorar” y “Reclamos”. Año 2007.

Luego, utilizando el método de Chi cuadrado de independencia realizamos la vista 3D de la tabla de Contingencia, a través de la Ilustración 11

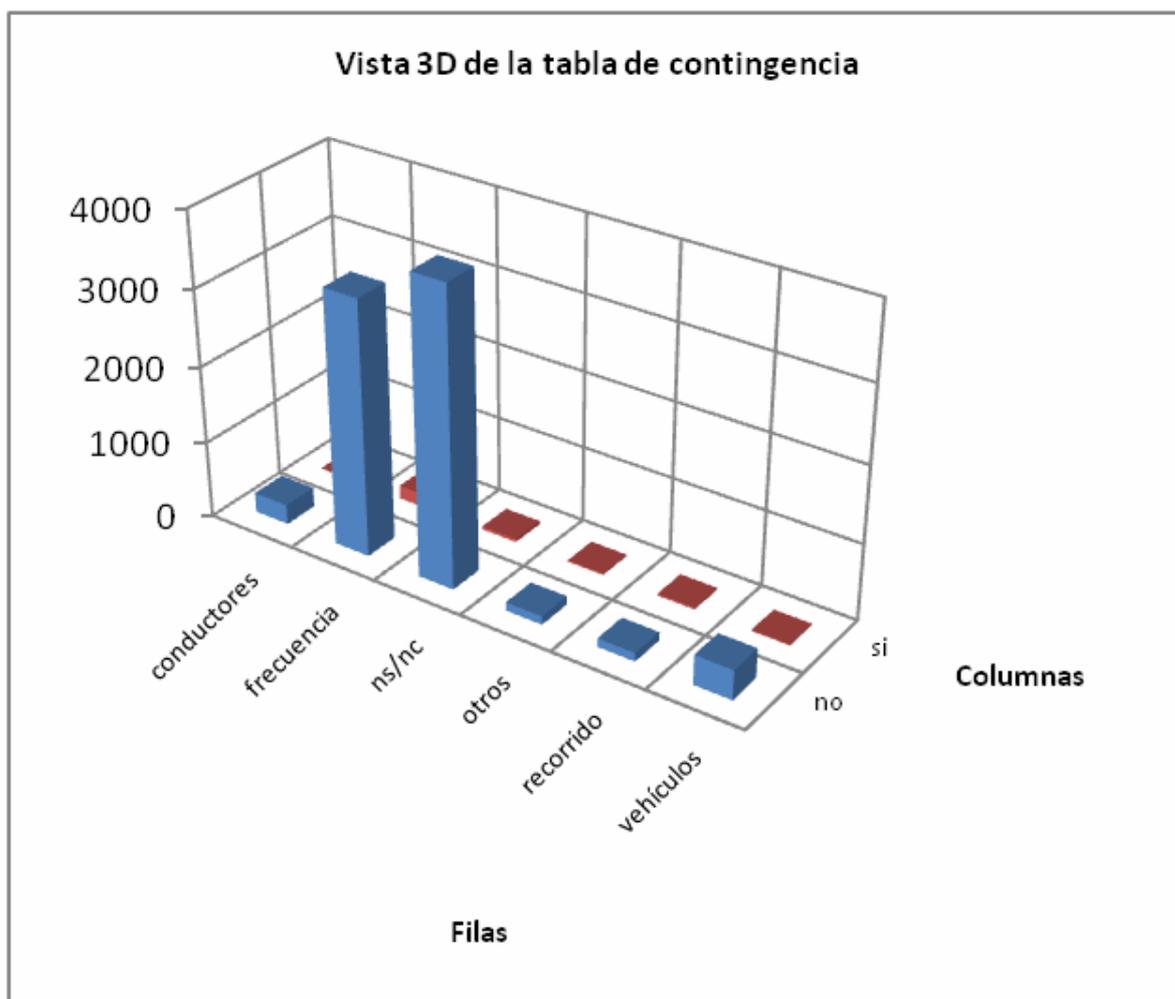


Ilustración 11. Representación Gráfica prueba de Chi cuadrado de independencia. Variable “Aspectos a Mejorar” y “Reclamos”. Año 2007.

De la ilustración 11, y de la tabla 29, se desprende lo siguiente.

Variable “reclamos”

De una muestra de 8.353 casos, 8.063 (96.5 %) no realizaron reclamo alguno, contra 290 (3.5 %) que sí lo realizaron.

Variable “aspectos a mejorar”

De los datos surge que en las seis alternativas de respuestas posibles, las mayores frecuencias de respuestas, en cuanto a los aspectos a mejorar, provinieron de aquellos usuarios que no realizaron reclamo.

Si tomamos entonces los 8.063 casos de aquellos que no realizaron el reclamo, el primer lugar se lo lleva Ns / Nc, con 3.864 respuestas (47,9 %), seguido por frecuencia con 3.327 respuestas (41,3 %), más lejos vehículos con 390 respuestas (4,8 %), conductores con 259 respuestas (3,2 %), otros con 112 respuestas (1,4 %) y finalmente recorrido con 111 respuestas (1,4 %).

6.2.3. Año 2008

a) Resultados utilizando el método de análisis factorial

Se utilizó como base para el estudio una muestra de 9.372 casos.

Análisis Factorial – Año 2008

Tamaño de la muestra: 9.372 casos

Nota: Como la muestra presentaba datos perdidos se utilizaron las encuestas que estaban completas (n=9372)

Matriz de correlación (Pearson (n)):

Variables	31 frecuencia	32 cartelería	33 vehículo	34 limpieza	35 expendedoras	41 trato al usuario	42 paradas	43 cordón	44 semáforos	45 velocidad	5 satisfacción con el servicio de la línea
31 frecuencia	1	0,335	0,311	0,154	0,18	0,239	0,26	0,217	0,122	0,204	0,497
32 vehículo	0,335	1	0,393	0,127	0,205	0,173	0,136	0,198	0,147	0,226	0,356
33 limpieza	0,311	0,393	1	0,154	0,172	0,22	0,224	0,205	0,2	0,208	0,254
34 cartelería	0,154	0,127	0,154	1	0,135	0,109	0,156	0,186	0,135	0,12	0,159
35 expendedora	0,18	0,205	0,172	0,135	1	0,228	0,126	0,181	0,18	0,207	0,194
41 trato	0,239	0,173	0,22	0,109	0,228	1	0,216	0,303	0,272	0,292	0,267
42 paradas	0,26	0,136	0,224	0,156	0,126	0,216	1	0,233	0,22	0,304	0,294
43 cordón	0,217	0,198	0,205	0,186	0,181	0,303	0,233	1	0,277	0,323	0,26
44 semáforos	0,122	0,147	0,2	0,135	0,18	0,272	0,22	0,277	1	0,421	0,159
45 velocidad	0,204	0,226	0,208	0,12	0,207	0,292	0,304	0,323	0,421	1	0,317
5 satisfacción con el servicio de la línea	0,497	0,356	0,254	0,159	0,194	0,267	0,294	0,26	0,159	0,317	1

Alfa de Cronbach: 0,762

Tabla 30. Análisis Factorial. Año 2008.

Como surge del cálculo, en todos los casos los coeficientes de Pearson dieron positivos.

De la tabla se seleccionaron aquellas relaciones mayores a 0.4, por ser las más representativas, y que pasaremos a comentar.

Indicador 3.1 “frecuencia”

Para este indicador notamos que existe una muy buena correlación (0.497), con el indicador 5 “satisfacción con el servicio de la línea”.

Indicador 4.4 “respeto a los semáforos”

Este indicador tiene buena correlación (0.421) con el indicador 4.5 “velocidad de conducción”.

Indicador 4.5 “velocidad de conducción”

Como mencionamos en el párrafo anterior tiene buena correlación (0.421) con el indicador 4.4 “respeto a los semáforos”.

Indicador 5 “satisfacción con el servicio de la línea”

Tiene una buena correlación (0.497) con el indicador 3.1 “frecuencia”.

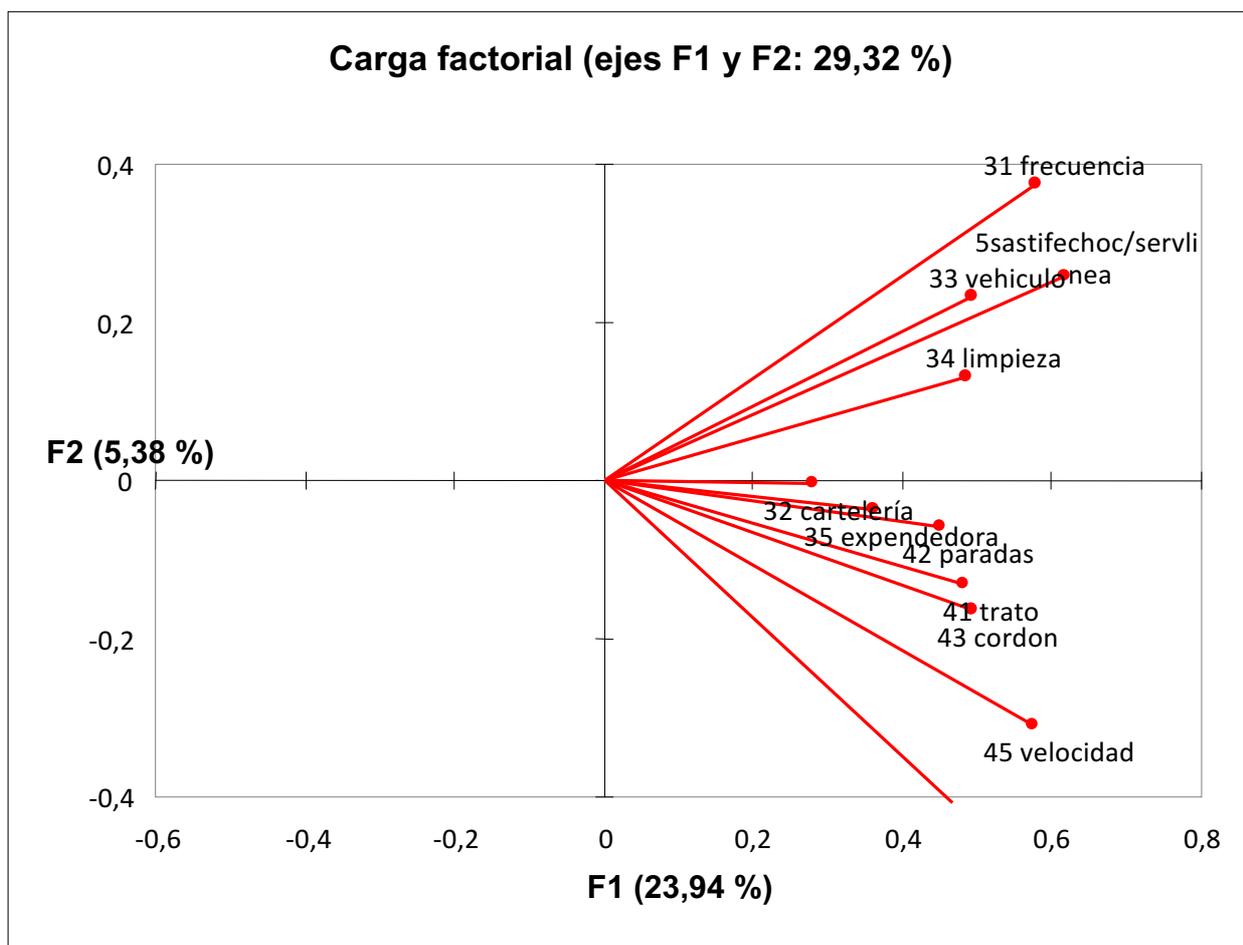


Ilustración 12. Representación Gráfica Análisis Factorial. Año 2008.

De la representación gráfica surge que los usuarios se dividen en 2 perfiles claramente definidos.

A los usuarios que ocupan el cuadrante superior derecho los denominaremos usuarios de clase I, y aquellos que ocupan el cuadrante inferior derecho, los denominaremos usuarios de clase II.

Podemos deducir de esta forma que los usuarios de tipo I fijan su atención en los siguientes aspectos, y en este orden:

- 3.1 Frecuencia
- 5. Satisfacción con el servicio de la línea
- 3.3 Estado de los vehículos
- 3.4 Limpieza

Por otra parte los usuarios de tipo II, fijan su atención en los siguientes aspectos, y en éste orden:

- 4.5 Velocidad de conducción
- 4.3 Acercamiento al cordón
- 4.1 Trato al pasajero
- 4.2 Respeto a las paradas
- 3.5 Expendedoras

El indicador 3.2 “claridad de la cartelería informativa”, se encuentra en el límite de ambos cuadrantes, con lo cual se puede concluir que está contenido por ambos tipos de usuarios.

b) Resultados utilizando el método de análisis de regresión

Relación entre satisfacción con la línea y frecuencia

En este caso se tomó como variable dependiente la variable “satisfacción con el servicio de la línea” (5), en función de la independiente “frecuencia” (3.1).

Análisis de Regresión Año 2008
Relación entre Satisfacción y Frecuencia

Estadísticas simples

Variable	Observaciones	Observaciones con datos perdidos	Observaciones sin datos perdidos	Mínimo	Máximo	Media	Desviación típica
5. Satisfacción con el servicio de la línea	9453	0	9453	1,000	3,000	2,199	0,466
3.1 Frecuencia	9453	0	9453	1,000	5,000	2,591	0,708

Tabla 31. Análisis de Regresión. Relación variable “Satisfacción con el servicio de la línea” y “Frecuencia”. Año 2008.

En base a la tabla 31, realizamos la siguiente ilustración.

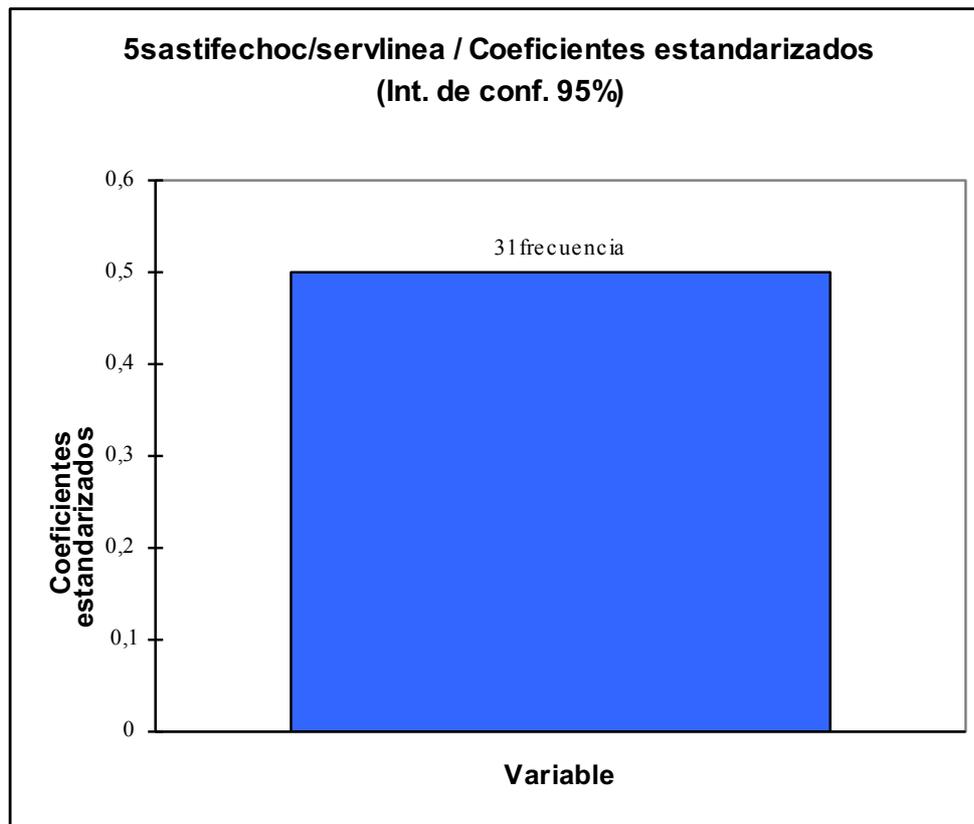


Ilustración 13. Representación Gráfica Análisis de Regresión. Variable “satisfacción con el servicio de línea”, en función de la variable “frecuencia”. Año 2008.

De lo que se desprende del gráfico es que la mayor parte de los usuarios relaciona el “grado de satisfacción del servicio de línea”, con la “frecuencia” (0.50).

d) Prueba de Chi cuadrado de independencia

En esta oportunidad se analizarán, entre sí, tal como lo realizamos para los años 2006 y 2007, las variables “Aspectos a mejorar” y “Reclamos”, mediante la prueba de Chi cuadrado de independencia.

En la tabla 32, vamos a totalizar las frecuencias observadas de la variable 6 “Aspectos a mejorar” y la variable 7 “Reclamos”.

		Reclamos		
		No	Si	Total
Aspectos a mejorar	Conductores	241	38	279
	Frecuencia	4106	233	4339
	Ns /Nc	3046	324	3370
	Otros	135	20	155
	Recorrido	91	6	97
	Vehículos	285	19	304
	Total	7904	640	8544

Tabla 32. Frecuencias observadas de las variables “Aspectos a mejorar” y “Reclamos”. Año 2008.

Luego, utilizando el método de Chi cuadrado de independencia realizamos la vista 3D de la tabla de Contingencia, a través de la ilustración 14.

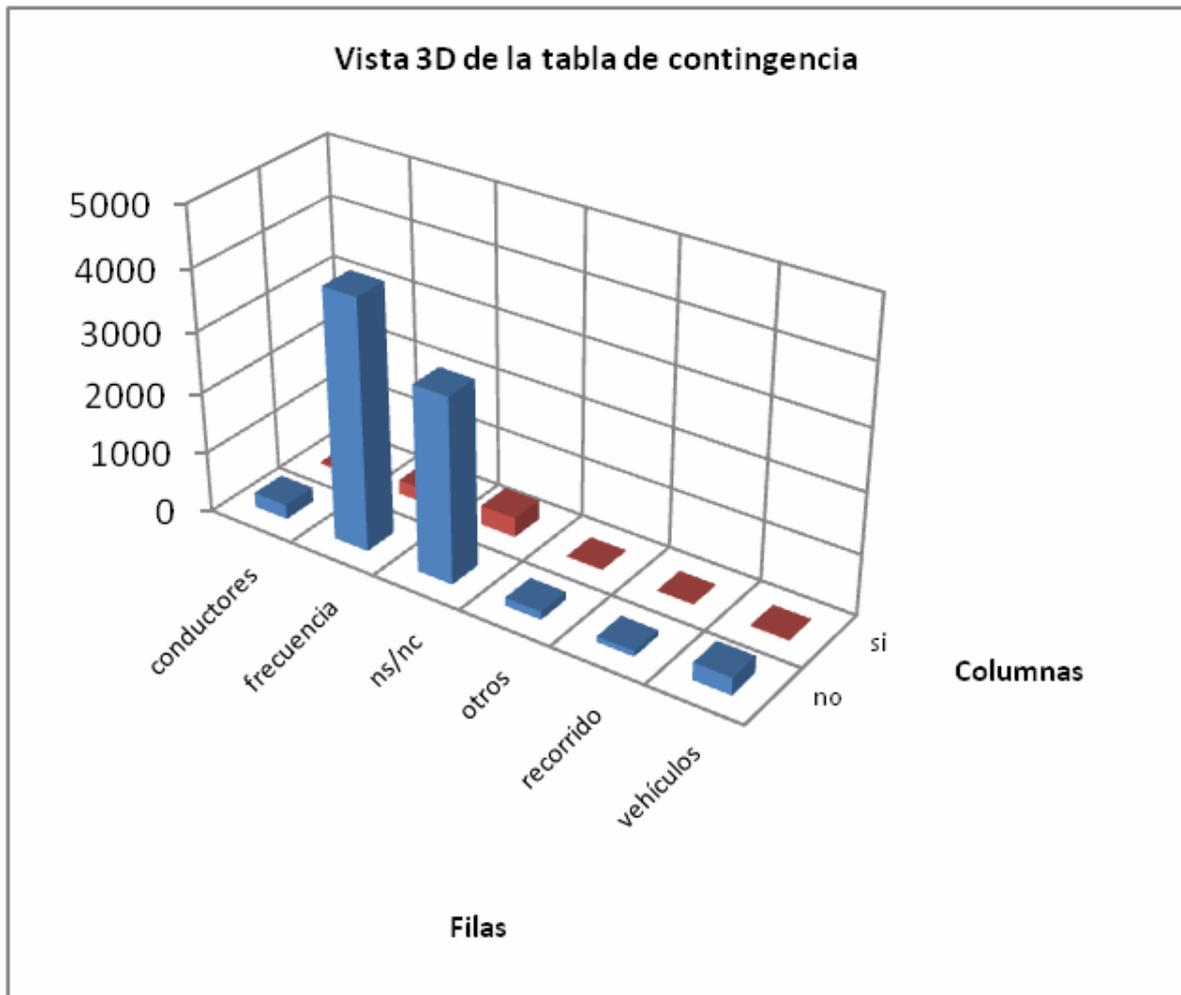


Ilustración 14. Representación Gráfica prueba de Chi cuadrado de independencia. Variable “Aspectos a Mejorar” y “Reclamos”. Año 2008.

Variable Reclamos

De una muestra de 8.544 casos, 7.904 (92.5 %) no realizaron reclamo alguno, contra 640 (7.5 %) que sí lo realizaron.

Variable Aspectos a mejorar

De los datos surge que en las seis alternativas de respuestas posibles, las mayores frecuencias de respuestas, en cuanto a los aspectos a mejorar, provinieron de aquellos usuarios que no realizaron reclamo.

Si tomamos entonces los 7.904 casos de aquellos que no realizaron el reclamo, el primer lugar se lo lleva frecuencia, con 4.106 respuestas (51,9 %), seguido por ns/nc con 3.046 respuestas (38,5 %), más lejos vehículos con 285 respuestas (3,6 %), conductores con 241 respuestas (3 %) y finalmente recorrido con 91 respuestas (1,3 %).

CAPÍTULO 7

7. CONCLUSIONES

7.1. Jurisdiccional

Existe un antiguo conflicto jurisdiccional entre la ciudad Autónoma de Buenos Aires y la Nación, en cuanto al establecimiento por parte de esta de tener mayores atribuciones en decisiones sobre políticas de transporte público automotor.

La jurisdiccionalidad del transporte público metropolitano queda repartida entre autoridades locales, provinciales y centrales, en circunstancias de yuxtaposición y en ocasiones de superposición, sin que exista entre ellas una instancia de coordinación.

El reconocimiento de la relevancia del problema jurisdiccional, es condición necesaria pero no suficiente para la concreción de una respuesta.

El AMBA ha sido testigo de una veintena de intentos de conformar una autoridad metropolitana de transporte que, hasta el momento no fueron implementados.

En todos los intentos en ningún momento el usuario fue el eje de la política sectorial.

7.2. Descoordinación

La descoordinación que afecta al transporte público no es solo jurisdiccional. Es también una descoordinación funcional, derivada de la redefinición de los actores del sistema y de sus roles a partir de la denominada reforma del estado, iniciada en Argentina en 1989.

La descoordinación de lo público al nivel de las funciones estatales de regulación permanece, y es acompañada ahora por una crisis en la hegemonía de la jurisdicción nacional.

Indiscutiblemente, la multiplicidad de jurisdicciones intervinientes al nivel de la R.M.B.A. y su falta de coordinación, contradice la dinámica de funcionamiento del aglomerado. Sin embargo, la relevancia del problema reseñado tiene como contracara una larga historia de intentos y fracasos de coordinación metropolitana del transporte en Buenos Aires.

Los malogrados intentos de coordinación metropolitana mediante la creación de una autoridad centralizada, debilitan la posibilidad de que ésta sea una meta alcanzable en la coyuntura político institucional actual de la Argentina.

En la actualidad los debates sobre planificación, control y reglamentación continúan pero no se acompañan entre sí, y las propuestas de coordinación pública aparecen descontextualizadas.

7.3. AMBA

En el régimen político y sus instituciones no pueden soslayarse del análisis jurídico institucional. En el régimen político argentino no existe la figura del gobierno metropolitano. Tampoco existe una figura para encuadrar el actual *status* institucional de la Ciudad de Buenos Aires (ciudad autónoma).

El ordenamiento jurídico institucional que presenta la R.M.B.A., y que contraria la dinámica de la movilidad de sus diferentes comunidades, puede entenderse como un obstáculo para la construcción de una cooperación interjurisdiccional referida al transporte público, o puede entenderse como un sustento para la misma.

En tanto, la importancia que la R.M.B.A. tiene dentro del país, hace que los problemas que la involucran, especialmente los de naturaleza política, como los jurisdiccionales, asuman un carácter nacional, y sea finalmente en ese ámbito donde se diriman los conflictos.

Para pensar el problema de la gestión metropolitana del transporte se parte de considerar el ordenamiento jurídico institucional como un aspecto de naturaleza política.

7.4. Autonomía de la Ciudad de Buenos Aires

La Ciudad Autónoma de Buenos Aires no tiene injerencia en el control de su propio transporte, que recaen en Nación, a pesar de corresponderle constitucionalmente, ya que luego de la reforma de la Constitución Nacional en 1994, la ciudad de Buenos Aires adquiere un *status* jurídico similar al de una provincia, y deja de ser territorio federal.

La ciudad, solo puede actuar sobre el señalamiento de las paradas. No tiene poder de control sobre las empresas del sector. Solo administra su sistema de taxis, remises, los servicios de transporte escolar, los servicios de transporte para el turismo, y los de cargas.

7.4.1. Empresas de Transporte

En muy pocas ocasiones el Estado estuvo delante de los empresarios del transporte y en la mayoría de los casos éstos impusieron sus deseos, que se materializaron en decretos, ordenanzas, leyes, etc.

La relación entre Estado y empresa prestadora en los servicios de transporte público de Buenos Aires, funciona como una relación de subordinación del interés público a los intereses particulares de los operadores, mediante la captura del reglamentador por el reglamentado.

7.4.2. Estado

La estrategia reglamentaria del autotransporte de pasajeros de la R.M.B.A. va en sentido contrario a la del sector a nivel internacional. En lugar de atenuar la intervención estatal, para favorecer la competencia en la gestión directa de particulares en la producción de bienes o servicios públicos, se conserva un marco reglamentario fuertemente intervencionista, objeto de revisión a nivel mundial.

7.4.3. C.N.R.T.

Podemos señalar que se hace un exhaustivo control desde el punto de vista técnico a las unidades, acompañado de un completo control de la documentación.

Es oportuno señalar que las empresas de transporte, contra estas presentaciones de documentación, están en condiciones de percibir un subsidio por combustible a precio diferencial.

Como hemos señalado la tarea de revisión de las unidades se ha delegado en la CENT, que la lleva a cabo de acuerdo a un protocolo establecido en donde se revisan una serie de puntos en cuanto al funcionamiento y seguridad de la unidad.

Un aspecto a destacar es la mejora que ha implementado la C.N.R.T., en sus procedimientos de control sobre las pólizas de seguros de las unidades.

La normativa se considera suficiente en lo referido a la descripción y estipulación de las infracciones y al régimen de penalidades.

Los informes presentados por la CNRT señalan un bajo y sostenido porcentaje de unidades infraccionadas de 2,77 % promedio (para el período 2006-2008), inclusive con aumento promedio (para el mismo período) del 24,9 %, en la cantidad de vehículos controlados.

A enero de 2009 se verifica que del parque total afectado a los servicios, el 99,3 % se encontraba con la RTO vigente, y el 99,97 % con los seguros vigentes.

7.5. Público usuario

De acuerdo a lo visto y analizado estadísticamente por medio del análisis factorial, se distinguen claramente dos grupos o tipos de usuarios cuyos perfiles han coincidido durante el período 2006 – 2008. El primero de ellos fija su atención en las variables 3.1 “frecuencia”, 3.3 “estado de los vehículos” y 3.4 “limpieza de los vehículos”. Por otra parte, el segundo grupo fija su atención en las variables 4.3 “acercamiento al cordón” y 4.5 “velocidad de conducción”.

Conclusión Final:

Consideramos que el Estado representado en este caso por la C.N.R.T., tiene las suficientes facultades que le otorga la normativa específica para ejercer el contralor sobre las empresas de transporte público automotor dentro del ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Este lo logra de manera satisfactoria en cuanto al control técnico de las unidades, coincidiendo en este caso lo informado por el organismo, con la percepción del público usuario.

Por otra parte el público usuario lo percibe negativamente en otros aspectos, tales como la frecuencia/puntualidad.

Esto se demuestra mediante el análisis estadístico, que nos indica que como aspecto a mejorar, el usuario percibe en un 43,5 % (promedio de los años 2006 a 2008) la frecuencia/puntualidad, y en solo 5,03 % (promedio en igual período) el estado de los vehículos.

Perspectivas a futuro:

En primera instancia planteo que ésta investigación queda abierta al desarrollo de futuros trabajos que se orienten al estudio del transporte público automotor en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, que analicen la evolución de los comportamientos de los diferentes actores y factores involucrados en el mismo, a través del tiempo.

Pero desde mi punto de vista considero más importante aún, el desafío de adecuar esta investigación al plano de la Provincia de Buenos Aires, más específicamente a la R.M.B.A., y que dado su extenso tamaño, podría focalizarse en partidos o inclusive en localidades. En muchos de estos casos podrían convivir líneas de transporte municipales, provinciales y nacionales, constituyendo esto en principio un gran punto de partida para el estudio y análisis por ejemplo, de las distintas jurisdicciones, normativas, y mecanismos de control.

8. GLOSARIO

- **A.M.B.A.:** Área Metropolitana de Buenos Aires.
- **C.E.N.T.:** Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte.
- **C.N.R.T.:** Comisión Nacional de Regulación del Transporte.
- **C.N.T.F.:** Comisión Nacional de Transporte Ferroviario.
- **C.O.N.T.A.:** Comisión Nacional de Transporte Automotor.
- **C.T.C.B.A.:** Corporación de Transporte de la Ciudad de Bs. As.
- **ECOTAM:** Ente Coordinador del Transporte Metropolitano.
- **R.M.B.A.:** Región Metropolitana de Buenos Aires.
- **R.T.O.:** Revisión Técnica Obligatoria.
- **T.B.A.:** Transportes de Buenos Aires.
- **U.C.P.R.F.:** Unidad de Coordinación del Programa de Reestructuración Ferroviaria.
- **U de C:** Unidad de Coordinación para el Programa de Reestructuración Ferroviaria.
- **U.T.N.:** Universidad Tecnológica Nacional.

9. BIBLIOGRAFIA

Libros:

Gutierrez,Andrea;"*La (des)reglamentación del autotransporte metropolitano de pasajeros*";Cuaderno de Territorio N° 11;Instituto de Geografía; Facultad de Filosofía y Letras; Universidad de Buenos Aires.2003.

Universidad Tecnológica Nacional:"*Transporte Público Automotor de Pasajeros en la Argentina*"; Secretaria de Extensión Universitaria, Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial. Buenos Aires 2009.

Artículos:

Fleitas Ortiz de Rosas, A :"*Marco regulatorio del Transporte Urbano de Pasajeros*";Ente de la Ciudad,Buenos Aires, parte primera. Buenos Aires.2002.En: Gutierrez,Andrea y Rearte Julio:"*A la región metropolitana, por la ciudad local. Caminos para una gestión concertada del transporte público metropolitano de Buenos Aires*".En: XII Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano. UNAL (Universidad Nacional de Colombia), Bogotá. 2003.

Krantzer,G y Sanchez,J."*Regulaciones en el transporte urbano: el caso de Buenos Aires*";1993 En: Revista EURE; N°56;Santiago de Chile;Instituto de Estudios Urbanos; Pontificia Universidad Católica de Chile.1993.En: Gutierrez,Andrea;"*La (des)reglamentación del autotransporte metropolitano de pasajeros*";Cuaderno de Territorio N° 11;Instituto de Geografía; Facultad de Filosofía y Letras; Universidad de Buenos Aires.2003.

Lipietz, A y Benko, G."*La richesse des régions. La nouvelle géographie socio-economique*";París; Presses Universitaire de France.2000.En: Gutierrez,Andrea;"*La (des)reglamentación del autotransporte metropolitano de pasajeros*";Cuaderno de Territorio N° 11;Instituto de Geografía; Facultad de Filosofía y Letras; Universidad de Buenos Aires.2003.

Lipietz, A y Benko, G. *"La richesse des régions. La nouvelle géographie socio-economique"*; París; Presses Universitaire de France. 2000. En: Rearte, Julio y Gutierrez, Andrea. *"La regulación de los servicios públicos de transporte de pasajeros por automotor y ferrocarril en la región metropolitana de Buenos Aires"*; En: Encuentro Latinoamericano de Instituciones Responsables de la Supervisión, Fiscalización y Regulación en transporte. Convención Internacional de Transporte 2001, Ministerio del Transporte de la República de Cuba, La Habana. 2001.

Müller, A. *"El Autotransporte colectivo privado de Buenos Aires, 1960-1990. Saldo favorable o contrario a la desregulación?"*. En: Desarrollo Económico, v. 29; N° 116, Bs. As.; IADE, enero-marzo. Buenos Aires. 1990. En: Gutierrez, Andrea; *"La (des)reglamentación del autotransporte metropolitano de pasajeros"*; Cuaderno de Territorio N° 11; Instituto de Geografía; Facultad de Filosofía y Letras; Universidad de Buenos Aires. 2003.

Santos, E y Orrico, R. *"Regulamentação do transporte urbano por ônibus: elementos do debate teórico"*; 1996; En: Orrico Filho et al; *Ônibus Urbanos. Regulamentação e mercados; L.G.E. Editora Brasília. 1996.* En: Gutierrez, Andrea; *"La (des)reglamentación del autotransporte metropolitano de pasajeros"*; Cuaderno de Territorio N° 11; Instituto de Geografía; Facultad de Filosofía y Letras; Universidad de Buenos Aires. 2003.

Obras en actas de congresos:

Badia, G. *"Tensiones en el proceso de formulación y ejecución de políticas en municipios de la región metropolitana de Buenos Aires"*. En: VI Congreso Internacional del Clad; Centro Latinoamericano de Administración para el Desarrollo; Buenos Aires. 2001. En: Gutierrez, Andrea y Rearte Julio. *"A la región metropolitana, por la ciudad local. Caminos para una gestión concertada del transporte público metropolitano de Buenos Aires"*. En: XII Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano. UNAL (Universidad Nacional de Colombia), Bogotá. 2003.

Gutierrez, Andrea y Rearte Julio: *"A la región metropolitana, por la ciudad local. Caminos para una gestión concertada del transporte público metropolitano de Buenos Aires"*. En: XII Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano. UNAL (Universidad Nacional de Colombia), Bogotá. 2003.

Gutierrez, Andrea: *"Municipio y autoridad metropolitana de transporte. El caso de las finanzas municipales en la prestación de medios de consumo colectivo"*; En: VII Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano; MEyOSP-Conta; MCBA; Bs.As. Tomo 1. 1994. En: Gutierrez, Andrea y Rearte Julio: *"A la región metropolitana, por la ciudad local. Caminos para una gestión concertada del transporte público metropolitano de Buenos Aires"*. En: XII Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano. UNAL (Universidad Nacional de Colombia), Bogotá. 2003.

Gutierrez, Andrea: *"Los subsidios indirectos al autotransporte público de pasajeros del Área Metropolitana"*; En: Actas Primeras Jornadas Platenses de Geografía; La Plata; UNLP; Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación; Departamento de Geografía. 1993. En: Gutierrez, Andrea: *"La (des)reglamentación del autotransporte metropolitano de pasajeros"*; Cuaderno de Territorio N° 11; Instituto de Geografía; Facultad de Filosofía y Letras; Universidad de Buenos Aires. 2003.

Gutierrez, Andrea: *"Servicio de autotransporte de pasajeros: reglamentación y resultados sobre la eficiencia en Buenos Aires metropolitana"*. En: VI Congreso Internacional del CLAD, Centro Latinoamericano de Administración para el Desarrollo; Buenos Aires; 2001.

Rearte, Julio y Gutierrez, Andrea: *"La regulación de los servicios públicos de transporte de pasajeros por automotor y ferrocarril en la región metropolitana de Buenos Aires"*; En: Encuentro Latinoamericano de Instituciones Responsables de la Supervisión, Fiscalización y Regulación en transporte. Convención Internacional de Transporte 2001, Ministerio del Transporte de la República de Cuba, La Habana. 2001.

Informes:

C.N.R.T. Informe G.C.T.(Gerencia de Control Técnico) N° 22/09.Buenos Aires. A solicitud y en poder del Autor. 13/05/09.

Ministerio de Economía y Finanzas Públicas – Secretaría de Hacienda – Oficina Nacional de Presupuesto.”*Entidad 661.Comisión Nacional de Regulación del Transporte*”. Buenos Aires.2008.

Exposiciones en audiencias públicas

Secretaría de Transporte:”*Aumento de las tarifas en el transporte público de pasajeros que afecta a los usuarios de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires*”. Presentación a la Audiencia Pública del 23/01/2001.2001.Buenos Aires. En: Rearte, Julio y Gutierrez, Andrea:”*La regulación de los servicios públicos de transporte de pasajeros por automotor y ferrocarril en la región metropolitana de Buenos Aires*”;En: Encuentro Latinoamericano de Instituciones Responsables de la Supervisión, Fiscalización y Regulación en transporte. Convención Internacional de Transporte 2001, Ministerio del Transporte de la República de Cuba, La Habana.2001.

Sitios de internet:

www.buenosaires.gov.ar Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires

www.cent.utn.edu.ar Consultora Ejecutiva Nacional de Transporte.

www.cnrt.gov.ar Comisión Nacional de Regulación del Transporte.

http://infoleg.mecon.gov.ar	Información Legislativa. Ministerio de Economía.
www.lanacion.com.ar	Diario La Nación.
www.mecon.gov.ar	Ministerio de Economía y Finanzas Públicas.
www.transporte.gov.ar .	Secretaría de Transporte de la Nación.
www.26noticias.com.ar	Web de Noticias.

Boletines:

Instituto Nacional de Estadística y Censos .INDEC. *¿Qué es el Gran Buenos Aires?*,
Centro Estadístico de Servicios, Buenos Aires.2003

Revistas:

El Auto Colectivo; "La página del ayer", N° 519,C.E.A.P. (Cámara Argentina del Transporte Automotor) Bs.As.,1998.En: Gutierrez, Andrea;"*La (des)reglamentación del autotransporte metropolitano de pasajeros*";Cuaderno de Territorio N° 11;Instituto de Geografía; Facultad de Filosofía y Letras; Universidad de Buenos Aires.2003.

Kralich, Susana:"El transporte urbano entre la globalización y la fragmentación. El caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires". Revista EURE volumen 24, N°71.Santiago de Chile. Chile.1998.En: Universidad Tecnológica Nacional: "Transporte Público Automotor de Pasajeros en la Argentina"; Secretaría de Extensión Universitaria, Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial. Buenos Aires 2009.

NORMATIVA :

LEYES

Ley 25031 – Crea el Ente Coordinador del Transporte Metropolitano (ECOTAM).

Ley 24449 - Ley de Tránsito. Regula el uso de la vía pública y se aplica a la circulación de personas, animales y vehículos terrestres en la vía pública y a las actividades vinculadas al transporte, los vehículos, las personas, las concesiones viales, la estructura vial y el medio ambiente, en cuanto se relacione con el tránsito.

Ley Nº 2148 - Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. 2006

Ley 210 – Crea el Ente Único Regulador de Servicios Públicos en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

DECRETOS

Decreto 1395/98 - Modifica el Régimen de Penalidades por infracciones a las Disposiciones Legales y Reglamentarias en Materia de Transporte por Automotor de Jurisdicción Nacional aprobado por el Decreto Nº 253/95.

Decreto 1388/96 - Aprueba el Estatuto de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte.

Decreto Nº 660/96 - Modifica la estructura de la Administración Pública Nacional. Crea la Comisión Nacional de Regulación del Transporte.

Decreto Nº 808/95- Modifica el Decreto Nº 958/92, estableciendo nuevas normas para la reglamentación del transporte interurbano de pasajeros de jurisdicción nacional.

Decreto Reglamentario 779/95. Reglamenta la Ley de Tránsito 24.449.

Decreto 253/95 Aprueba el Régimen de Penalidades por Infracciones a las Disposiciones Legales y Reglamentarias en Materia de Transporte por Automotor de Jurisdicción Nacional. Fija multas y sanciones.

Decreto 656/94 Fija el marco normativo para el otorgamiento de permisos de explotación. Aspectos Generales. Registro Nacional del Transporte de Pasajeros por Automotor de Carácter Urbano y Suburbano. Operadores de los Servicios. Material Rodante. Modalidades de los servicios. Servicios de Oferta Libre. Disposiciones Transitorias.

Decreto 958/92 Fija el marco regulatorio del autotransporte interurbano de pasajeros de jurisdicción nacional.

Decreto Nº 692/92 Aprueba el Reglamento Nacional de Tránsito y Transporte.

Decreto N° 2284/91 de desregulación del Comercio Interior de Bienes y Servicios y del Comercio Exterior. Entes Reguladores. Reforma Fiscal. Mercado de Capitales. Sistema Único de la Seguridad Social. Negociación Colectiva. Disposiciones Generales.

ANEXOS

Anexo1: Resultados de los controles años 2006-2008

C N R T
Comisión Nacional de
Regulación del Transporte

Resultados de los Controles Efectuados a Vehículos / Servicios

Periodo: 01/01/2006 - 31/12/2006

Fecha de Impresión: 05/05/2009

C-G-P-P - SERVICIO PÚBLICO URBANO - TURNO: (MTN)

Estado	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Controlados	3.080	3.763	4.124	2.124	3.978	2.748	1.038	2.364	3.557	3.326	3.592	3.269	36.963
Infraccionados	108	100	125	43	115	84	54	74	97	141	77	189	1.207
Paralizados	7	19	4	1	26	13	3	8	19	21	3	28	152
Retenidos	7	19	11	4	9	14	1	7	7	6	4	3	92

Planilla de resultados de controles efectuados a vehículos. C.N.R.T. Año 2006¹²⁴

¹²⁴ C.N.R.T. Informe G.C.T. N° 22/09. Buenos Aires. 13/05/09. A solicitud y en poder del Autor.

C N R T

Comisión Nacional de
Regulación del Transporte

Resultados de los Controles Efectuados a Vehículos / Servicios

Periodo: 01/01/2007 - 31/12/2007

Fecha de Impresión: 05/05/2009

C-G-P-P - SERVICIO PÚBLICO URBANO - TURNO: (MTN)

Estado	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Controlados	3.415	3.218	3.879	2.917	3.980	3.537	4.584	4.714	4.269	4.002	5.615	3.788	47.918
Infraccionados	274	58	138	80	137	111	159	100	90	53	122	100	1.422
Paralizados	2	10	12	1	1	2	10	1	0	0	0	0	39
Retenidos	6	6	2	1	1	0	1	0	0	0	0	0	17

Planilla de resultados de controles efectuados a vehículos. C.N.R.T.Año 2007.¹²⁵

¹²⁵ C.N.R.T. Informe G.C.T. N° 22/09.Buenos Aires.13/05/09.A solicitud y en poder del Autor.

C N R T
Comisión Nacional de
Regulación del Transporte

Resultados de los Controles Efectuados a Vehículos / Servicios

Periodo: 01/01/2008 - 31/12/2008

Fecha de Impresión: 05/05/2009

C-G-P-P - SERVICIO PÚBLICO URBANO - TURNO: (MTN)													
Estado	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Controlados	4.651	5.215	4.277	4.459	5.270	4.473	5.051	5.058	4.813	5.671	4.793	3.900	57.631
Infraccionados	139	118	89	92	60	89	127	82	92	119	66	144	1.217
Paralizados	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Retenidos	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	3

Planilla de resultados de controles efectuados a vehículos. C.N.R.T. Año 2008.¹²⁶

¹²⁶ C.N.R.T. Informe G.C.T. N° 22/09. Buenos Aires. 13/05/09. A solicitud y en poder del Autor.

Transporte Público Automotor de Pasajeros en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
Mecanismos de Control del Estado

C N R T COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE		ORDEN DE SERVICIO				00014151					
EMPRESA (Código): _____		LINEA: _____				Ref. DOC. CAB. Nº _____					
LUGAR: _____						Fecha 1º Insp.: ____/____/____					
						Fecha 2º Insp.: ____/____/____					
		INTERNO									
		DOMINIO									
		N. y A.									
		LNH (Tipo y Nº)									
				1º INSP.		2º INSP.		1º INSP.		2º INSP.	
				ANOM. PARAL.		SI / NO		ANOM. PARAL.		SI / NO	
CON ACTA	1.1	GASES DE ESC.									
	1.2	RUIDO									
	2.1	LIMIT./PUERTAS									
	2.2	TACOG (NF/DI/DA)									
	2.2	EXC. VEL									
SE- GU- RI- DAD	3.1	FRENO SERVICIO									
	3.2	FRENO DE MANO									
	4	MATAFUEGO									
	5.1	LUNETAS POST.									
	5.2	MARTILLOS									
E X T E R I O R	5.3	DESCOMPRESOR									
	6	NEUMATICOS									
	7	LLANTAS									
	8.1	LUZ DE STOP									
	8.2.3.4	LUCES DELANT.									
I N T E R I O R	8.5.6.7	LUCES TRAS.									
	9.1.2	CARROCERIA									
	9.3	PARAGOLPES									
	9.4	LIMPIEZA									
	10.1.2	PUBLICIDAD									
I N T E R I O R	10.3	BANDA, CIRC, INT									
	11.1.2.3.4	LUCES (1/2)									
	12.1	BOCINA									
	12.2	LIMPIAPARAB.									
	12.3	TIMBRE									
	12.4	ESPEJOS									
	13.1	HIGIENE									
	13.2	PARABRISA									
	13.3	ASIENTOS (1/2)									
	13.4	PASAMANOS									
	13.5	ESTRIBOS									
	13.6	PISO									
	13.7	VENTANILLAS									
	13.8.a	CARTEL C. TARIF									
	13.8.b	CARTELES VS.									
	13.8.c	CARTEL C.I. y R									
13.8.d	CARTELES M.R.										
13.8.e	OBLEA CRT										
O- TROS	14	PUBLICIDAD									
	15	RADIO/ANTENA									
	16	VALIDADORA									
		TOTALES									
		VEHICULO RETENIDO (PREDIO)									
		TIPO Y Nº DE ACTA									
		INSPECTOR C.N.R.T.									

Planilla de Orden de Servicio. C.N.R.T. ¹²⁸

¹²⁸ C.N.R.T. Informe G.C.T. Nº 22/09. Buenos Aires. 13/05/09. A solicitud y en poder del Autor.

Transporte Público Automotor de Pasajeros en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
Mecanismos de Control del Estado

C N R T

ACTA N° **B** 006401

COMISION NACIONAL DE
REGULACION DEL TRANSPORTE

ACTA DE COMPROBACION

El/los abajo firmante(s), Agentes de la COMISION NACIONAL DE REGULACION DE TRANSPORTE procede(n) a realizar inspección a:

OPERADORA PRESTATARIA DEL SERVICIO

de

Domicilio:

Localidad:

Cód. Operadora	Linea(s)	Tasa de Fiscalización			Localidad:	Cobertura de Seguros
		Adeuda	Exhibe comprobante de cuota paga N°	Fecha .. / .. / ..		Carecen .. Internos Vencida .. Internos

Verificación	N° de Internos o Dominios en Infracción
Certificados Inspección Técnica - Carecen	
Certificados Inspección Técnica - Vencidos	
Emisiones Contaminantes	
Limitador de Velocidad y Abrepuertas	
Carrocería Exterior	
Gomas Lisas y/o Recapadas	
Luces Exteriores	
Leyendas Exteriores reglamentarias	
Publicidad	
Limpia Parabrisas	
Freno de Mano	
Radio / Antena	
Luces Interiores	
Máquina Validadora	
Pisos	
Ventanillas	
Pasamanos	
Tapizados / Asientos	
Leyendas Interiores Reglamentarias	
Cuadro Tarifario	
Cartel Centro de Informes y Reclamos	
Matafuegos	
Salida de Emergencia	
Martillo Rompecrystal	
Descompresor Salida de Emergencia	
Luneta Trasera	

PARQUE MOVIL Altas no Declaradas	Int.	Dominio												

Licencia Nacional Habilitante	DNI / CI / LE	Apellido y Nombre(s)	DNI / CI / LE	Apellido y Nombre(s)	DNI / CI / LE	Apellido y Nombre(s)
	1)		2)		3)	
	4)		5)		6)	

Otros (detallar)

Ley 24449, Dto. 779/95, Dto. 656/94, Res. ST 506/93, Res. STyOP 395/89, Res. ST 417/92, Res. ST 85/96, Res. CNRT 368/97, Res. CRT 295/97, Res. SSTT 1/93, Res. ST 583/93, Res. ST 24/95, Res. CONTA 339/95, Res. ST 25/95, Res. CONTA 340/95, Res. SSTMyLD 37/96, Res. ST 71/93, Res. SOPyT 186/97, Res. SOPyT 122/97.
En virtud de la(s) infracción(es) constatada(s) se procede a la desafectación de servicio del/de los internos N°

Acta de Comprobación. C.N.R.T. ¹²⁹

¹²⁹ C.N.R.T. Informe G.C.T. N° 22/09.Buenos Aires.13/05/09.A solicitud y en poder del Autor.

Transporte Público Automotor de Pasajeros en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
Mecanismos de Control del Estado

LUGAR		FECHA ___/___/___		HORA: :__	
EMPRESA		(.....) Línea:		INFRACCION	
DOMINIO		ACTUAL: ANTERIOR: INT.:			
ALTA		Posee: SI / NO Fecha: ___/___/___ UC / UD			
SERVICIO		Ramal:(O/D por)			
		Autorizado: SI / NO Cumple: SI / NO Paradas SI / NO Arr. Cordon SI / NO			
		Frecuencias: Diurna SI / NO Nocturna SI / NO			
CONDUCTOR		L.N.H. Nº			
		DNI/LE/CI VENC: ___/___/___ Vigente: SI / NO			
		Lib. Trabajo: SI / NO Completa: SI / NO Rel. Dependencia: SI / NO Descanso: SI / NO			
TASA		Constancia de Pago: Posee SI / NO			
SEGURO		Posee: SI / NO VENC: ___/___/___ Vigente: SI / NO			
		Póliza Nº: Compañía:			
C.R.T.		Posee: SI / NO VENC: ___/___/___ Vigente: SI / NO			
		Nº P: Oblea: SI / NO			
TACOGRFAO		Posee: SI / NO Funciona: SI / NO Reglamentario: SI / NO			
Retiro Discos		Marca: Nº			
SI/NO		Discos Posee: SI / NO Agotados: SI / NO Registro Ultimas 24 Hrs.: SI / NO			
Nº		Exc. de Veloc. Máx. Días: Retiro LNH.: SI / NO			
S. LUM./SONO		Posee: SI / NO Funciona: SI / NO			
RA/LIMIT.60-90		Reglamentaria: SI / NO Botón de Prueba: SI / NO			
LIM. VELOCIDAD		Posee: SI / NO Funciona: SI / NO Llave: SI / NO Adulterados: SI / NO			
ABREPUERTAS		Posee: SI / NO Funciona: SI / NO Adulterados: SI / NO			
MATAFUEGO		Posee: SI / NO Cargado: SI / NO			
VALIDADORA		Posee: SI / NO Funciona: SI / NO Adulterados: SI / NO TOLVA: SI / NO			
SALIDAS DE EMERGENCIA		DESCOMPRESOR:		LEYENDAS	
		MARTILLOS:		LUCES	
		ESC. EXPULSABLES:			
SEGURIDAD		FRENOS:			
INTERIOR		RADIO Y/O ANTENA:		PASAMANOS	
		HIGIENE:		ESTRIBOS	
		VENTANILLAS:		TECHO	
		LUCES:		C. TARIFARIO	
		CARTEL INF. Y REC.:		C. HORARIO	
		LEY. REGLAMEN.:		C. RECORRIDO	
		TAPIZADOS:		BOCINA	
		A. ACOND./ CALEF.		PUBLICIDAD	
EXTERIOR		LIM. PARAB.:		CARROCERIA	
		PARABRISAS:		LUNETAS	
		LUCES:		L. STOP:	
		PUBLICIDAD:		PARAGOLPES:	
		PATENTE:		ESTRIBOS:	
		HIGIENE:		NEUMATICOS:	
		HUMO:		LLANTAS:	
		RUIDO:		C. ESCAPE:	
OTROS					
(Detallar)					
INFRACCIONADO		PARALIZADO		RETENIDO	
SI / NO		SI / NO		SI / NO	
PREDIO		BOLETAS:		Nº	

Planilla de Verificación de Unidades Urbanas. C.N.R.T.¹³⁰

¹³⁰ C.N.R.T. Informe G.C.T. Nº 22/09. Buenos Aires. 13/05/09. A solicitud y en poder del Autor.

Anexo 3: Listado de Empresas de Transporte Público Automotor de Jurisdicción Nacional

Nº ORDEN	Nº LÍNEA	NOMBRE DE EMPRESA
1	1	TRANSPORTES SAN CAYETANO S.A.C.
2	2	TRANSPORTES VEINTIDOS DE SETIEMBRE S.A.C.
3	4	TRANSPORTES SOL DE MAYO C.I.S.A.
4	5	TRANSPORTES RIO GRANDE S.A.C.I.F.
5	6	NUDO S.A.
6	7	TRANSP. AUTOMOTORES 12 DE OCTUBRE S.A.C.
7	8	TRANSPORTES RIO GRANDE S.A.C.I.F.
8	9	GENERAL TOMAS GUIDO S.A.C.I.F.
9	10	LINEA 10 S.A.
10	12	TRANSPORTES AUTOMOTORES CALLAO S.A.
11	15	TRANSPORTES SUR-NOR C.I.S.A.
12	17	LINEA 17 S.A.
13	19	MICROOMNIBUS SAAVEDRA S.A.T.A.C.I.
14	20	TRANSPORTE LARRAZABAL C.I.S.A.
15	21	EMPRESA DE TRANSP. TTE. GRAL. ROCA S.A
16	22	LINEA 22 S.A.
17	23	TRANSPORTES RIO GRANDE S.A.C.I.F.
18	24	EMP.TRANS.PAUTOM.DE PASAJEROS S.A.C.I.F.
19	25	GENERAL TOMAS GUIDO S.A.C.I.F.
20	26	17 DE AGOSTO S.A.

Transporte Público Automotor de Pasajeros en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
Mecanismos de Control del Estado

21	28	D.O.T.A. S.A. DE TRANSPORTE AUTOMOTOR
22	29	EMP.DE TTE. PEDRO DE MENDOZA COM. E IND.
23	32	EL PUENTE S.A.T.
24	33	TRANSPORTES ALMIRANTE BROWN S.A.
25	34	JUAN B. JUSTO S.A.T.C.I.
26	36	EMPRESA DE TRANSP. MARIANO MORENO S.A.
27	37	4 DE SEPTIEMBRE S.A.T.C.P.
28	39	TRANSPORTES SANTA FE S.A.C.I.
29	41	AZUL S.A. DE TRANSPORTE AUTOMOTOR
30	42	TRANSPORTES COLEGIALES S.A.C.I.
31	44	D.O.T.A. S.A. DE TRANSPORTE AUTOMOTOR
32	45	MICROOMNIBUS CUARENTA Y CINCO S.A.C.I.F.
33	46	UNION TRANSPORTISTAS DE EMPRESAS S.A.
34	47	LINEA DE MICROOMNIBUS 47 S.A.
35	49	BUENOS AIRES BUS SOCIEDAD ANONIMA
36	50	NUDO S.A.
37	51	EMPRESA SAN VICENTE S.A.T.
38	53	LINEA 213 S.A. DE TRANSPORTE
39	55	ALMAFUERTE S.A.T.A.C.I.
40	56	TRANSPORTES LOPE DE VEGA S.A.C.I.

Transporte Público Automotor de Pasajeros en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
Mecanismos de Control del Estado

41	57	TRANSPORTES ATLANTIDA S.A.COMERCIAL
42	59	MICROOMNIBUS CIUDAD DE BS.AS. S.A.T.C.I
43	60	MICRO OMNIBUS NORTE S.A. (M.O.N.S.A.)
44	61	TRANSPORTE AUTOMOTOR PLAZA S.A.C.I.
45	62	TRANSPORTE AUTOMOTOR PLAZA S.A.C.I.
46	63	BERNARDINO RIVADAVIA S.A.T.A.
47	64	VUELTA DE ROCHA S.A.T.C.I.
48	65	LA NUEVA METROPOL S.A.T.A.C.I.
49	67	TRANSPORTES DEL TEJAR S.A.
50	68	TRANSPORTES SESENTA Y OCHO S.R.L.
51	70	TRANSPORTES 270 S.A.
52	71	LINEA 71 S.A.
53	74	EMPRESA SAN VICENTE S.A.T.
54	75	EL PUENTE S.A.T.
55	76	TRANSPORTES LOPE DE VEGA S.A.C.I.
56	78	LOS CONSTITUYENTES S.A.T.
57	79	EMPRESA SAN VICENTE S.A.T.
58	80	TRANSPORTES NUEVA CHICAGO C.I.S.A.
59	84	GENERAL TOMAS GUIDO S.A.C.I.F.
60	85	SOCIEDAD ANONIMA EXPRESO SUDOESTE

Transporte Público Automotor de Pasajeros en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
Mecanismos de Control del Estado

61	86	D.U.V.I. SOCIEDAD ANONIMA
62	87	LOS CONSTITUYENTES S.A.T.
63	88	LINEA EXPRESO LINIERS S.A.I.C.
64	91	TRANSPORTES LOPE DE VEGA S.A.C.I.
65	92	EMP.DE TRANSP.MICROOMN.SAENZ PEÑA S.R.L.
66	93	TRANSPORTES 1º DE SEPTIEMBRE S.A.
67	95	EMPRESA ANTARTIDA ARGENTINA S.A.T.
68	96	TRANSPORTE IDEAL SAN JUSTO S.A.
69	97	BUS DEL OESTE S.A.
70	98	EXPRESO QUILMES S.A.
71	99	TRANSPORTES 27 DE JUNIO S.A.C.I.F.
72	100	TRANSPORTES AUTOMOTORES RIACHUELO S.A.
73	101	D.O.T.A. S.A. DE TRANSPORTE AUTOMOTOR
74	102	TRANSPORTES SGTO.CABRAL SOC.COLECTIVA
75	103	TRANSPORTES QUIRNO COSTA S.A.C.I.
76	104	EMPRESA DE TRANSPORTES 104 S.A.
77	105	EMPRESA DE TRANSPORTES AMERICA S.A.C.I.
78	106	COLECTIVEROS UNIDOS S.A.I.F.(C.U.S.A.)
79	107	NUDO S.A.
80	108	EMPRESA DE TRANSP. TTE. GRAL. ROCA S.A

81	109	TRANSPORTES NUEVE DE JULIO S.A.C.
----	-----	-----------------------------------

Transporte Público Automotor de Pasajeros en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
Mecanismos de Control del Estado

82	110	GENERAL PUEYRREDON S.A.T.C.I.
83	111	LOS CONSTITUYENTES S.A.T.
84	112	EXPRESO LOMAS S.A.
85	113	BERNARDINO RIVADAVIA S.A.T.A.
86	114	TRANSPORTE AUTOMOTOR PLAZA S.A.C.I.
87	115	TRANSPORTES AUTOMOTORES RIACHUELO S.A.
88	117	TRANSPORTE LARRAZABAL C.I.S.A.
89	118	MICROOMNIBUS BARRANCAS DE BELGRANO S.A.
90	123	TRANSPORTES LINEA 123 S.A.C.I.
91	124	TRANSPORTE AUTOMOTOR PLAZA S.A.C.I.
92	126	CARDENAS S.A. EMPRESA DE TRANSPORTES
93	127	LOS CONSTITUYENTES S.A.T.
94	128	EL PUENTE S.A.T.
95	129	TRANSPORTE AUTOMOTOR PLAZA S.A.C.I.
96	130	TRANSPORTES AVENIDA BERNARDO ADER S.A.
97	132	NUEVOS RUMBOS S.A.
98	133	TRANSPORTE AUTOMOTOR PLAZA S.A.C.I.
99	134	TRANSPORTES AUTOMOTORES RIACHUELO S.A.
100	135	TRANSPORTES LOPE DE VEGA S.A.C.I.

101	136	CONSULTORES ASOCIADOS ECOTRANS S.A.
-----	-----	-------------------------------------

Transporte Público Automotor de Pasajeros en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
Mecanismos de Control del Estado

102	140	TRANSPORTE AUTOMOTOR PLAZA S.A.C.I.
103	141	MAYO S.A.T.A.
104	143	TRANSPORTE AUTOMOTOR PLAZA S.A.C.I.
105	146	ROCARAZA S.A.
106	148	EL NUEVO HALCON S.A.
107	150	TRANSPORTES AUTOMOTORES RIACHUELO S.A.
108	151	M.O.D.O. S.A. DE TRANSPORTE AUTOMOTOR
109	152	EMPRESA TANDILENSE S.A.C.I.F.I.Y DE S.
110	153	CONSULTORES ASOCIADOS ECOTRANS S.A.
111	154	MICROOMNIBUS CUARENTA Y CINCO S.A.C.I.F.
112	158	EL PUENTE S.A.T.
113	159	MICRO OMNIBUS QUILMES S.A.C.I.F.
114	160	MICRO OMNIBUS SUR S.A.C.
115	161	TRANSPORTE LARRAZABAL C.I.S.A.
116	163	CONSULTORES ASOCIADOS ECOTRANS S.A.
117	165	EXPRESO LOMAS S.A.
118	166	EMPRESA LINEA 216 S.A.T.
119	168	EXPRESO SAN ISIDRO S.A.T.C.I.F.I.
120	169	TRANSPORTE ESCALADA S.A.T.

121	172	LA CABAÑA S.A.
-----	-----	----------------

122	174	CONSULTORES ASOCIADOS ECOTRANS S.A.
123	175	TRANSPORTE ESCALADA S.A.T.
124	176	EXPRESO GENERAL SARMIENTO S.A.
125	177	EMPRESA SAN VICENTE S.A.T.
126	178	COMPAÑIA MICROOMNIBUS LA COLORADA SACI.
127	179	GRUPO LINEA 179 S.A.
128	180	LA VECINAL DE MATANZA SACI DE MICROOM.
129	181	TTE.AUT.PAS. SIGLO VEINTIUNO SA (EX LIB)
130	182	SARGENTO CABRAL S.A. DE TRANSPORTE
131	184	LA CENTRAL DE VICENTE LOPEZ S.A.C.
132	185	TRANSPORTE IDEAL SAN JUSTO S.A.
133	188	TRANSPORTE LARRAZABAL C.I.S.A.
134	193	D.U.V.I. SOCIEDAD ANONIMA
135	194	LA NUEVA METROPOL S.A.T.A.C.I.

Listado de empresas de Transporte Público Automotor de Jurisdicción
Nacional.¹³²

¹³² C.N.R.T. Comisión Nacional de Regulación del Transporte. "0-800 de las empresas". Disponible en www.cnrt.gov.ar/index2.htm. Buenos Aires. Fecha de captura 18/10/09.