

Este documento ha sido descargado de:  
This document was downloaded from:



**Portal *de* Promoción y Difusión  
Pública *del* Conocimiento  
Académico y Científico**

**<http://nulan.mdp.edu.ar>**

Universidad Nacional de Mar del Plata

Carrera: Licenciatura en Turismo

Año 2009

## Monografía de graduación

# “ Situación actual del transporte automotor de pasajeros en Argentina: Análisis y reflexiones sobre la legislación vigente ”



Alumno: Alejandro José Gentile

Matrícula: 16141/01

Tutor: Dr. Edgardo González

## ÍNDICE

<u>Contenidos</u>	<u>Páginas</u>
Prólogo	3
Introducción	5
Definiciones conceptuales	6
Capitulo 1: Antecedentes Históricos	
1-1) Antecedentes históricos	10
Capitulo 2: Marco legal	
2-1) Marco legal	16
2-2) Normas vigentes sobre el transporte automotor de pasajeros para el turismo	37
2-3) Proyecto de ley sobre la creación de un registro nacional para el transporte turístico receptivo	46
2-4) Documentación para gestionar trámites de altas de unidades	51
2-5) Documentación para gestionar tramites de bajas de unidades	55
2-6) Seguros	56
2-7) Subsidios	57
2-8) Seguridad	59
2-9) Síntesis del Marco Legal	62
Capitulo 3: Organismos que intervienen en el Transporte Automotor	
3-1) Secretaria de transporte	65
3-2) Dirección Nacional de Vialidad	66
3-3) Comisión Nacional de Regulación del Transporte	67
3-4) Agencia Nacional de Seguridad Vial	73
3-5) Unión Internacional del Transporte por Carretera	74
Capitulo 4: Factores que influyen el en Transporte Automotor	
4-1) Factores que influyen en el transporte	76
Capitulo 5: Clasificación del transporte	
5-1) Clasificación del transporte desde el punto de vista de la prestación de los servicios	79

Capitulo 6: Características de una empresa de Transporte Automotor	
6-1) Características de una empresa de transporte automotor	82
Capitulo 7: Estudio de caso "Manuel Tienda León"	
7-1) Estudio de caso: "Manuel Tienda León"	85
Conclusión	90
Propuestas	91
Bibliografía	95
Anexo	96

## PROLOGO

Considerando que en la actualidad el transporte automotor de pasajeros continúa siendo el servicio que mas utiliza la corriente turística, debido al precio tan accesible y al grado de penetración hacia el lugar a visitar, sea este un destino parcial o final, hay que ofrecer al usuario un servicio dotado de calidad, seguridad, seriedad y transparencia. Además, este medio de transporte constituye un servicio que ha favorecido con mucho al desplazamiento turístico, por contar con apropiadas instalaciones y personal para atender a un número regular de personas (60 en promedio), así como por su facilidad para desplazarse a casi todos los sitios de interés.

La preponderante participación del servicio de transporte automotor se debe en parte al aumento y a la mejoría de las vías de comunicación. El ómnibus es el medio de transporte ideal para viajes turísticos grupales a un costo reducido. Es el medio preferido por la gente joven, por personas que viajan solas y por los adultos. No sucede lo mismo con los grupos familiares con niños, debido a que estos encuentran una gran desventaja en la falta de espacios que imposibilitan el libre desplazamiento a bordo.

Durante la década de 1990, para los movimientos mundiales de pasajeros, incluyendo los traslados por turismo, el transporte automotor fue el más importante. Esto es debido a la suspensión de muchos de los servicios ferroviarios de larga distancia. También fue fundamental la desregulación del transporte aéreo que permitió la incorporación de nuevas empresas y la baja de las tarifas, incrementando considerablemente su uso.

En Argentina el mayor desplazamiento turístico se realiza en automóvil, seguido en segundo lugar por el ómnibus. En el año 1996 el transporte interurbano transportó 42 millones de pasajeros. Del parque total de ómnibus del país, el 68% se concentra en la ciudad de Buenos Aires y la Provincia de Buenos Aires. Se debe agregar que del total de turismo internacional en el año 1996, el 40% de los mismos arribó por vía terrestre.

En el 2006 el comportamiento del transporte automotor interurbano registra un crecimiento en las cargas (7.5 %), y en los pasajeros nacionales (12.7%) y presenta un aumento

del 20.9% en los pasajeros internacionales.<sup>1</sup> También hay que tener en cuenta que en Argentina el autotransporte es brindado actualmente en un 100% por empresas privadas.

---

<sup>1</sup> Datos obtenidos del INDEC.

## INTRODUCCION

El siguiente es un trabajo descriptivo y de recopilación de información, que tiene como principal tema el transporte de aproximación por carretera en Argentina. En un principio se definirán los principales términos de interés a la cuestión, así como una clasificación del transporte para ahondar en el tema. Luego se realizará una breve reseña de los antecedentes históricos del transporte automotor en Argentina. Al tratarse de una actividad económica y social, es necesario conocer los aspectos legales que la regulan, por lo que se hará un análisis del marco legal.

Se estudiarán también los actores que intervienen en el transporte automotor de pasajeros en la argentina, entre los cuales se destacan: la Secretaria de transporte, la Dirección Nacional de Vialidad, la Comisión Nacional de Regulación del Transporte y la Unión Internacional del Transporte por Carretera. Se detallan temas como las normas vigentes sobre el transporte automotor de pasajeros para el turismo, recomendaciones de la OMT sobre transporte y seguridad, documentación para gestionar trámites de altas de unidades, documentación para gestionar trámites de bajas de unidades, licencia nacional habilitante, seguros y subsidios.

Se detallarán los factores que influyen en el transporte automotor, los cuales determinan la actualidad de dicha actividad. Se enunciarán las características de una empresa de transporte automotor en general, y en especial sobre una empresa de transporte de pasajeros: "Manuel Tienda León", lo cual ilustrará, como surge una empresa de transporte automotor en la Argentina, como va creciendo, y que tipo de servicios ofrece.

Finalmente se llegará a una conclusión, que clarifique los principales aspectos del tema estudiado.

## **DEFINICIONES CONCEPTUALES**

Autocar o autobús: es un vehículo de motor que tiene más de 9 plazas incluida la del conductor, y está destinado por su construcción y acondicionamiento, al transporte de personas y sus equipajes.<sup>2</sup>

Autopistas: son una vía multicarril, sin cruces a nivel con otras calles o ferrocarril, con calzadas separadas físicamente, con limitación de ingreso directo desde los predios frentistas lindantes, la velocidad permitida de circulación es superior a las rutas y las semiautopistas.<sup>3</sup>

Contingente: Nómina de personas previamente determinadas a la fecha de iniciación de la prestación del servicio de transporte por automotor para el turismo, que participan de la programación turística.<sup>4</sup>

Contrato de Transporte Especial para el turismo: Es el acuerdo de voluntades entre una persona física o jurídica organizadora o protagonista de un evento vinculado con la ciencia, el arte, la técnica, el deporte y toda otra expresión cultural o espiritual del hombre y una empresa autorizada para realizar servicios de transporte por automotor para el Turismo.<sup>5</sup>

Contrato de transporte para el turismo: Es el que celebra una agencia de viajes o una entidad no mercantil sin fines de lucro autorizados por la SECRETARÍA DE TURISMO con una empresa habilitada para realizar transporte por automotor para el turismo por el cual se conviene la prestación de esa modalidad de servicios mediante el pago de un precio en dinero.<sup>6</sup>

Infraestructura: es la ruta a la que se denomina vía de desplazamiento. Es el camino a seguir por el vehículo.<sup>7</sup>

Infraestructura de apoyo: actúa de apoyo en el desplazamiento del vehículo.<sup>8</sup>

---

2 "Servicios turísticos", de Miguel Torruco Marques y Manuel Ramirez Blanco, editorial Diana, 1987.

3 "Transporte Carretero Argentino", de Noemí Wallingre, editorial Librerías Turísticas, 1995.

4 [www.cnrt.gov.ar/transpor/CONCEPTOS%20GENERALES.htm](http://www.cnrt.gov.ar/transpor/CONCEPTOS%20GENERALES.htm),

5 [www.cnrt.gov.ar/transpor/CONCEPTOS%20GENERALES.htm](http://www.cnrt.gov.ar/transpor/CONCEPTOS%20GENERALES.htm),

6 [www.cnrt.gov.ar/transpor/CONCEPTOS%20GENERALES.htm](http://www.cnrt.gov.ar/transpor/CONCEPTOS%20GENERALES.htm),

7 "Transporte Carretero Argentino", de Noemí Wallingre, editorial Librerías Turísticas, 1995.

Lista de pasajeros: Formulario que contiene la nómina de las personas que integran cada uno de los contingentes turísticos.<sup>9</sup>

Ómnibus: es un autobús que puede transportar más de 30 personas.<sup>10</sup>

Parque móvil: esta formado por los vehículos que se desplazan por la vía, automóviles, ómnibus, etc.<sup>11</sup>

Programación Turística: Es aquella prestación compleja que se configura mediante la conjunción de diferentes servicios tales como hotelería, gastronomía, visitas guiadas a lugares de interés público, transporte, etc., destinada a satisfacer la afición de viajar y recorrer diferentes zonas.<sup>12</sup>

Rutas turísticas: son aquellas que realizan un recorrido pintoresco y que son un atractivo turístico de si mismas.<sup>13</sup>

Semiautopistas: son un camino similar a la autopista pero con cruces a nivel con otras calles o con el ferrocarril.<sup>14</sup>

Sistema de transporte: es un conjunto de modalidades interrelacionadas, organizadas, coordinadas y jerarquizadas que trata de lograr una eficaz acción conjunta.<sup>15</sup>

Transporte turístico: procura el mayor y mejor aprovechamiento del tiempo libre, mientras que el transporte publico proporciona conductos para lograr un ágil intercambio de mercancías y personas en el ámbito de la economía de una nación.<sup>16</sup>

---

8 "Transporte Carretero Argentino", de Noemí Wallingre, editorial Librerías Turísticas, 1995.

9 [www.cnrt.gov.ar/transpor/CONCEPTOS%20GENERALES.htm](http://www.cnrt.gov.ar/transpor/CONCEPTOS%20GENERALES.htm)

10 "Transporte Carretero Argentino", de Noemí Wallingre, editorial Librerías Turísticas, 1995.

11 "Transporte Carretero Argentino", de Noemí Wallingre, editorial Librerías Turísticas, 1995.

12 [www.cnrt.gov.ar/transpor/CONCEPTOS%20GENERALES.htm](http://www.cnrt.gov.ar/transpor/CONCEPTOS%20GENERALES.htm)

13 "Transporte Carretero Argentino", de Noemí Wallingre, editorial Librerías Turísticas, 1995.

14 "Transporte Carretero Argentino", de Noemí Wallingre, editorial Librerías Turísticas, 1995.

15 "Transporte Carretero Argentino", de Noemí Wallingre, editorial Librerías Turísticas, 1995.

16 "Servicios turísticos", de Miguel Torruco Marques y Manuel Ramirez Blanco, editorial Diana, 1987.

Transportación turística: es el servicio que alimenta el movimiento del viajero, al permitir el viaje de ida y vuelta del lugar de residencia al sitio de destino final, así como por los desplazamientos que procura durante ese lapso.<sup>17</sup>

---

<sup>17</sup> "Servicios turísticos", de Miguel Torruco Marques y Manuel Ramirez Blanco, editorial Diana, 1987.

Tema: Situación Actual del Transporte Automotor de Pasajeros en la Argentina, Análisis y Reflexión sobre la Reglamentación Vigente

# Capítulo 1: Antecedentes Históricos

## 1-1) ANTECEDENTES HISTORICOS

Los primeros vehículos de cuatro ruedas a vapor aparecieron en Gran Bretaña en 1820. Estos artilugios atemorizaban a las gentes de la época, eran muy ruidosos y humeantes. El automóvil tal como se conoce en la actualidad, apareció a finales del siglo XIX.<sup>18</sup>

En 1885 se empiezan a fabricar automóviles de forma artesanal y consecuentemente en cantidades muy limitadas. Entre los fabricantes destacan los alemanes Kart Friedrich y Gottlieb Daimler, que años mas tarde se asociaron fundando la marca Mercedes-Benz, iniciando su expansión por toda Europa. Los primeros compradores fueron aristócratas que veían el nuevo invento como un símbolo de prestigio. Los hermanos Renault en Francia o Ford en Estados Unidos fueron quienes empezaron su fabricación de forma industrial. En 1903 Ford lanzo al mercado un automóvil de 600 kg de peso que alcanzaba una velocidad de 50 km/h. Cuatro años mas tarde fabrico el famoso modelo T, el bastidor y las ruedas eran de acero y vanadio y su carrocería metálica, superando al anterior en cuanto a velocidad, que era de 65 km/h. el pequeño tamaño de este ultimo y su precio relativamente económico hicieron que triunfase en Estados Unidos. Ford aplico su ingenio al proceso de fabricación inventando la cadena de montaje (1910), que mas tarde se aplicaría a la industria en general. Pos este nuevo método consiguió reducir a 1 hora y media el tiempo necesario para montar un automóvil, cuando antes era de 12 horas y media, lo que a su vez trajo como consecuencia una reducción del precio del mismo. Poco tiempo después introdujo el cambio de velocidades con marchas sincronizadas.

A principios del siglo XX comienzan a ingresar a Argentina los primeros automóviles que ya para los años 20 sumaban 150.000. Surge entonces la necesidad de mejorar los caminos existentes y crear una red vial planificada.

El autocar surge en 1914, cuando el norteamericano Wickman fracaso en la venta de automóviles por lo que decidió alquilarlos, modificándolos hasta alcanzar una capacidad de 10 personas. El primer autocar que salio de fábrica como tal, sin ser modificado con posterioridad, lo haría en 1921.

---

<sup>18</sup> "Política Británica en el Río de La Plata", de Raúl Scalabrini Ortiz", 6ta edición, editorial Plus Ultra, Argentina, 1973.

Las nuevas velocidades y la cantidad de vehículos que se ponían en circulación obligaron a los gobiernos a mejorar la red de carreteras, y pronto se empezó a hablar de autopistas. La primera que se construyó fue en Italia en 1922, y ya entonces se considero que solo debían circular por ellas los vehículos a motor. Se amplió el radio de acción de las curvas para facilitar la velocidad, se evito cruzar ciudades, se vallaron y además se separaron las circulaciones en cada sentido y se cobraron peajes. En 1935 Italia contaba ya con 500 km de autopistas, Alemania siguió a Italia en la construcción de este tipo de vías de comunicación, aunque con un objetivo menos turístico. Hitler las planeaba como un medio rápido de trasladar tropas para la guerra.

El 30 de septiembre de 1932 se sanciona la ley 11.658, que crea la Dirección Nacional de Vialidad, llamada hasta ese entonces Dirección General de Vialidad. Dicha ley establece que la Dirección Nacional de Vialidad efectuará el señalamiento y numeración de los caminos nacionales y fomentara la adopción de un sistema uniforme para todo el país. En esa fecha la dirección Técnica eleva un proyecto de numeración de caminos nacionales, que señalaba:

“Tomando como centro la Capital Federal se adopta el sistema radial para la asignación de números, en el mismo sentido que las agujas del reloj y se da el número 1 al camino que une a la Capital Federal de la Republica Argentina con la capital de la provincia de Buenos Aires”.

Este proyecto es aprobado por Resolución de Directorio de fecha 3 de septiembre de 1935 según expediente numero 11.934. Sobre la base de estos datos se determina que el origen de los grandes itinerarios de las rutas nacionales es la Capital Federal, a la que consecuentemente le corresponde el kilómetro 0. En el año 1935, en la fecha en que se conmemora el día oficial del camino, se establece la plaza de los Dos Congresos como origen del kilometraje de los caminos nacionales, el km 0.

El sistema vial argentina fue diseñado en la década del 30 y responde a un concepto coordinado e integrador que tiene como eje una red troncal nacional y dos subsistemas provinciales (la red vial provincial y la red provincial secundaria). A este sistema se integran las autopistas. La función de la red vial troncal nacional consiste en integrar el país comunicando provincias y ciudades importantes, capitales de provincias y accesos a principales puertos y aeropuertos.

El impulso definitivo al automóvil se lo dará la clase media al poder adquirir los llamados "utilitarios". Desde mediados de los años cincuenta el automóvil ira adquiriendo mas y mas cuota en las distancias cortas y medias haciendo perder terreno al ferrocarril.

Con la llegada del vehiculo a motor se realizaron numerosas inversiones para poder adaptar aquellas vías de comunicación terrestre a los nuevos tiempos. El esfuerzo era comprensible puesto que el ferrocarril no podía llegar a todas partes y la carretera debía convertirse en un medio auxiliar, lo que ayudaría a abrir nuevos mercados.

A partir de 1937 el aumento cada vez mayor del transporte automotor comenzó a sentirse y significó un evidente retraimiento en la inversión de capitales para empresas ferroviarias, ocasionando a su vez un problema tarifario ante la nueva competencia. Además de ello, la construcción de muchas rutas se hacía en forma paralela a las vías ferroviarias, generando una competencia desigual, diferenciándose en gran forma por las reglamentaciones y leyes a que estaban sujetos ambos tipos de transporte, beneficiándose claramente el automotor. No era una función esencialmente pobladora la que desarrollaba el gobierno al construir su red caminera, sino más bien aliviadora del peso que suponía para la economía argentina el monopolio del transporte en manos del ferrocarril. La red caminera estaba pues, originariamente dirigida contra el ferrocarril. La batalla entre ferrocarriles y caminos alcanzó caracteres patéticos, resolviéndose en realidad en favor de los últimos. Sólo un medido aumento de tarifas, una ley que coordinara el tráfico por carreteras y una prolongación de las disposiciones contenidas en la Ley Mitre, hubiera podido nivelar los balances de las empresas ferroviarias y así sortear los tiempos difíciles, pero nada de ello se llevó a cabo.

Durante la década del 90, se produjo un importante desarrollo tanto en el transporte automotor de pasajeros como en la infraestructura vial y obras conexas <sup>19</sup>. Se ensancharon caminos, se desarrollaron nuevas autopistas, la mayoría para conectar la ciudad de Buenos Aires con el Gran Buenos Aires, a excepción de la autopista Buenos aires – La Plata y Buenos Aires – Mar del Plata.

Debido a las distintas normas que se han venido aplicando en el auto transporte de pasajeros, se observa una etapa de cambios en el sector que han modificado también las pautas

---

<sup>19</sup> "Planificación estratégica del transporte", Lic. Leandro Dib, año 2003.

de la competencia intermodal. Esto se manifiesta claramente al observar la desaparición de muchos trayectos de los ferrocarriles que eliminó la competencia entre estos y el auto transporte.

A partir del cierre de estos servicios ferroviarios y con la no aceptación de los gobiernos provinciales de hacerse cargo de los servicios de pasajeros suburbanos dejados por la empresa estatal se produjo una transferencia del pasajero del ferrocarril al colectivo del orden del 25% aproximadamente.<sup>20</sup> De esta forma, se puede decir que en los últimos años la demanda del sector ha tenido un moderado crecimiento que obtuvo por la paulatina desaparición de los servicios ferroviarios.

En términos de infraestructura se deben destacar las rutas troncales del país concesionadas a través de un sistema de peaje a lo largo de ellas.

También se desarrollaron proyectos viales y pasos de integración como el Norte, Sur, Patagónico, corredores de integración y la ruta nacional 40.

### **Datos generales de servicios regulares y ejecutivos<sup>21</sup>:**

Estos datos estadísticos darán una idea de la evolución de los servicios de transporte en la Argentina en los últimos años.

Datos correspondientes a servicios públicos nacionales e internacionales y tráficos libres (Serie 1987-2005).



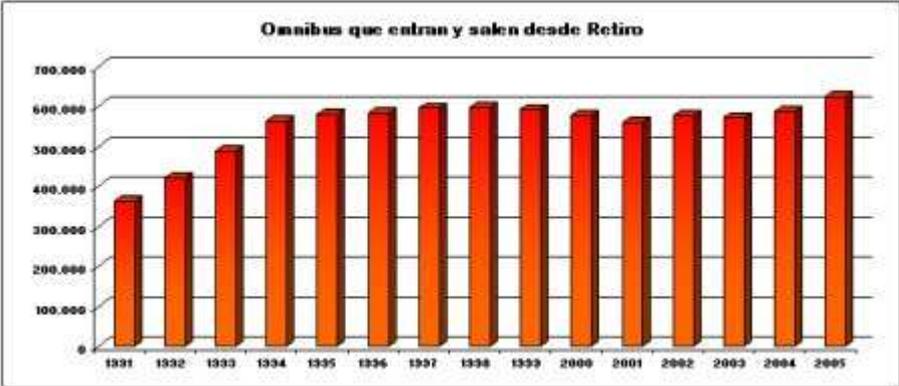
20 Roccatagliata Juan " La Argentina: Geografía General y los Marcos regionales. "

21 Asociación Argentina de Empresarios del Transporte Automotor, <http://www.aeta.org.ar/informacion.htm>

Datos correspondientes a servicios ejecutivos (Serie 2000-2005).



Cantidad de servicios entrados y salidos de la estación Terminal de ómnibus de Retiro.



Tema: Situación Actual del Transporte Automotor de Pasajeros en la Argentina, Análisis y Reflexión sobre la Reglamentación Vigente

## Capítulo 2:

# MARCO LEGAL

## **2-1) MARCO LEGAL**

### **Transporte por automotor de pasajeros**

#### Resolución 382/2005:

Exclúyense de lo dispuesto en el Artículo 1º de la Resolución N° 127/2001, sustituido por el Artículo 1º de la Resolución N° 13/2002, los servicios que afecten al Régimen de Transporte de Pasajeros por Automotor para el Turismo Regional. Determinación de las regiones y las provincias que integran las mismas.<sup>22</sup>

Bs. As., 8/6/2005

VISTO el Expediente N° S01: 0094345/2005 del Registro del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, y

#### CONSIDERANDO:

Que la Ley Nacional de Turismo N° 25.997 declaró de interés nacional al turismo como actividad socioeconómica, estratégica y esencial para el desarrollo del país, resultando prioritario dentro de las políticas de Estado; el cual deberá asegurar las condiciones necesarias para el desarrollo de la actividad a través de un producto turístico competitivo y de inversiones de capitales nacionales y extranjeros.

Que asimismo, dicha norma estableció que conforme la clasificación internacional uniforme de las actividades turísticas de la ORGANIZACION MUNDIAL DE TURISMO, los servicios de transporte automotor de pasajeros para el turismo son actividades directamente vinculadas con el turismo.

Que el Capítulo III de la Ley N° 25.997, dispuso la creación del Consejo Federal de Turismo; integrado por UN (1) representante de la autoridad de aplicación, por los funcionarios titulares de los organismos oficiales de turismo de cada provincia y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires o quien ellos designen; a quien compete examinar, pronunciarse y asesorar respecto de la organización, coordinación, planificación, promoción, legislación y estrategias de las actividades turísticas de carácter federal.

---

<sup>22</sup> www.cnrt.gov.ar

Que en la Ciudad de Calafate, provincia de SANTA CRUZ, a los 11 días del mes de mayo de 2004, el CONSEJO FEDERAL DE TURISMO resolvió requerir a través de los organismos competentes en la materia, la instrumentación del otorgamiento de nuevos permisos para realizar transporte turístico en las diferentes regiones del país, y la habilitación de los vehículos afectados al turismo denominado aventura.

Que el Decreto N° 958 de fecha 16 de junio de 1992, modificado por el Decreto N° 808 de fecha 21 de noviembre de 1995, establece las pautas para la prestación del servicio de transporte por automotor de pasajeros a realizarse: a) entre las provincias y la Capital Federal; b) entre provincias; c) en los puertos y aeropuertos nacionales, entre ellos, o entre cualquiera de ellos y la Capital Federal o las provincias.

Que en dicha norma se clasifican los servicios en CUATRO (4) categorías: servicio público; servicio de tráfico libre; servicio de transporte para el turismo y servicio ejecutivo.

Que el Decreto N° 958/92, establece que el servicio de transporte para el turismo, es aquel que se realiza con el objeto de atender una programación turística, entendiéndose por ella, la comprensiva del transporte y el alojamiento, al que pueden agregarse excursiones complementarias, visitas guiadas, servicios gastronómicos u otras prestaciones relacionadas al turismo.

Que en dichos servicios sólo se reconoce como objeto la atención de una programación turística y solamente pueden transportarse pasajeros, bajo la modalidad de turistas, cuyos datos deben quedar asentados en un listado u hoja de ruta confeccionado previamente.

Que del análisis realizado por la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE, organismo descentralizado bajo la órbita de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, se advierte que existe una significativa desproporción, según la radicación de los inscriptos en el servicio de transporte para el turismo de jurisdicción nacional.

Que respecto a la Ciudad de BUENOS AIRES y a las Provincias de BUENOS AIRES y SANTA FE, en el resto del país se aprecia una oferta de prestadores inscriptos significativamente deficitaria, verificándose que en casi el CINCUENTA POR CIENTO (50%) de las provincias argentinas, los inscriptos no alcanzan al UNO POR CIENTO (1%) respecto del total del país.

Que en consecuencia, resulta necesario establecer un REGIMEN DE TRANSPORTE DE PASAJEROS POR AUTOMOTOR PARA EL TURISMO REGIONAL, el cual deberá

circunscribirse a la operación de circuitos turísticos referidos a regiones específicamente determinadas, quedando excluido de la suspensión dispuesta en la Resolución N° 127 de fecha 19 de diciembre de 2001, modificada por la Resolución N° 13 de fecha 19 de abril de 2002, ambas de la SECRETARIA DE TRANSPORTE.

Que respecto de la recepción de solicitudes de inscripción y modificación de inscripciones vigentes, correspondientes a las provincias no comprendidas en el REGIMEN DE TRANSPORTE DE PASAJEROS POR AUTOMOTOR PARA EL TURISMO REGIONAL que se pretende implementar, en la órbita del REGISTRO NACIONAL DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS POR AUTOMOTOR creado por Decreto N° 958/92, y de servicios de Oferta Libre en el REGISTRO NACIONAL DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS POR AUTOMOTOR DE CARACTER URBANO Y SUBURBANO creado por el Decreto N° 656/94, permanecen las causales establecidas en las Resoluciones mencionadas en el considerando anterior.

Que asimismo, resulta conveniente interconectar las regiones en cuestión, admitiendo que un prestador de servicios de transporte para el turismo inscripto en una región, pueda trasladar contingentes a otra limítrofe, con la exigencia de que dicho viaje se origine en la región en la que aquél se encuentre inscripto.

Que el régimen vigente, reglamentario de las características técnicas a las cuales deberán sujetarse las unidades afectadas al turismo aventura, establecido en la Resolución N° 401 de fecha 9 de septiembre de 1992 de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del ex - MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, resulta insuficiente y genera un amplio campo de incertidumbre que desalienta la inversión en este tipo de actividad.

Que en orden a lo expuesto, resulta procedente establecer las normas técnicas y de diseño que deberán observar los vehículos a utilizar en los servicios de transporte por automotor para el turismo de aventura de jurisdicción nacional.

Que por último, resulta necesario la exclusión de la suspensión dispuesta por la Resolución N° 127 de fecha 19 de diciembre de 2001, modificada por la Resolución N° 13 de fecha 19 de abril de 2002, ambas de la SECRETARIA DE TRANSPORTE, de determinadas modalidades de transporte que por sus particularidades no implican una causa de desequilibrio con los denominados "servicios públicos" conforme la motivación de los reglamentos aludidos.

Que la DIRECCION GENERAL DE ASUNTOS JURIDICOS del MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION ha tomado la intervención que le compete, conforme lo establecido en el Artículo 9° del Decreto N° 1142 de fecha 26 de noviembre de 2003.

Que el Decreto N° 958 de fecha 16 de junio de 1992, modificado por los Decretos Nros. 808 de fecha 21 de noviembre de 1995 y 2407 de fecha 26 de noviembre de 2002 y el Decreto N° 656 de fecha 29 de abril de 1994, brindan sustento suficiente para emitir el presente pronunciamiento.

Por ello,

EL SECRETARIO DE TRANSPORTE

RESUELVE:

Artículo 1° — Quedan excluidos de lo dispuesto en el Artículo 1° de la Resolución N° 127 de fecha 19 de diciembre de 2001, sustituido por el Artículo 1° de la Resolución N° 13 de fecha 22 de abril de 2002, ambas de la SECRETARIA DE TRANSPORTE, los servicios que se afecten al REGIMEN DE TRANSPORTE DE PASAJEROS POR AUTOMOTOR PARA EL TURISMO REGIONAL establecido en Artículo 2° de la presente Resolución.

Art. 2° — Establécese a los efectos de la prestación de los servicios de transporte por automotor para el turismo de jurisdicción nacional, el REGIMEN DE TRANSPORTE DE PASAJEROS POR AUTOMOTOR PARA EL TURISMO REGIONAL, el cual se encontrará conformado por las regiones que se detallan a continuación, con indicación de las provincias que en cada caso integran la misma: a) REGION NORTE (Provincias de: JUJUY, SALTA, CATAMARCA, TUCUMAN y SANTIAGO DEL ESTERO); b) REGION PATAGONIA (Provincias de: SANTA CRUZ, DEL CHUBUT, RIO NEGRO, DEL NEUQUEN, LA PAMPA y TIERRA DEL FUEGO, ANTARTIDA E ISLAS DEL ATLANTICO SUR); c) REGION CUYO (Provincias de: MENDOZA, SAN JUAN, LA RIOJA y SAN LUIS) y d) REGION LITORAL (Provincias de: FORMOSA, DEL CHACO, CORRIENTES, ENTRE RIOS y MISIONES).

Art. 3° — Los transportistas inscriptos en el REGISTRO NACIONAL DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS POR AUTOMOTOR respecto del REGIMEN DE TRANSPORTE DE PASAJEROS POR AUTOMOTOR PARA EL TURISMO REGIONAL, se encontrarán habilitados exclusivamente para realizar servicios de transporte para el turismo, dentro del ámbito territorial que corresponda a la región de que se trate, o hacia una región limítrofe de ésta,

con la exigencia de que el viaje se origine dentro de la región en la cual se encuentran inscriptos. La vigencia de la inscripción será como máximo de CINCO (5) años.

Art. 4° — Encomiéndose a la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE, organismo descentralizado en la órbita de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del MINISTERIO DE PLANIFICACION FEDERAL, INVERSION PUBLICA Y SERVICIOS, la tarea de recepción del trámite de inscripción al REGISTRO DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS POR AUTOMOTOR respecto del REGIMEN DE TRANSPORTE DE PASAJEROS POR AUTOMOTOR PARA EL TURISMO REGIONAL, y a la verificación de la documentación vinculada con el mismo, siendo ésta igual a la requerida para la inscripción en el REGISTRO NACIONAL DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS POR AUTOMOTOR para el turismo.

A los efectos de la tramitación del procedimiento de inscripción en el REGISTRO DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS POR AUTOMOTOR respecto del REGIMEN DE TRANSPORTE DE PASAJEROS POR AUTOMOTOR PARA EL TURISMO REGIONAL, la referida Comisión, a través de las dependencias competentes, procederá a notificar al solicitante acerca de los inconvenientes o faltantes que pudieran surgir de la revisión de la documentación respectiva, otorgando el plazo que corresponda para su subsanación, sustanciando el procedimiento conforme a las disposiciones contenidas en la Ley N° 19.549, modificada por las Leyes Nros. 21.686 y 25.344, y en el Reglamento de Procedimientos Administrativos, aprobado por el Decreto N° 1759/72. Una vez que se encuentre cumplida la acreditación de la totalidad de los requisitos previstos, la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE, remitirá lo actuado en un término no mayor a QUINCE (15) días a la SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR, la que, previo informe, elevará las actuaciones a la SECRETARIA DE TRANSPORTE.

Art. 5° — La COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE, deberá arbitrar los medios a fin de que se instrumente bajo los mismos requisitos y condiciones, la inscripción conjunta en el registro de "Circuitos Turísticos Integrados entre la REPUBLICA ARGENTINA y la REPUBLICA DE CHILE" establecido en la Resolución N° 389 de fecha 6 de noviembre de 1998, de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del ex - MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS y en el REGISTRO DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS POR AUTOMOTOR respecto al REGIMEN DE TRANSPORTE DE PASAJEROS POR AUTOMOTOR PARA EL TURISMO REGIONAL.

A tal efecto, deberá establecerse a cargo del solicitante, el pago del CINCUENTA POR CIENTO (50%) de los aranceles previstos respecto de ambos servicios, en la Resolución N° 2 de fecha 14 de marzo de 2001 de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del ex - MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA Y VIVIENDA.

Art. 6° — Apruébanse las "Normas técnicas y de diseño que deberán observar los vehículos a utilizar en los servicios de transporte por automotor para el turismo de aventura sometidos a la jurisdicción nacional", que como Anexo I integra la presente Resolución.

Art. 7° — Se podrá admitir la afectación al parque móvil de los operadores inscriptos en el REGISTRO DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS POR AUTOMOTOR sujetos al REGIMEN DE TRANSPORTE DE PASAJEROS POR AUTOMOTOR PARA EL TURISMO REGIONAL, de vehículos especiales para la prestación de servicios turísticos de aventura, conforme a lo dispuesto en el Anexo I de la presente Resolución.

Art. 8° — Cuando se trate de prestaciones turísticas cuya programación incluya el desplazamiento hacia localidades, zonas o lugares ubicados en las regiones del país establecidas en el Artículo 2° de la presente, se podrán utilizar los vehículos que se mencionan en el inciso b) del Artículo 2° del Anexo I de la presente Resolución, con exclusión de lo dispuesto en el Artículo 3° de la misma.

La habilitación de los vehículos será extendida en cada caso por la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE, la que otorgará una cédula con indicación del circuito y vehículo/ s a incorporar para ser afectado/s a la prestación de la referida programación turística.

Art. 9° — Déjase sin efecto, el Punto III del Artículo 2° del Anexo I de la Resolución N° 401 de fecha 9 de septiembre de 1992 de la SECRETARIA DE TRANSPORTE del ex - MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS.

Art. 10. — Exceptúase de lo dispuesto en el Artículo 1° de la Resolución N° 127/2001 de la SECRETARIA DE TRANSPORTE a aquellos que soliciten su inscripción para la prestación de los servicios establecidos en el Artículo 30 inciso b) del Decreto N° 656/1994 que requieran la utilización de vehículos especiales a los que se refiere el Anexo I de la presente resolución debido a las características geográficas de la zona a ser utilizados.

Exclúyese de lo dispuesto en el presente artículo a los servicios a prestarse en el área definida por el Artículo 3° del Decreto N° 656/1994.

Art. 11. — La presente resolución, entrará en vigencia transcurridos DIEZ (10) días de la fecha de su publicación en el Boletín Oficial.

Art. 12. — Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese. — Ricardo R. Jaime.

## ANEXO I

### NORMAS TECNICAS Y DE DISEÑO QUE DEBERAN OBSERVAR LOS VEHICULOS A UTILIZAR EN LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE POR AUTOMOTOR PARA EL TURISMO DE AVENTURA

ARTICULO 1° — Defínese como Vehículos de Turismo de Aventura aquellos automotores destinados a prestar servicios en circuitos donde predominan los caminos o sendas de ripio o tierra de gran irregularidad en zonas agrestes.

ARTICULO 2° — Las unidades destinadas a servicios de transporte para el Turismo de Aventura deberán satisfacer las siguientes condiciones técnicas:

a) Vehículos de la categoría M1, M2 y N1 con capacidad hasta QUINCE (15) pasajeros.

i. Serán originales de fábrica, no admitiéndose reforma de ningún tipo.

ii. Poseerán tracción en las CUATRO (4) ruedas (4 x 4).

iii. Para la definición de la capacidad transportativa de estas unidades no serán considerados los asientos del tipo "transportín" o rebatibles o desmontables o ubicados perpendicularmente al eje longitudinal del vehículo o que no brinden condiciones de seguridad y confort mínimas.

iv. Los vehículos de categoría N1 deberán ser del tipo comúnmente denominado como "camionetas de doble cabina".

b) Vehículos de la categoría M2 y M3 carrozados.

i. La carrocería de las unidades será realizada y montada por una fábrica de carrocerías inscrita en el "Registro Nacional de Fábricas de Carrocerías y Talleres" debiendo responder la misma a los planos previamente aprobados por la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE.

ii. Se podrán carrozar chasis originalmente diseñados para el transporte de pasajeros (chasis sin cabina) o para el transporte de cargas (chasis con cabina). En el caso de chasis con cabina, la tracción debe ser integral y el carrozado podrá realizarse sobre el sector libre del bastidor, destinado originalmente para la ubicación de la carga. La Autoridad de Aplicación analizará en forma excepcional la habilitación de unidades construidas durante los últimos DOS (2) años (para lo cual se considerará la fecha de patentamiento) y hasta el dictado de la presente resolución, que hallan sido montadas sobre chasis con cabina de tracción simple. Las unidades montadas sobre chasis con cabina o chasis sin cabina con motor delantero y suspensión a ballesta obtendrán una habilitación restringida geográficamente a los circuitos con gran porcentaje de caminos de tierra o ripio.

iii. La longitud máxima de la unidad será de DOCE METROS (12 m.).

iv. La altura máxima de la unidad será de TRES METROS CON OCHENTA CENTESIMOS (3,80 m.).

v. La capacidad transportativa no deberá superar los CUARENTA (40) pasajeros. Cuando se utilicen chasis con cabina, la capacidad no será superior a VEINTISEIS (26) pasajeros sentados.

vi. Las condiciones de resistencia al vuelco de la estructura, responderán a las especificaciones definidas en la Resolución de la ex – SECRETARIA DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS N° 395 de fecha 23 de julio de 1989 de la ex – SECRETARIA DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS o condiciones resistivas equivalentes o superiores, las que quedarán a criterio de la COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE.

vii. Las salidas de emergencia estarán diseñadas de forma tal que se ajusten a los siguientes requisitos.

Las medidas indicadas están referidas a la abertura libre una vez accionado el mecanismo de liberación. Independientemente de ello, todas las ventanillas laterales deberán tener vidrios templados ordinarios destruibles.

viii. Los pasillos de tránsito, escaleras de acceso, puertas, cabina de conducción, baño y bodegas responderán a las condiciones exigidas para los vehículos afectados a la prestación de servicios de Larga Distancia, aunque la Autoridad de Aplicación podrá aceptar excepciones siempre que no afecten o disminuyan la seguridad del rodado. En particular podrán contar con bodegas especialmente acondicionadas para el transporte de equipamiento específico de la actividad turística ofertada, tales como bicicletas, canoas, equipo de montaña, fotografía y pesca entre otros.

ix. Los asientos y sus espacios libres serán, como mínimo, similares a los exigidos en los vehículos afectados a los servicios de Larga Distancia Común, debiendo contar todos ellos con cinturones de seguridad que cumplimenten la normativa establecida en el Anexo C del Decreto N° 779 de fecha 20 de noviembre de 1995. Adicionalmente, podrán contar con lugares y asientos específicos para el desarrollo de actividades vinculadas o propias del servicio turístico ofertado, siempre que los mismos no afecten las condiciones de habitabilidad, seguridad y confort propias de la unidad y no se permita el uso o permanencia en ellos de pasajeros cuando la misma se encuentre en movimiento.

x. Los vehículos estarán diseñados de modo tal que los pasajeros no puedan viajar en el techo, parados en estribos o cualquier otra condición que pueda afectar su seguridad.

xi. En el caso de contar con equipos que funcionen con gas licuado (estufa, calefón o cocina), los mismos deberán tomar el aire para la combustión y evacuar los gases de combustión en forma externa al habitáculo de la unidad, debiendo adicionalmente cumplir con las normas que establece el ENTE NACIONAL REGULADOR DEL GAS.

xii. Los vehículos deberán estar dotados de alarma destinada a detectar fugas de gas y los nichos para las garrafas deberán situarse en alojamientos totalmente independientes del habitáculo para pasajeros o personal de conducción, debiendo contar con ventilación externa.

xiii. Las unidades deberán satisfacer la totalidad de las exigencias de seguridad establecidas por el plexo legal vigente en la jurisdicción nacional.

xiv. Los rodados podrán estar dotadas de nichos dormitorios, los cuales podrán ser utilizados exclusivamente cuando el vehículo esté detenido en un parador turístico habilitado a tal fin, debiendo los mismos satisfacer las siguientes condiciones:

1. Las bocas de ventilación de cada habitáculo estarán diseñadas de forma tal de garantizar la correcta ventilación de los mismos y deberán ser independientes de las salidas de emergencia y del sistema de ventilación del resto de los habitáculos.

2. Los materiales estructurales, revestimientos, colchones, sábanas y mantas entre otros deberán ser de características ignífugas.

c) Las unidades destinadas al turismo de aventura a su vez estarán provistas de los siguientes equipos y elementos:

i. Sistema de radiofrecuencia o telefonía satelital para estar comunicado con su base de operaciones y organismos de emergencia.

ii. Botiquín completo de primeros auxilios.

iii. Equipo fijo o manual de GPS (Global Position System).

iv. Cartas topográficas de los circuitos turísticos.

d) La seguridad en la prestación de los servicios de transporte, elección de los circuitos turísticos y las actividades a realizar, son exclusiva responsabilidad de la empresa de transporte, el que deberá contemplar y evaluar antes del inicio de cada viaje, entre otros, los siguientes presupuestos mínimos.

i. Compatibilidad entre la aptitud psicofísica del contingente y el circuito turístico y actividades programadas a realizar.

ii. Pronóstico meteorológico.

iii. Régimen de crecidas de los ríos.

iv. Estado de rutas o sendas a ser utilizadas (informes de la autoridad vial competente y/o informe de lugareños).

v. Poseer un plan de contingencia para las distintas emergencias posibles.

vi. Verificar el correcto estado mecánico del vehículo, accesorios y de su sistema de comunicación y posicionamiento geográfico.

vii. Informe a la base de operaciones de la hora de inicio del viaje, horario previsto de las paradas y de llegada a destino.

### **Transporte interurbano de pasajeros**

Decreto 958/92: Fija el marco regulatorio del autotransporte interurbano de pasajeros de jurisdicción nacional.<sup>23</sup>

Decreto 808/95: Modifica el decreto N° 958/92 estableciendo nuevas normas para la reglamentación del transporte interurbano de pasajeros de jurisdicción nacional.<sup>24</sup>

### **Régimen de penalidades**

DECRETO 253/95: Aprueba el Régimen de Penalidades por Infracciones a las Disposiciones Legales y Reglamentarias en Materia de Transporte Automotor de Jurisdicción nacional. Fija multas y sanciones.<sup>25</sup>

DECRETO 1395/98: Modifica el Régimen de Penalidades aprobado por decreto N° 253/95.<sup>26</sup>

### **Vehículos**

RESOLUCION ST N°395/89: Aprueba el Reglamento para la Habilitación de Vehículos de Transporte por Automotor de Pasajeros de jurisdicción nacional. Se aplica en la inspección técnica de vehículos.<sup>27</sup>

---

23 [www.cnrt.gov.ar](http://www.cnrt.gov.ar)

24 [www.cnrt.gov.ar](http://www.cnrt.gov.ar)

25 [www.cnrt.gov.ar](http://www.cnrt.gov.ar)

26 [www.cnrt.gov.ar](http://www.cnrt.gov.ar)

27 [www.cnrt.gov.ar](http://www.cnrt.gov.ar)

## **Conductores**

Resolución ST N° 444/99: Aprueba el Reglamento para el otorgamiento y uso de la Licencia Nacional Habilitante y el Régimen de sanciones de los prestadores médicos habilitados.<sup>28</sup>

## **Transito**

LEY 24449: Ley de Tránsito y Seguridad vial. 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. Quedan excluidos los ferrocarriles.<sup>29</sup>

Decreto N° 779/95: Reglamenta la Ley de Tránsito y Seguridad vial.<sup>30</sup>

### **Decreto 958/92:**

Requisitos de los operadores de los servicios de transporte por automotor de pasajeros, ya sean personas físicas o jurídicas:

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

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

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

---

28 [www.cnrt.gov.ar](http://www.cnrt.gov.ar)

29 [www.cnrt.gov.ar](http://www.cnrt.gov.ar)

30 [www.cnrt.gov.ar](http://www.cnrt.gov.ar)

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

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

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

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

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

#### MATERIAL RODANTE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

b) Respetar el valor tarifario máximo establecido.

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

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

### CAPITULO III - SERVICIOS DE TRÁFICO LIBRE

Art. 26. - COMUNICACION PREVIA - Los transportistas de servicios públicos podrán desarrollar servicios de tráfico libre en cualquier recorrido de jurisdicción nacional, previa

comunicación a la autoridad de aplicación, con un plazo no menor a los TREINTA (30) días corridos antes de la iniciación de los nuevos servicios. La comunicación realizada en la forma y el tiempo establecidos, surtirá los efectos de una autorización automática respecto de lo comunicado, no pudiendo el transportista modificar las condiciones de la prestación sin comunicación previa. Los datos de los servicios se inscribirán en el Registro respectivo con la fecha de recepción de la comunicación, así como toda modificación que informen los transportistas. En dicha comunicación, el transportista deberá informar sobre los servicios que decida prestar, y en particular:

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

b) Frecuencias, horarios y tarifas.

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

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

Art. 27. - MODIFICACIONES - Toda modificación en cualquiera de dichas especificaciones, deberá comunicarse a la autoridad de aplicación con una anticipación de TREINTA (30) días corridos. La supresión de frecuencias o de servicios, será comunicada con una anticipación de SESENTA (60) días corridos, y será debidamente informada a los usuarios en los lugares de venta de pasajes.

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

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

Art. 31. - VIAJES ESPECIALES U OCASIONALES - Las empresas de transporte público y ejecutivo podrán realizar viajes especiales u ocasionales, sin que sea necesario un permiso especial al efecto. Periódicamente deberán comunicar a la autoridad de aplicación los viajes de este carácter que se hayan realizado. Los viajes especiales u ocasionales no estarán sujetos a limitaciones de kilometraje o de duración mínima o máxima. Cuando los viajes especiales deban cumplirse entre cabeceras que cuentan con servicios públicos o de tráfico libre, o que pueden vincularse mediante la combinación de estos servicios, no será obligatorio realizar el transporte mediante los servicios ya existentes.

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

#### CAPITULO IV - SERVICIOS EJECUTIVOS

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

#### CAPITULO V - TRANSPORTES TURISTICOS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 39.- REQUISITOS DE LA COMUNICACION - En la comunicación previa mencionada, el transportista deberá exclusivamente informar:

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

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

c) Motivo que origina el viaje.

**Decreto 808/95:**

"ARTICULO 12. - RADICACION. Los vehículos que integren el parque móvil deberán estar radicados y matriculados en forma definitiva y permanente en la REPUBLICA ARGENTINA, con excepción de aquellas unidades destinadas exclusivamente a servicios de transporte de carácter internacional. En el Registro Nacional deberán inscribirse los datos relativos a la propiedad de los vehículos que permitan la identificación del mismo. El material rodante que se afecte a la prestación de los servicios deberá pertenecer en propiedad a la empresa titular en cuanto a la prestación de aquéllos, a cuyo fin se deberá acompañar el título que así lo acredite, o encontrarse bajo contrato de "leasing" celebrado a su respecto por la empresa permissionaria. Dicho contrato tendrá por objeto conceder el uso y goce de la unidad vehicular, y el precio deberá reflejarse en una suma fijada estipulada previamente, con independencia de la recaudación que resulte de dicho uso, y de toda otra erogación que el mismo ocasione. Asimismo, el personal que se afecte a la conducción de los vehículos incluidos en un contrato de "leasing" o en otras contrataciones referidas en el párrafo siguiente, deberá guardar relación de dependencia con la empresa operadora que explota el servicio. La falta de cumplimiento a lo dispuesto en el presente párrafo, hará presumir, salvo prueba en contrario, la realización de un servicio de transporte por automotor de pasajeros en violación a las modalidades autorizadas, quedando encuadrada dicha conducta en las previsiones contenidas -para ese tipo de infracción- en el Régimen de Penalidades vigente. Los vehículos actualmente afectados a los servicios cuya tenencia tuviere lugar en virtud de figuras jurídicas diferentes a las anteriormente mencionadas, podrán ser utilizados durante el plazo de UN (1) año o hasta el momento del vencimiento de aquéllas en caso de que el mismo tuviese lugar con anterioridad. La Autoridad de Aplicación podrá establecer la normativa destinada a la afectación de vehículos de tipo utilitario a la prestación de servicios de transporte por automotor interurbano e internacional de pasajeros, estableciendo sus condiciones técnicas y de diseño, y las clases de servicios en que los mismos puedan ser utilizados. En tales disposiciones se incluirán pautas relativas a vehículos especiales de transporte de personas, destinados a prestaciones de turismo deportivo."

"ARTICULO 19. - ADECUACION DEL PERMISO. 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.

En tal sentido podrán ampliar las modalidades de tráfico que sean exclusivamente interjurisdiccionales, sin variar la categorización de los servicios. Dicha modificación deberá ser comunicada con una antelación de TREINTA (30) días a la Autoridad de Aplicación y mantenida por un lapso mínimo de NUEVE (9) meses. Cuando la ampliación involucre a tráficos intraprovinciales, se requerirá la autorización expresa de la citada Autoridad, previa conformidad de las provincias involucradas. 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 TREINTA (30) días y mantenidas por un lapso mínimo de TRES (3) meses. 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. Una vez otorgada la reducción de frecuencias, la empresa no podrá postularse para la prestación de nuevos servicios públicos o petitionar la realización de tráfico libre, en el corredor en cuestión, en el período de DOCE (12) meses siguientes. La Autoridad de Aplicación resolverá en consecuencia, teniendo en cuenta lo señalado, las modalidades de tráfico y todo otro elemento que resulte vinculado a dicho aspecto, pudiendo rechazar la solicitud de reducción por razones fundadas en el interés público, a fin de mantener el servicio donde resultare necesario".

"ARTICULO 21. - OTORGAMIENTO DE PERMISOS. 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 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".

"ARTICULO 22. - LICITACION PÚBLICA. 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".

"ARTICULO 28. - DEBER DE CONTINUIDAD. A fin de asegurar condiciones mínimas de regularidad y de seguridad al público usuario, y sin perjuicio de las prestaciones estacionales, los servicios de tráfico libre deberán mantenerse por el lapso de NUEVE (9) meses. En el caso de no iniciarse un servicio de tráfico libre autorizado, o bien, habiéndose iniciado fuese suspendido antes del término mencionado, además de disponerse la caducidad del servicio en cuestión, el transportista involucrado quedará inhabilitado de petitionar nuevos servicios de tráfico libre durante el período de DOS (2) años".

"ARTICULO 37. - Los servicios de transporte por automotor para el turismo se clasificarán en:

- a) Receptivo: es el realizado en la forma establecida en el inciso a) del artículo anterior.
- b) Excursión: es aquel que, previendo el regreso del contingente al punto de partida, realiza el traslado del mismo a las visitas y paseos incluidos como complemento en la programación turística.
- c) Gran Turismo: es el realizado para atender a programaciones turísticas.
- d) Exclusivo: 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 accesoria la inhabilitación por el término DIEZ (10) 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 miembros del consejo de vigilancia".

Art. 2° - Incorpórense como Artículos 25 bis, 25 ter y 48 bis, del Decreto N° 958/92:

"ARTICULO 25 bis. - CESION DE PERMISOS. Los permisos de explotación del servicio público de transporte de pasajeros por automotor de carácter interjurisdiccional no podrán ser cedidos ni transferidos total o parcialmente sin la expresa autorización de la SECRETARIA DE TRANSPORTE. La persona física o jurídica que resulte cesionaria deberá reunir las calidades y condiciones exigidas para ser titular de un permiso con el objeto de garantizar la eficiencia y continuidad del servicio, y asimismo, asumirá a su cargo todas las obligaciones que eran responsabilidad del cedente, vinculada con la prestación del servicio de transporte. La Autoridad de Aplicación establecerá los requisitos que deberá contener la respectiva solicitud de transferencia".

ARTICULO 25 ter. - La transferencia de cesión de permiso será autorizada solamente cuando se materialice exclusivamente en empresas permisionarias de servicios públicos de jurisdicción nacional, ya sean interprovinciales o internacionales. La Autoridad de Aplicación evaluará si la transferencia o cesión solicitada está orientada hacia la monopolización de la oferta en corredor de que se trate, en cuyo caso podrá denegar la respectiva solicitud, con el objeto de asegurar la diversificación de operadores. La transferencia o cesión se entenderá perfeccionada una vez autorizada por la citada Autoridad, mediante acto fundado, debidamente notificado y consentido por el cesionario. La empresa cedente no podrá postularse en el procedimiento de selección respecto de nuevas frecuencias en la misma traza a la que corresponda el servicio cuyo permiso fue transferido dentro de un período de CINCO (5) años contado a partir de que dicha transferencia quedó perfeccionada".

"ARTICULO 48 bis. - PATRIMONIO, GARANTIAS, TRANSFORMACIONES Y FUSIONES. La Autoridad de Aplicación determinará el patrimonio mínimo con que deberán contar los prestadores de los servicios públicos, de servicios de transporte para el turismo y de servicios ejecutivos, el que deberá guardar proporcionalidad con las prestaciones que en cada caso se realicen. Asimismo fijará el tipo y monto de las garantías que aquéllos deberán constituir en función de los referidos servicios, las que deberán establecerse respetándose el mismo criterio de proporcionalidad. Asimismo posibilitará la transformación de las actuales empresas operadoras, orientando el proceso de integración de las mismas mediante acuerdos de gerenciamiento, colaboración empresaria, fusiones societarias u otras formas de reorganización empresaria".

## **2-2) NORMAS VIGENTES SOBRE EL TRANSPORTE AUTOMOTOR DE PASAJEROS PARA EL TURISMO**

A continuación se presenta el conjunto de normas vigentes que enmarcan los derechos y obligaciones de los usuarios del transporte terrestre de jurisdicción nacional.<sup>31</sup>

### **Transporte automotor publico urbano:**

#### **Derechos del usuario:**

- Exigir el cumplimiento de las normas de seguridad relativas al vehículo y al conductor del servicio.
- Exigir el cumplimiento del recorrido, la frecuencia y las tarifas.
- Ascender y descender del vehículo en la parada autorizada por el gobierno de la Ciudad de Buenos Aires o municipio correspondiente.
- Ascender y descender del vehículo en todas las esquinas los días de lluvia.
- Ascender y descender del vehículo en todas las esquinas entre las 22:00 y las 6:00 horas.
- Realizar sus reclamos ante la empresa a través de la línea telefónica gratuita exhibida en las unidades de la empresa.
- Realizar sus reclamos ante la CNRT a través de la línea telefónica gratuita 0800-333-0300 o apartado postal 129 C.P. 1000 Correo Central
- Obtener un comprobante de viaje o boleto conteniendo la siguiente información obligatoria:

Boleto de máquina: importe del pasaje requerido, número de sección de ascenso, sigla de la empresa o logotipo, número de línea y fecha de emisión, número correlativo de boleto.

---

<sup>31</sup> www.cnrt.gov.ar

Boleto de expendio manual: valor tarifario, nombre de la empresa, número de línea, número de boleto.

**Pases, franquicias y tarifas especiales:**

- El certificado de discapacidad previsto por la Ley N° 22.431 y su modificatoria será documento válido para acceder al derecho de gratuidad para viajar en los distintos tipos de transportes colectivos terrestres, sometidos a contralor de la autoridad nacional.
- Las personas no videntes podrán viajar en los vehículos de transporte públicos de pasajeros de corta, media y larga distancia, sometidas a contralor de autoridad nacional, acompañadas de un (1) perro guía, previa autorización que extenderá la Secretaría de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.
- El animal autorizado a viajar como perro guía deberá hacerlo con bozal y deberá ubicárselo de manera tal que no afecte la comodidad y desplazamiento de los restantes usuarios. El no vidente será responsable de todos los perjuicios que pudiere ocasionar el animal.
- Los estudiantes que concurren a escuelas estatales de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Preescolar, ciclo primario y el 1° y 2° año) o a la EGB de las escuelas estatales de la Provincia de Buenos Aires (Preescolar y de 1° a 9° grado) abonan una tarifa diferencial de \$ 0.05.- cualquiera sea el trayecto que medie hasta el establecimiento educacional al que concurren. En los trayectos con origen y destino en la provincia de Buenos Aires dicha tarifa es de \$ 0.10.-. Ante cualquier consulta comuníquese al teléfono gratuito de las empresas que figura en el interior de los vehículos.
- Los estudiantes secundarios de establecimientos públicos o privados con subvención estatal o de polimodal y terciarios no universitarios pueden tramitar la credencial para obtener un boleto diferencial de un valor correspondiente al 50% del valor del boleto mínimo de las líneas de autotransporte público colectivo de jurisdicción nacional. Están habilitados para realizar viajes de lunes a viernes y sábados hasta las 14 horas, siempre que en ella conste el horario de concurrencia a las actividades. Para saber como obtener este beneficio comuníquese con la Empresa de Transporte.

### **Obligaciones del Usuario:**

- Esperar el vehículo en la parada correspondiente, solicitando con anticipación su detención.
- Indicar al conductor el destino en el momento de solicitar boleto.
- Respetar las normas establecidas para las personas con movilidad reducida en relación al uso prioritario de los asientos.
- Respetar la prohibición de fumar.
- Conservar el boleto durante todo el viaje.

### **Obligaciones de la Empresa:**

- Cumplir y exhibir en los vehículos el recorrido de la línea, los horarios y cuadros tarifarios autorizados.
- Prestar el servicio con vehículos habilitados ante la C.N.R.T. que cumplan con la revisión técnica obligatoria cada 6 meses.
- Prestar el servicio con conductores que posean la licencia nacional habilitante al día. Dicha licencia implica la aprobación de exámenes destinados a evaluar la aptitud psicofísica.
- Cumplir con la frecuencia establecida en horarios nocturnos para los servicios troncales. De 22:00 a 24:00 un servicio cada 15 minutos y de 00:00 a 4:00 un servicio cada 30 minutos.
- Respetar el nivel permitido de emisión de gases contaminantes y/o ruidos.
- Poseer instalaciones afectadas en forma exclusiva a la guarda de vehículos fuera de servicio, estando prohibida para tal fin la utilización de la vía pública.
- Recibir los reclamos del usuario a través de una línea telefónica de cobro revertido cuyo número debe ser exhibido en el exterior e interior de los vehículos.
- Responder por escrito los reclamos de los usuarios en un plazo de treinta días de haberse recibido.

### **Obligaciones del Conductor:**

- Tratar con respeto y consideración a los usuarios.
- Conducir en forma prudente respetando las normas de tránsito y la velocidad autorizada.
- Cumplir y hacer cumplir las disposiciones relativas a personas con movilidad reducida.
- No conversar con los pasajeros.
- No abandonar el puesto de conducción durante la prestación del servicio.
- Respetar la prohibición de fumar.
- Respetar la prohibición de escuchar radio.
- No cumplir tareas de expendio y cobro de boletos.
- Respetar la parada establecida deteniendo el vehículo junto a la acera en forma paralela al cordón.

### **Transporte automotor de larga distancia:**

#### **Derechos del usuario:**

- Exigir el cumplimiento de las normas de seguridad relativas al vehículo y al conductor del servicio.
- Exigir el cumplimiento del recorrido, del horario y las tarifas.
- Transportar hasta 15 kg. de equipaje en forma gratuita, recibiendo la correspondiente contraseña o guía de equipaje.
- Realizar sus reclamos ante la empresa a través de la línea telefónica gratuita exhibida en las unidades de la empresa.
- Realizar sus reclamos ante la CNRT a través de la línea telefónica gratuita 0800 - 333 - 0300 o Apartado Especial N° 129 (C1000WAB) Correo Central

### **Pases, franquicias y tarifas especiales:**

- El certificado de discapacidad previsto por la Ley N° 22.431 y su modificatoria será documento válido para acceder al derecho de gratuidad para viajar en los distintos tipos de transportes colectivos terrestres, sometidos a contralor de la autoridad nacional.
- Las personas no videntes podrán viajar en los vehículos de transporte públicos de pasajeros de corta, media y larga distancia, sometidas a contralor de autoridad nacional, acompañadas de un (1) perro guía, previa autorización que extenderá la Secretaría de Transporte del Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios.
- El animal autorizado a viajar como perro guía deberá hacerlo con bozal y deberá ubicárselo de manera tal que no afecte la comodidad y desplazamiento de los restantes usuarios. El no vidente será responsable de todos los perjuicios que pudiere ocasionar el animal.
- Boleto universitario: Se establece un descuento del veinte por ciento (20%) a las tarifas correspondientes a las líneas de servicios interurbanos de jurisdicción nacional utilizadas por estudiantes secundarios, universitarios y personal docente

### **Categorías de los Servicios:**

El usuario debe conocer las comodidades de cada categoría para controlar que el servicio adquirido sea el que figura en el pasaje y el que, finalmente, la empresa le brinde.

### **Devoluciones de Pasajes:**

Si la empresa cancela el viaje, deberá devolver la totalidad del importe.

Si el usuario desiste del viaje, se le reintegrará una proporción de la tarifa, según con la anticipación con que haya devuelto el boleto:

- Desde las 24 hs. anteriores y hasta la hora de salida del vehículo: 70%

- Desde las 48 hs. y hasta las 24 hs. anteriores a la salida del vehículo: 80%
- Más de 48 horas: 90 %

### **Equipaje:**

Está permitido transportar 15 kilogramos en forma gratuita.

- Junto al pasaje le deberán entregar 4 talones troquelados o adhesivos, para identificar el equipaje.
- Dichos talones deberán tener la misma numeración del pasaje.
- Los talones serán anexados a cada uno de los bultos por personal de la empresa.
- Se puede declarar el valor del bulto antes de realizar el viaje, pactándolo entre las partes.

### **Pérdida o deterioro:**

- Deberá presentar el reclamo dentro de las 24 horas de haber realizado el viaje
- La empresa está obligada a entregar una constancia de recepción de dicho reclamo o consignarlo en el comprobante de equipaje.
- Se considera efectivamente extraviado el equipaje que no haya sido devuelto dentro de los 5 días de haber presentado el reclamo. En este caso la empresa está obligada a indemnizarlo.

### **Recomendaciones:**

- Luego de finalizado el viaje, recuerde no entregar el talón de control hasta haber recibido su equipaje.
- En el momento de recibir su equipaje, no olvide verificar su integridad. Si nota que ha sido violado o se ha deteriorado, efectúe el reclamo en forma inmediata.

### **Servicios unificados:**

Si por razones particulares, la empresa unificara dos o más servicios en uno:

- La salida del servicio puede demorarse hasta una hora si el viaje por realizar no supera los 700 kilómetros y hasta dos horas si supera los 700 kilómetros.
- La empresa deberá ofrecer un servicio de categoría igual o superior a la reservada.

### **Obligaciones del Usuario:**

- Controlar la exactitud de los datos obrantes en el boleto en el momento de su adquisición.
- Efectuar la denuncia en caso de pérdida o deterioro de equipaje ante la empresa antes de las 24 horas de finalizado el viaje.
- Abonar el excedente de equipaje a cambio de lo cual la empresa deberá extender el comprobante correspondiente.
- Respetar la prohibición de fumar.
- Conservar el boleto durante todo el viaje.

### **Obligaciones de la Empresa:**

#### Venta de Boletos

Consignar en el boleto emitido los siguientes datos:

- Nombre y apellido del pasajero
- Nacionalidad
- Tipo y N° de documento
- Categoría del Servicio
- Origen y destino del viaje
- Fecha de emisión del pasaje

- Empresa operadora del transporte
- Lugar, fecha y hora de origen
- Lugar, fecha y hora estimada de arribo a destino
- Tarifa cobrada
- Clave única de identificación tributaria. (CUIT)

El boleto deberá contener una leyenda que consigne el siguiente texto: “El presente boleto da derecho al transporte sin cargo de hasta quince (15) kilogramos”.

### **Equipaje:**

- Recibir el equipaje del usuario entregando la contraseña identificatoria correspondiente, transportando en forma gratuita hasta 15 kg. de equipaje.
- Facilitar la contratación en forma optativa de seguros de equipaje adicional entregando el comprobante de dicha operación en caso de concretarse la misma.

### **Servicio:**

- Exhibir en el exterior de los vehículos la identificación de la categoría de servicio.
- Prestar el servicio con vehículos habilitados ante la C.N.R.T. que cumplan con la revisión técnica obligatoria cada 6 meses.
- Prestar el servicio con dos conductores que posean la licencia nacional habilitante al día. Dicha licencia implica la aprobación de exámenes destinados a evaluar la aptitud psicofísica.
- Hacer cumplir el descanso reglamentario de sus conductores.
- Respetar el nivel permitido de emisión de gases contaminantes y/o ruidos.

- Dotar los vehículos de: botiquín de primeros auxilios, equipo de auxilio mecánico y dispositivo de registro de operaciones (tacógrafo).
- Fijar el punto de partida de los servicios con origen en la ciudad de Buenos Aires en la E.T.O.R.
- Recibir los reclamos del usuario a través de una línea telefónica de cobro revertido cuyo número debe ser exhibido en el exterior e interior de los vehículos.
- Responder por escrito los reclamos de los usuarios en un plazo de treinta días de haberse recibido

### **Obligaciones del Conductor**

- Tratar con respeto y consideración a los usuarios.
- Conducir en forma prudente respetando las normas de tránsito y a la velocidad autorizada.
- Cumplir y hacer cumplir las disposiciones relativas a personas con movilidad reducida y a la prohibición de fumar

## **2-3) PROYECTO DE LEY SOBRE LA CREACIÓN DE UN REGISTRO NACIONAL PARA EL TRANSPORTE TURISTICO RECEPTIVO**

Es una modificación del artículo 1, inciso A, de la ley 18829.

### Descripción del proyecto:

ART. 1°- Inclúyase en el sistema del Registro Único del Transporte Automotor (R.U.T.A), la registración de las empresas y vehículos destinados a servicios de Transporte Automotor para el Turismo. La autoridad nacional en materia de transporte, fija los requisitos pertinentes y regula la participación del sector turístico en la administración del sistema.<sup>32</sup>

ART. 2°- La presente ley se aplica al Transporte de Pasajeros Interjurisdiccional por Automotor para el Turismo, en todas sus modalidades. La mencionada autoridad debe reglamentar el otorgamiento de permisos para los servicios comprendidos en la presente y comenzar la registración de inmediato

ART. 3°- Modificase el Art. 1° inciso a) de la Ley 18829, que queda redactado de la siguiente manera: "La prestación directa o la intermediación en la reserva o locación de servicios en cualquier medio de transporte en el país o en el exterior"

ART. 4°- Se entiende por Transporte Automotor para el Turismo aquel servicio que se desarrolla con el objeto de atender una programación turística a brindar a uno o más pasajeros. Quedan comprendidos: los servicios entre puertos, aeropuertos o terminales de ómnibus; los traslados a sus alojamientos; los paseos y excursiones (deportivas, de aventura, culturales, etc.) que se realicen a zonas turísticas y sus atractivos; los traslados de conexión entre distintas localidades, relacionadas o no a un Corredor Turístico. Quedan incluidos los tráficós con otros países, conforme los respectivos convenios internacionales en vigencia.

ART. 5°- El diseño y condiciones de los vehículos que se afecten al servicio de Transporte Automotor para el Turismo, tanto a nivel nacional, como para un corredor turístico, deben ajustarse a las disposiciones generales en materia de tránsito y a las específicas de transporte. Deben portar la documentación que exigen tales normativas y la Orden de Servicio, expedida por la empresa de viajes y/o turismo registrada, a la cual está afectada la unidad. Todos los vehículos deben estar radicados en el país en forma permanente.

---

<sup>32</sup> <http://www.derechodelturismo.net/contenidosVer.php?contenidoID=147>

ART. 6- El vehículo habilitado debe ser propiedad de una agencia o empresa de viajes y turismo, registrada ante la autoridad en esta materia, de acuerdo a la Ley 18829, o bien presentar un contrato entre la empresa y el propietario de la unidad, que acredite que la misma está legítimamente afectada al servicio de turismo.

ART. 7º - En los servicios para el turismo deben transportarse exclusivamente pasajeros destinados a realizar la programación turística y no los que sean ajenos a este servicio. Pueden inscribirse solo las agencias de viajes y/o turismo, en las condiciones reglamentarias.

ART. 8º - Las agencias que valiéndose de la habilitación para realizar servicios de transporte para el turismo lleven a cabo prestaciones de transporte previstas para los servicios regulares de transporte automotor de pasajeros serán pasibles de las sanciones correspondientes, que pueden llegar, en caso de reincidencia, a la caducidad de la licencia otorgada por la autoridad en materia de Turismo.

ART 9º - Las empresas habilitadas para realizar transporte regular, o el denominado Oferta Libre, solo podrán efectuar viajes turísticos bajo las normas que expresa el art. 6 de la presente Ley.

Art.- 10º - Cuando dos (2) o más provincias decidan constituir un CORREDOR TURISTICO, cuya delimitación geográfica quede claramente establecida y las provincias celebren acuerdos de vigencia recíprocas de las habilitaciones de sus respectivas Direcciones de Transportes y el CORREDOR sea reconocido por la Secretarías de Turismo y de Transporte de la Nación, tendrá vigencia en forma automática la autorización para el tráfico interjurisdiccional internacional o prestadores exclusivos entre las provincias que constituyan el CORREDOR, por parte de la Secretaría de Transporte de la Nación

ART. 11º - Cuando la autoridad nacional del transporte no cuente con oficinas locales para la tramitación de habilitaciones, deberá delegar, convenio mediante, en los organismos provinciales en la materia tales diligenciamientos.

ART. 12º - Los vehículos habilitados a nivel nacional o sólo para un corredor, deben cumplir los requisitos generales pertinentes para circular y portar la documentación que exigen las normativas de tránsito y del transporte y la orden de servicio, expedida por la empresa de viajes y turismo a la cual está afectada la unidad.

ART.13º - Comuníquese al Poder ejecutivo.-

### Fundamentos del proyecto:

La Ley 24449, y el Decreto 958/92, Modificado por el Decreto 808/95 hicieron que con fecha 19/04/2002 se dicte en la Secretaria de Transporte de la Nación la Resolución 13/2002 la que sustituye el Art. 1 de la Resolución 127/2001, de la misma Secretaria, suspendiendo hasta el dictado de la reglamentación definitiva la recepción de solicitudes de inscripción y modificación de inscripciones vigentes a los servicios para el turismo en el REGISTRO NACIONAL DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS POR AUTOMOTOR de pasajeros creado por el Decreto 958/92 y el servicio de Oferta Libre en el Registro Nacional del TRANSPORTE DE PASAJEROS POR AUTOMOTOR DE CARÁCTER URBANO Y SUBURBANO creado por el Decreto 656/94.

El mismo Decreto 958/92 en su Art.34, establece que dicha autoridad dictara conjuntamente con la Secretaria de Turismo de la Presidencia de la Nación las normas pertinentes que se ajustaran a los principios generales del decreto en cuanto a la libertad de comercio y la tutela de la calidad y seguridad de los servicios.

Deseo destacarle que los servicios que presta el TRANSPORTE TURISTICO RECEPTIVO se encuentran clasificados en el artículo 37 Inc. a) y b) dentro de la modalidad que señala el Art. 36 inc. a) del Decreto 958/92., y debe contar con un ordenamiento y regulación claramente diferenciado del que realiza el denominado OFERTA LIBRE (Decreto 656/94)

Como se sabe el turismo receptivo se ha constituido en una actividad prioritaria para el Gobierno Nacional por su gravitación económica, como fuente productora de divisas y generadora de empleo.

El desarrollo y crecimiento del turismo receptivo en nuestro país, tiene en el TRANSPORTE TURISTICO, uno de sus principales soportes, por lo que necesita de reglas claras y eficientes que permitan identificar claramente a los prestadores de estos servicios.

En la Honorable Cámara de Diputados de la Nación, se ha aprobado la LEY NACIONAL DE TURISMO que fuera enviada por el Poder Ejecutivo Nacional y donde se ha definido al Turismo como una POLITICA DE ESTADO y al sector privado como un ALIADO ESTRATEGICO DEL ESTADO.

Demás esta decir que los servicios afectados al transporte turístico receptivo poseen características muy diferenciales con el transporte público y al denominado de oferta libre, este

ultimo incorporado como consecuencia de una década donde las privatizaciones y los retiros voluntarios llevaron a muchas personas a ocupar un espacio en el transporte de pasajeros que sin duda se confunde con un servicio publico tradicional de pasajeros y al ser asimilado al turismo, arrastro a esta actividad a una problemática que esta afectando seriamente al sector. provocando el cierre del Registro para nuevas unidades.

Por otra parte, existen servicios turísticos para cuya prestación se requiere de vehículos antiguos o que superan los tiempos que establece la autoridad de aplicación y esto debe ser motivo de una regulación especial que no afecta al transporte público de pasajeros ni a la Oferta Libre.

Debe destacarse que por la experiencia recogida en el sector transporte de cargas, con la aplicación del REGISTRO UNICO DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR (RUTA) quedo demostrado que es posible aunar esfuerzos entre la gestión gubernamental y el sector privado

Sin duda que la creciente demanda de servicios de transporte turístico receptivo hace imperativo el dictado de un marco regulatorio que permita el incremento de la oferta del servicio de transporte TURISTICO RECEPTIVO, acompañando de esta forma el incremento que se registra en el sector hotelero/gastronómico y en otras actividades económicas terciarias vinculadas directa o indirectamente con el turismo.

En este sentido, los Gobiernos provinciales, Intendentes, Regiones, Corredores y Comarcas Turísticas, como así también entidades privadas vienen bregando en forma incansable para hacer realidad en este tema en particular, una POLITICA DE ESTADO, tal como lo expreso en mas de una oportunidad el señor Presidente D. Néstor Kirchner, para lograr regular y transparentar la prestación de los servicios de TRANSPORTE TURISTICO RECEPTIVO a nivel nacional, teniendo en cuenta las diferentes realidades a lo largo y ancho del extenso territorio de nuestro país.

Por otra parte, por la vía de sus canales institucionales públicos y privados se han propuesto diferentes formas de solución, tendientes a lograr un ordenamiento claro con la participación y el reconocimiento de las autorizaciones provinciales en espacios geográficos definidos, por provincias que conformen un corredor turístico.

Un ejemplo es el denominado CORREDOR DE LOS LAGOS ANDINO PATAGONICOS, cuyo espacio geográfico integran la zona cordillerana de las Provincias del

Chubut, Río Negro y Neuquén y que fueron definidos en el artículo 2 de la Disposición 125/2002 de la Secretaria de Transporte de la Nación También mediante Resoluciones sucesivas de la misma Secretaria, se ratifica semestral o anualmente desde hace casi una década lo actuado por las autoridades competentes de las Provincias de Río Negro, Chubut y Neuquén, con referencia a las autorizaciones de viajes de turismo de circuito cerrado exclusivamente para operar en la zona denominada "Corredor de Los Lagos Andino Patagónico. Este hecho al no quedar plasmado en forma definitiva mantiene a los transportistas dedicados al turismo sumidos en una permanente incertidumbre.

El artículo 124 de la Constitución Nacional expresa: "Las Provincias podrán crear REGIONES para el desarrollo económico y social y establecer órganos con facultades para el cumplimiento de sus fines y podrán también celebrar convenios internacionales mientras no sean Incompatibles con la Política Exterior de la Nación y no afecten las facultades delegadas al Gobierno Nacional o el Crédito Público de la Nación con conocimiento del Congreso Nacional. La ciudad de Buenos Aires tendrá el régimen que se establezca a tal efecto. Corresponde a las provincias el dominio originario de los recursos naturales existentes en su territorio".

Algunas provincias han ido haciendo realidad el artículo 124 de la Constitución Nacional y avanzado en acuerdos que definieron CORREDORES TURISTICOS y dentro de estas unidades menores de planeamiento como las COMARCAS.

Finalmente, los argentinos están transitando una etapa de clara transformación bajo la conducción del Presidente Kirchner, no se puede dejar de ocuparse de un tema central como el que se propone para uno de los sectores en franco crecimiento como el turismo. Se deben activar los marcos regulatorios, claros y transparentes para demostrar a la ciudadanía, a los gobiernos provinciales y al empresariado del sector que esto es una Política de Estado y no una mera declaración.

## **2-4) DOCUMENTACION PARA GESTIONAR TRÁMITES DE ALTAS DE UNIDADES**

La documentación detallada a continuación es la que debe presentarse para realizar el alta de una unidad. No obstante, de considerarlo necesario, previo al alta de la unidad, el vehículo deberá someterse a inspección.<sup>33</sup>

### **Aspectos generales:**

- El transportista debe contar con el permiso autorizado por la Secretaría de Transporte, para el servicio al cual desea incorporar la unidad.
- Haber dado cumplimiento a todas las exigencias establecidas por la normativa vigente relacionadas al servicio al cual desea incorporar la unidad.
- Este trámite es realizado personalmente, por el titular o apoderado (registrado ante esta Comisión) en nuestras oficinas de Parque Móvil.
- El trámite de alta es arancelado.

### **Documentación básica:**

- Formulario 07: El transportista debe completar el Formulario 07 - Altas y Bajas de Parque Móvil.
  - Formalidad: un formulario en original. La firma del titular del permiso, representante o apoderado podrá estar autenticada por Escribano e intervenida por el Colegio de Escribanos o bien deberá firmar ante el agente del Área Parque Móvil o ante una Delegación Regional habilitada por la C.N.R.T.
- Declaración Jurada de Seguros y Otras Obligaciones DDJJ: El transportista deberá presentar el formulario de Declaración Jurada de Seguros y Otras.
  - Formalidad: se deberá presentar por duplicado. Obligaciones:
    - El transportista declara el/los seguros que tiene la totalidad del parque móvil de su empresa.
    - Deberá constar en el formulario de Declaración Jurada todos los datos.
    - La firma del titular del permiso, representante o apoderado podrá estar autenticada por escribano e intervenida por el Colegio de Escribanos o

bien deberá firmar ante un agente del Área Parque Móvil o de alguna de las Delegaciones Regionales.

- El nombre de la/las compañía/as aseguradora/as debe estar completo para evitar cualquier confusión que pudiera surgir con otras empresas que contengan las mismas siglas.
- Título de Propiedad del Automotor: para la aprobación el título de propiedad deberá estar a nombre del titular del permiso (100% a nombre del titular). Además, debe estar autenticado por el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor, escribano o deberá presentar original y fotocopia la cual será autenticada por personal del organismo. En caso de estar autenticado la fecha de autenticación no podrá superar los 30 días.
  - En el caso de vehículos bajo leasing el transportista deberá acreditar el título de propiedad, el contrato de leasing y el contrato social de la empresa dadora.
    - Formalidad y Condiciones:
      - El título de propiedad deberá estar intervenido por el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor, indicando que la tenencia de la unidad, está a favor del transportista que solicita el alta.
      - El título de propiedad debe estar autenticado por el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor, escribano o deberá presentar original y fotocopia la cual será autenticada por personal del organismo. En caso de estar autenticado la fecha de autenticación no podrá superar los 30 días.
      - Podrá presentar original y fotocopia, para ser autenticada por personal del Organismo o fotocopia autenticada por escribano.
      - El contrato de Leasing deberá estar autenticado por escribano e intervenido por el Colegio de Escribanos.
      - En el contrato social de la empresa “dadora” deberá figurar explícitamente en la cláusula “Objeto Social” que la empresa puede realizar dentro de sus actividades la de dar vehículos bajo Leasing. El mismo deberá estar intervenido por el Registro Público de Comercio. El Transportista deberá presentar fotocopia autenticada por escribano. La autenticación nunca podrá superar los sesenta días.

- Certificado de Chasis o Importación: Se solicitará el Certificado de Chasis o Importación sólo si es la primera vez que el vehículo se incorpora a las bases de parque móvil.
  - Formalidad: El transportista debe presentar una fotocopia intervenida por el Registro Nacional de la Propiedad del Automotor.
- Arancel de Alta de Unidad:
  - Formalidad: El transportista deberá abonar un arancel de Alta y presentar el recibo original y el triplicado, el original se cruzará y se devuelve al transportista y el triplicado se adjuntará al trámite que se archiva en esta Comisión.
- Certificado de Inicio de Trámite: Sólo para los servicios de Oferta Libre. Dicho certificado es emitido por el Área de Oferta Libre la fecha de emisión no podrá superar los 15 días.

**Otra documentación dependiendo de las “características de la unidad”:**

Minibuses con peso máximo hasta 5000 Kg.:

- Categoría M1

Son los vehículos para el transporte de pasajeros con hasta 8 asientos, además del asiento del conductor y cuyo peso máximo no supere los 3.500 Kg.

- Categoría M2

*Equipados Fuera de Fábrica*

Vehículos para el transporte de pasajeros con más de 8 asientos, además del asiento del conductor y cuyo peso máximo no supere los 5.000 Kg.

- Categoría M3

Vehículos para el transporte de pasajeros con más de 8 asientos, y cuyo peso máximo supere los 5.000 Kg.

La documentación requerida para dichas categorías es:

- Certificado de Carrocería, fotocopia simple.
- Certificado de modificación de chasis (de corresponder), fotocopia simple.

### **Aspectos importantes a tener en cuenta:**

- Regulares:
  - Urbano:
    - Publico: Antigüedad máxima al momento del Alta: 10 años.
  - Interurbano:
    - Publico: Antigüedad máxima al momento del Alta: 10 años.
- Desregulados:
  - Turismo: Antigüedad máxima al momento del Alta: 10 años.
  - Ejecutivo: Antigüedad máxima al momento del Alta: 3 años. El expediente de carrocería debe ser aprobado para ese servicio.
  - Oferta libre:
    - Servicio Urbano Especial Básico: Antigüedad máxima al momento del alta: 10 años. Máximo 24 asientos.
    - Servicio Urbano Especial Ejecutivo: Antigüedad máxima al momento del alta: 3 años. Máximo 24 asientos y condiciones especiales de confort.
    - Portuario y Aeroportuario: Antigüedad máxima al momento del alta: 8 años. Se aceptan para este servicio automóviles.
    - Portuario y Aeroportuario de Jurisdicción Nacional: Antigüedad máxima al momento del alta: 8 años. Se aceptan para este servicio automóviles.
    - Escolar Interjurisdiccional: Antigüedad máxima al momento del alta: 10 años. Condiciones técnicas particulares entre otras el color de la unidad debe ser naranja.
    - Contratado: Antigüedad máxima al momento del alta: 10 años.
    - Hipódromo: Antigüedad máxima al momento del alta: 10 años.

## 2-5) DOCUMENTACION PARA GESTIONAR TRÁMITES DE BAJAS DE UNIDADES

El trámite de baja no es arancelado. Para registrar la baja de una unidad el transportista deberá estar al día con el cumplimiento de las deudas en concepto de Tasa nacional de Fiscalización del Transporte. Este Trámite puede realizado personalmente, en una Delegación Regional habilitada por la C.N.R.T. o ser realizado por correo, enviando la documentación detallada a continuación a la C.N.R.T, a su área de parque móvil.<sup>34</sup>

### Documentación básica para registrar la baja de una unidad:

- Formulario 07: El transportista debe completar el Formulario 07 - Altas y Bajas de Parque Móvil.
  - Formalidad: un formulario en original.
  - Condiciones: La firma del titular del permiso, representante o apoderado podrá estar autenticada por Escribano e intervenida por el Colegio de Escribanos o bien deberá firmar ante el agente del Área Parque Móvil o por personal de alguna de las Delegaciones Regionales.

### Otra documentación dependiendo del servicio:

- **Ámbito/Servicio:** Documentación correspondiente.
- **Ámbito Urbano de Oferta Libre:**
  - **Certificado de Inicio de Trámite:**
    - Formalidad: original intervenido por el Registro de Operadores.
    - Condiciones: El certificado deberá estar vigente con respecto al lapso que le otorga el Registro de Operadores (15 días).
- **Ámbito Interurbano para el Servicio Público Ejecutivo, de turismo internacional:** El transportista deberá presentar la cédula correspondiente al Servicio a dar de baja.

---

34 [www.cnrt.gov.ar](http://www.cnrt.gov.ar)

## 2-6) SEGUROS

Las empresas de transporte de pasajeros deben asegurar contra riesgos a las personas que transportan y deben especificar en la solicitud de permiso la compañía con la cual pretenden contratar el servicio. El decreto numero 27911/39 que reglamento la ley numero 12346/37 en el capitulo 2 del articulo 15 dice: ...“Las empresas deberán asegurar sus propios riesgos (incendio y daño del vehiculo) y los del personal y cargas que transporten, comprendiendo los riesgos de terceros y los del personal”.<sup>35</sup>

Las compañías de seguros del transporte automotor publico de pasajeros deben ser autorizadas por la resolución de la Superintendencia de Seguros de la Nación numero 25429/97. Entre ellas se encuentran:

- Argos mutual de seguros del transporte publico de pasajeros.
- La economía comercial S.A. de seguros generales.
- Garantía Mutual de seguros del transporte publico de pasajeros.
- Metropol Sociedad de Seguros Mutuos.
- Protección Mutual de Seguros del transporte publico de pasajeros.
- Mutual Rivadavia de Seguros del transporte publico de pasajeros.
- Trainmet Seguros S.A.

Esta resolución abarca también a vehículos de servicios ejecutivos y unidades de categoría M3, según la Ley N° 24.449, afectadas a servicios para el turismo y servicio aeroportuario de jurisdicción nacional, según lo prescripto por la Resolución de la Superintendencia de Seguros de la Nación N° 26.132/98.

---

<sup>35</sup> “Transporte Carretero Argentino”, de Noemí Wallingre, editorial Librerías Turísticas, 1995.

## 2-7) SUBSIDIOS

Los subsidios al transporte público son una importante herramienta para garantizar el acceso de la población a determinados bienes y servicios. En nuestro país, los subsidios que en este proyecto nos preocupan, surgen de un fondo fiduciario creado durante el gobierno de De la Rúa para financiar obras viales que obtiene sus recursos a través de una tasa aplicada al gasoil.<sup>36</sup>

En sus orígenes, este fondo destinaba el 80 % de sus recursos a obras viales y compensaciones a los corredores viales –a través del Sistema Vial Integrado (Sisvial) - y un 20 % a subsidios ferroviarios a través del Sistema Ferroviario Integrado (SIFER). Durante el gobierno del presidente Duhalde se aumentaron los recursos del fondo al transformar el monto fijo que se cobraba –\$ 0,05 por litro – en uno variable –18,5 % del precio libre de impuestos –. Paralelamente, se elevó el monto destinado a subsidios hasta el 40 %, incluyendo a partir de allí a las empresas de colectivos y de transporte de carga entre los beneficiarios, dando origen al Sistema Integrado de Transporte Automotor (SISTAU).

El SISTAU aglutina los subsidios para colectivos –SISTAU Pasajeros –, camiones –SISTAU Cargas y Refop – y empresas en emergencia –SISTAU Emergencia –. Asimismo, el SISTAU integra junto al SIFER el Sistema Integrado de Transporte Terrestre – Sitrans –. Ya durante el actual gobierno, se incorporó al patrimonio del fondo la totalidad de los ingresos provenientes de los contratos de concesión de los corredores de la red vial nacional y se elevó el monto de subsidios al 50 % al otorgar nuevas compensaciones a los concesionarios viales por la rebaja de peajes a través del Sistema de Compensaciones al Transporte (Siscota), todos integrantes del Sistema Integrado de Transporte (SIT).

La Secretaría de Transporte es el organismo encargado de distribuir los fondos del SISTAU entre las empresas de transporte de pasajeros en áreas urbanas y suburbanas, de jurisdicción nacional, provincial y/o municipal.

Para llevar a cabo tal distribución, el mencionado organismo diseñó dos coeficientes: el coeficiente de participación federal (CPF) y el coeficiente de distribución de compensaciones tarifarias (CDCT). Dichos coeficientes se componen de acuerdo a los siguientes parámetros: un 50 % por el monto de los ingresos brutos obtenidos por el beneficiario, un 25 % por los

---

<sup>36</sup> Alicia Tate, "Proyecto de Distribución de subsidios al transporte", Honorable Cámara de Diputados de la Nación, septiembre del año 2006.

kilómetros recorridos y el 25 % restante por los pasajeros transportados. Según los especialistas, este tipo de ponderación parece diseñada para beneficiar a grandes empresas de transporte de pasajeros que mantienen una importante recaudación por poseer buenos recorridos que le garantizan el transporte de una importante cantidad de pasajeros.

Cuando se creó el SISTAU, a través del decreto 652/2002, se planteó como objetivo compensar los desfases tarifarios generados por el impacto de la devaluación en la estructura de costos de las empresas de transporte. En ese sentido se entiende, que la categoría “ingresos brutos” no es la más representativa ni la de mayor peso en la estructura de costos de las empresas.

El parámetro más demostrativo de la estructura de costos de una empresa de transporte es la categoría “Kilómetros recorridos”. Parece obvio que los kilómetros recorridos son los que provocan el desgaste de las unidades, los que mayores costos de mantenimiento del parque móvil generan, los que determinan el consumo de gasoil y la mano de obra utilizada –tanto para su rodado como para su mantenimiento. Por tal motivo, parece mucho más razonable ponderar los criterios utilizados para el cálculo del CPF y el CDCT del siguiente modo: un 80 % para el parámetro “Kilómetros recorridos” y el 20 % restante a dividirlo en partes iguales entre los parámetros “Pasajeros transportados” y “Monto de ingresos brutos” de la empresa.

Calculados con la ponderación sugerida, tanto el coeficiente de participación federal (CPF) como el coeficiente de distribución de compensaciones tarifarias (CDCT) garantizarían una distribución de los fondos del SISTAU con un criterio básico de equidad, beneficiando a las pequeñas empresas de transporte de las áreas suburbanas que cumplen con una función social realizando recorridos de muchos kilómetros alejados de las zonas urbanas y transportando menos pasajeros.

Tal cual está diseñada, esta política de subsidios tiene consecuencias absolutamente distorsivas sobre el sector transporte, ya que beneficia a las grandes en desmedro de las pequeñas y medianas empresas del sector. Corregir esta distorsión resulta prioritario para evitar mayor concentración en el sector y la destrucción de cientos de pequeñas empresas que brindan trabajo y fortalecen nuestro tejido social y productivo.

## 2-8) SEGURIDAD

### Recomendaciones de la OMT sobre transporte y seguridad:<sup>37</sup>

- Se deben construir instalaciones con fácil acceso para los discapacitados.
- Se debe anotar en la lista de pasajeros, la ubicación de los pasajeros con discapacidades para que sean atendidas o socorridas especialmente, en casos de emergencia,
- El personal debe estar capacitado para facilitar el desenvolvimiento de los discapacitados.
- La distancia entre el lugar de embarque y desembarque y el lugar donde esperan las personas debe ser corta.
- Las sillas de ruedas deben ser guardadas adecuadamente para que no se rompan y se encuentran rápidamente.
- En las rutas terrestres se recomienda la instalación de baños y teléfonos para los discapacitados.
- Los estacionamientos de los aeropuertos o terminales deben ser amplios como para que los discapacitados (los que usan silla de ruedas o muletas) puedan pasar cómodamente.
- Los establecimientos deben estar a un solo nivel, o tener rampas y amplios ascensores.

### Buses de doble piso:

En la Argentina, cuando se habla de micros de doble piso hay dos cuestiones que no pueden dejar de mencionarse. Que el transporte automotor de pasajeros de mediana y larga distancia es casi el único medio de transporte masivo debido a la escasa participación de los medios de transporte aéreo y/o ferroviario. Esto se debe, en parte, a los costos, en dinero y tiempo, de cada uno de los medios de transporte en relación a las distancias de nuestro país. En segundo lugar, a nivel nacional en la Argentina los micros de doble piso representan alrededor de 66% del parque vehicular de pasajeros de servicio público. En números absolutos, circulan alrededor de 2763 micros de doble piso sobre un total de, aproximadamente, 4100 unidades habilitadas para ofrecer servicio público.

Las dimensiones del vehículo: el largo, el ancho, el eje de giro y el tamaño de la cabina del conductor. En términos generales, la reglamentación y normativa argentina es más restrictiva

---

<sup>37</sup> "Transporte Carretero Argentino", de Noemí Wallingre, editorial Librerías Turísticas, 1995.

en lo que hace a las dimensiones del vehículo y a las cargas sobre los ejes que la vigente en los países de la Unión Europea.

Los ensayos de estabilidad a los que son sometidos los distintos modelos de micros de dos pisos antes de salir al mercado. En este punto la Argentina se basa en la directiva 2001/ 85/ EG de la Unión Europea que establece que un vehículo ha de ser tan estable que no debe volcar cuando la superficie sobre la que descansa se inclina alternativamente a uno y otro lado formando un ángulo de 28° respecto al plano horizontal y que además dicta que para la certificación, el cumplimiento de la exigencia se puede verificar por medio del ensayo físico de un bus completo y cargado o mediante cálculos debidamente certificados.

Todos los micros deben contar con cinturones de seguridad. La reglamentación argentina establece desde el 1° de diciembre del año 2006 la obligatoriedad de instalar cinturones de seguridad de 2 puntos en todos los asientos para pasajeros y de 3 puntos para el conductor y acompañante conforme a la Ley Nacional de Tránsito.

En línea con los cuestionamientos a los micros de doble piso se presenta una novedosa tecnología que ha sido probada en automóviles y que ha demostrado prevenir cerca de un tercio de todos los accidentes mortales y reducir hasta un 80% los riesgos de vuelco. Vale aclarar que si bien no ha sido experimentada de vehículos que ofrecen servicios de mediana y larga distancia, puede ser un puntapié inicial para hacerlo. El ejemplo puede resultar de utilidad.

Los micros de doble piso deben estar carrozados conforme a las prescripciones de los fabricantes del chasis. Así como deben recibir mantenimiento constante con piezas que respeten las especificaciones originales y como todo vehículo de gran porte, deben ser operados de manera prudente y segura, contemplando las normas vigentes y las eventuales restricciones que impongan las condiciones del entorno físico.

Vale destacar que desde el año 1993 a la fecha, la participación vehicular del transporte automotor de pasajeros de mediana y larga distancia se ha reducido de un 13% a un 7.8% en comparación con los automóviles que han visto empeorada su situación ya que en 1993 su participación en la tasa de siniestralidad grave según el ISEV era de 54% y para el año 2006 es de 61.3%. El incremento no deja de ser significativo si se tiene en cuenta el concepto de las

responsabilidades múltiples en los siniestros viales y en la desmitificación de la culpabilidad de los micros de doble piso.

#### Control electrónico de estabilidad:

Una de las cuestiones que más suele cuestionársele a los micros de doble piso y que se encuentra instalada en el inconsciente colectivo es el grado de estabilidad que tienen los vehículos cuando circulan a altas velocidades o cuando los conductores realizan maniobras bruscas.

El control electrónico de estabilidad es un sistema que usa los sensores de velocidad de cada rueda y la capacidad de frenarlas individualmente; esto último es propio del sistema de frenos antibloqueante. Lo interesante de esta tecnología es que agrega un mecanismo que detecta cuando el vehículo se dirige en una dirección diferente a la indicada por el volante. Esto sucede cuando el conductor trata de tomar una curva cerrada a excesiva velocidad o trata de doblar en una ruta resbaladiza o trata de girar bruscamente el volante.

El sistema de control electrónico de estabilidad lo que hace es frenar la/s rueda/s necesarias para ayudar al conductor al mantener el control del vehículo y no vuelque.

#### Razones para que el transporte sea inseguro:

- Fallos en el diseño y construcción de las carreteras.
- Utilización de materiales poco adecuados a las características climáticas de la zona.
- Exceso de confianza por parte de los conductores.
- Exceso de velocidad.

## **2-9) SINTESIS DEL MARCO LEGAL**

A continuación se realizará una breve síntesis de los temas mas importantes del marco legal: la Resolución 382/2005, el Decreto 958/92, el Decreto 808/95, las Normas Vigentes sobre el Transporte Automotor de Pasajeros para el Turismo y el Proyecto de ley de creación de un Registro Nacional para el Transporte Turístico Receptivo.

La Resolución 382/2005 establece el régimen de Transporte de Pasajeros por Automotor para el Turismo Regional, conformado por regiones: Norte, Patagonia, Cuyo y Litoral. A su vez enuncia los limites de las prestaciones, en cuanto a recorridos, vigencia de inscripción (la cual esta a cargo de la CNRT) y a las normas técnicas que deben cumplir los vehículos utilizados para el transporte por automotor para el turismo de aventura (capacidad de pasajeros, tipo de tracción, medidas de seguridad y confort, longitud, altura y sistemas de comunicación).

El Decreto 958/92 enuncia los requisitos de los operadores de los servicios de transporte por automotor de pasajeros, ya sean personas físicas o jurídicas. Hace referencia al transporte de cargas y correspondencia en compartimientos habilitados a tal efecto, según lo establezca la autoridad de aplicación. Describe como es el proceso de adjudicación de un permiso para la explotación del servicio público de transporte automotor de pasajeros (vigencia del permiso y renovación). Estipula las obligaciones de los permisionarios en cuanto a continuidad del servicio, frecuencia, regularidad, valor tarifario, seguros para amparar riesgos y presentación ante la autoridad de aplicación de la información estadística que se requiera. Regula las prestaciones estacionales, especiales u ocasionales de los servicios de tráfico libre, exigiendo a los transportistas una presentación previa de los planes de transporte. Se refiere también a los servicios ejecutivos y los transportes turísticos, especificando para el segundo normas de habilitación, libertad de condiciones, modalidades (receptivo, circuito cerrado, multimodal, lanzadera y rotativo).

El decreto 808/95 hace referencia a la radicación, propiedad o leasing de los vehículos destinados a servicios de transporte. Trata el otorgamiento y cesión de los permisos de explotación de servicios públicos y el deber de su continuidad, como así también el patrimonio, garantías, transformaciones y fusiones. Clasifica a los servicios de transporte por automotor para el turismo en: Receptivo, Excursión, Gran Turismo y Exclusivo.

Las normas vigentes sobre el transporte automotor de pasajeros para el turismo enmarcan los derechos y obligaciones de los usuarios del transporte terrestre de jurisdicción

nacional, tanto como los de las empresas. El transporte se divide en transporte automotor público urbano y transporte automotor de larga distancia, según lo cual varían los derechos y obligaciones tanto de los usuarios como de las empresas.

El Proyecto de ley de creación de un Registro Nacional para el Transporte Turístico Receptivo, afirma que la creciente demanda de servicios de transporte turístico receptivo hace imperativo el dictado de un marco regulatorio que permita el incremento de la oferta del servicio de transporte turístico receptivo, acompañando de esta forma el incremento que se registra en el sector hotelero/gastronómico y en otras actividades económicas terciarias vinculadas directa o indirectamente con el turismo.

Tema: Situación Actual del Transporte Automotor de Pasajeros en la Argentina,  
Análisis y Reflexión sobre la Reglamentación Vigente

Capítulo 3:  
ORGANISMOS QUE  
INTERVIENEN EN EL  
TRANSPORTE  
AUTOMOTOR

### **3-1) SECRETARIA DE TRANSPORTE**

A partir del año 1996 se crea la secretaria de Obras Publicas y Transporte del Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos siendo la autoridad de aplicación de todas las normas inherentes al autotransporte de pasajeros. Es la encargada de dictar la política a seguir en ese campo.<sup>38</sup>

El ámbito y competencia de la Secretaria de Obras Publicas y Transporte es entre las provincias y la Capital Federal, entre las provincias entre si, entre los puertos y aeropuertos nacionales, entre cualquiera de ellos y la Capital Federal y por ultimo el transporte Metropolitano de la ciudad de Buenos Aires y el Internacional, incluyendo en este caso las denominadas líneas urbanas internacionales.

Es la encargada de otorgar los permisos para la explotación del servicio publico de transporte automotor de pasajeros, el cual se adjudica a través de un permiso renovable, cuya vigencia es de 10 años. La adjudicación del permiso implica para el permisionario la obligatoriedad de prestar los servicios en las condiciones establecidas por la autoridad de aplicación. Le permite asimismo acceder, en libertad de condiciones, a la explotación de cualquier servicio de tráfico libre de jurisdicción federal.

La autoridad de aplicación puede adecuar en cada permiso las exigencias de frecuencias, horarios y capacidad de transporte. Si la autoridad considera, por el número de transportistas interesados en un mismo recorrido, que se exceden a las necesidades de transporte, puede llamar a licitación publica.

---

<sup>38</sup> "Transporte Carretero Argentino", de Noemí Wallingre, editorial Librerías Turísticas, 1995.

### **3-2) DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD**

Como consecuencia de la sanción de la ley de emergencia numero 23.698, la Dirección Nacional de Vialidad sufrió una importante reestructuración, asimismo se decide en este periodo la concesión de unos 9.000 kilómetros de rutas de la red vial troncal nacional por el régimen de Concesión de Obra Publica.<sup>39</sup>

A partir del año 1996 la Dirección Nacional de Vialidad se constituye en una entidad descentralizada en jurisdicción de la Secretaria de Obras Publicas y Transportes del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos. Su función principal es la de administrar la red troncal nacional de caminos y dentro de ella la red federal de autopistas.

Dicha administración debe efectuarse realizando tareas de mantenimiento, mejoramiento y construcción de las vías necesarias para brindar al usuario seguridad, economía y confort en el transporte. Es además, la encargada de determinar las necesidades de mejoras de la red vial, defines los planes plurianuales de obras y la programación presupuestaria. Ejerce, también el control sobre los corredores viales concesionados.

La Dirección Nacional de Vialidad tiene asiento en la ciudad de Buenos Aires y funciona con la autarquía que le acuerda la ley, pudiendo ser intervenida por el Poder Ejecutivo Nacional por tiempo determinado cuando las exigencias de buen servicio lo hicieren necesario, debiendo dar cuenta inmediata al Congreso.

---

39 "Transporte Carretero Argentino", de Noemí Wallingre, editorial Librerías Turísticas, 1995.

### **3-3) COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE**

En el año 1996 y a través del decreto numero 1388/96 se crea la Comisión Nacional de Regulación del Transporte. Es un ente autárquico que en el ámbito de la Secretaria de Transporte de la Nación, y controla y fiscaliza el transporte terrestre de jurisdicción nacional. La comisión tiene como funciones el control y fiscalización de los operadores de los servicios de transporte automotor y ferroviario de jurisdicción nacional, así como la protección de los derechos de los usuarios.<sup>40</sup>

Esta conformada por la fusión de la ex Comisión Nacional de Transporte Automotor y la ex Comisión Nacional de Transporte Ferroviario y por la absorción de la Unidad de Coordinación del Programa de Reestructuración Ferroviaria.

La CNRT ejercerá sus funciones sobre el transporte automotor y ferroviario de pasajeros y de carga sujetos a la jurisdicción nacional.

#### Objetivos:

- Instrumentar los mecanismos necesarios para garantizar la fiscalización y el control de la operación del sistema de transporte automotor y ferroviario de pasajeros y de carga de jurisdicción nacional. Con el objetivo de garantizar la adecuada protección de los derechos de los usuarios y promover la competitividad de los mercados.
- Ejercer el poder de policía en materia de transporte de su competencia, controlando el cumplimiento efectivo de las leyes, decretos y reglamentaciones vigentes así como la ejecución de los contratos de concesión y fiscalizar la actividad realizada por los operadores del transporte.
- Asistir a la Secretaria de Obras Publicas y Transporte en todos aquellos aspectos relativos a su competencia.

#### Deberes:

- Asegurar la publicación de sus decisiones, incluyendo los antecedentes en base a las cuales ellas fueron tomadas.

---

40 [www.cnrt.gov.ar](http://www.cnrt.gov.ar)

- Recibir y tramitar con diligencia toda queja, denuncia o solicitud de información de los usuarios o terceros interesados, relativos a la adecuada prestación de los servicios.
- Intervenir sin demora cuando, como consecuencia de procedimientos iniciados de oficio o por denuncia, considera que algún acto o procedimiento de una empresa sujeta a su jurisdicción es, violatorio de normas vigentes, o de algún modo afectan a la seguridad, ordenando a las empresas involucradas a disponer lo necesario para corregir o hacer cesar inmediatamente las condiciones o acciones contrarias a la seguridad.
- Mantener la información actualizada sobre las tendencias en materia y sobre el desarrollo de nuevas tecnologías y modalidades operativas relacionadas con la prestación eficiente, segura y confiable de los servicios.
- Proponer a la Secretaria de Obras Publicas y Transporte del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos el dictado de normas reglamentarias referidas a aspectos técnicos, operativos, de seguridad y funcionales del transporte.
- Elevar anualmente a la Secretaria un informe sobre las actividades cumplidas por la Comisión durante el año y las propuestas a cumplir en el siguiente ejercicio.

Facultades:

- Aplicar y hacer cumplir las leyes, decretos y demás normas reglamentarias en materia de transporte.
- Fiscalizar las actividades de las empresas del transporte automotor y ferroviario.
- Solicitar información y documentación necesaria a la empresa de transporte para verificar y evaluar el desempeño del sistema de transporte y el mejor cumplimiento de la fiscalización encomendada, con adecuado resguardo de la confidencialidad de la información que pueda corresponder.
- Aplicar las sanciones previstas en las distintas normas legales relacionadas con el transporte y las penalidades fijadas en los contratos de concesión, en caso de incumplimiento de las condiciones establecidas.
- Proveer información a la Secretaria de Obras Publicas y Transporte referente a la determinación de las bases y condiciones de la selección para el otorgamiento de

nuevos permisos de servicio público de transporte automotor de pasajeros, los llamados para participar en procedimientos de selección para la cobertura de servicios públicos de transporte de pasajeros, los proyectos llamados a licitación para otorgar en concesión los sectores de la red ferroviaria cuya explotación no hubiera sido aun concebida.

- Resolver en instancia administrativa los reclamos de los usuarios u otras partes interesadas.
- Valer dentro del alcance de sus funciones por la protección del medio ambiente y la seguridad pública.
- Promover ante los tribunales competentes, las acciones civiles o penales incluyendo medidas cautelares, para asegurar el cumplimiento de sus funciones y de los fines de este decreto.

#### Lista de pasajeros:

En los vehículos afectados a la prestación de Servicios de Transporte por Automotor de Pasajeros para el Turismo Regional, se deberá portar a bordo la "LISTA DE PASAJEROS", conforme los requisitos exigidos a continuación:

- a) La lista de pasajeros deberá contener una enumeración preimpresa correlativa y progresiva.
- b) El número de inscripción en el Registro de empresas para el turismo.
- c) Nombre, domicilio real y número de C.U.I.T. de la empresa de transporte para el turismo.
- d) Nombre, domicilio real y número de C.U.I.T. y número de inscripción en el Registro de la Autoridad de turismo pertinente de la agencia de viajes.
- e) Nombre, domicilio real, número de C.U.I.T. o inscripción en el Registro respectivo, de la institución pública o privada que promueve el viaje.

f) Nombre completo y número de C.U.I.L. de las personas que conforman la tripulación a bordo, incluido el conductor.

g) Vinculación origen-destino.

h) Nombre completo y número de documento de cada uno de los pasajeros.

i) Detalle de itinerario que comprende la programación turística a la que se halla sujeta o el evento, motivo del viaje.

El formulario correspondiente a la Lista de Pasajeros será provisto e intervenido por la COMISIÓN NACIONAL DE REGULACIÓN DEL TRANSPORTE. La misma reviste carácter de declaración jurada, debiendo mantenerse en original y duplicado en los archivos de la empresa prestadora del servicio por el término de 2 (dos) años contados a partir de la fecha de su emisión y acompañada por el contrato de viaje correspondiente.

El transportista que no emitiera Lista de Pasajeros o lo hiciera en forma incompleta o introdujere datos falsos, inexactos o engañosos será pasible de las sanciones prescritas en el Régimen de Penalidades por infracción a las disposiciones legales y reglamentarias en materia de transporte por automotor de jurisdicción nacional aprobado por Decreto N° 253 de fecha 3 de agosto de 1995.

La falta de la Lista de Pasajeros a bordo de los vehículos afectados al Transporte por Automotor para el Turismo Regional hará presumir salvo prueba en contrario la no realización de un servicio de transporte por automotor para el turismo.

#### Licencia Nacional Habilitante:<sup>41</sup>

En nuestro país las licencias de conducir son emitidas por municipalidades u organismos provinciales, habilitando a conducir por las calles y caminos de la República, en tanto que la Nación es competente en el otorgamiento de licencias para conducir vehículos del servicio de transporte de pasajeros y carga interjurisdiccional.

---

41 "Transporte Carretero Argentino", de Noemí Wallingre, editorial Librerías Turísticas, 1995.

Así lo establece la Ley de Tránsito N°24.449 del 23 de diciembre de 1994.

El texto de la ley y su Decreto Reglamentario N°779 del 20 de noviembre de 1995, establecen los requisitos que deben cumplir los aspirantes a la licencia de conducir, su contenido y clases.

La competencia reservada a la Nación se materializa en la denominada Licencia Nacional Habilitante, que es el único documento que autoriza al conductor profesional a conducir en jurisdicción nacional. El régimen de otorgamiento y uso está establecido por Resolución de la Secretaría de Transporte de la Nación N° 444 del 9 de diciembre de 1999 y sus antecesoras.

La Comisión Nacional de Regulación del Transporte (C.N.R.T.) ha recibido por delegación del gobierno nacional la facultad de su otorgamiento (Decreto N°1388 del de 1996).

La Licencia Nacional Habilitante se emite para las categorías: transporte de pasajeros, cargas peligrosas y cargas generales. La vigencia de las mismas depende de la edad del conductor, otorgándose con dos años de vigencia para los menores de 45 años y con un año para los mayores de esa edad.

Para obtener la Licencia Nacional Habilitante el conductor debe reunir los requisitos establecidos por la Resolución S.T. N°444/99 en su artículo 6, entre ellos se destaca el haber aprobado el examen psicofísico en alguna de las clínicas habilitadas por la C.N.R.T. y contar con la idoneidad técnica que se exige para cada categoría.

#### Requisitos para el otorgamiento y uso de la Licencia Nacional habilitante:

- Haber cumplido 21 años y no ser mayor de 55. Para los que se incorporan por primera vez la edad máxima será de 60 años.
- Saber leer y escribir y haber completado el ciclo de estudios primarios.
- Ser titular de la licencia de conductor, categoría profesional, en la jurisdicción de sus domicilio.

- Presentar declaración jurada de enfermedades en inhabilitaciones de acuerdo con lo que al respecto se establezca.
- Presentar la solicitud de la licencia nacional habilitante.
- No estar inhabilitado para conducir, por sentencia judicial o por aplicación del artículo 54 y concordantes del Reglamento de Penalidades aprobado por el decreto número 698/79 o el que lo remplace.
- Aprobar los exámenes físicos, clínicos, sensoriales y neuropsíquicos.

Verificación y renovación de la licencia:

- De 21 a 35 años, la vigencia de la licencia es de 36 meses.
- De 36 a 50 años, la vigencia de la licencia es de 24 meses.
- De 51 a 60 años, la vigencia de la licencia es de 12 meses.

### **3-4) AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL**

La Agencia Nacional de Seguridad Vial fue creada mediante la Ley 26.363, sancionada el 09 de abril del corriente año, por pedido de la presidenta Cristina Fernández de Kirchner y del ministro del Interior, Florencio Randazzo con el objetivo de reducir la tasa de siniestralidad en la Argentina, mediante la promoción, coordinación, control y seguimiento de las políticas de seguridad vial.<sup>42</sup>

Los cinco ejes centrales de la entidad son el Sistema Nacional de Licencia de Conducir, el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito (RENAT), las medidas de Control y Sanción, el Observatorio Vial y la Educación, Capacitación y Sanción.

La ANSV es un organismo descentralizado en el ámbito del Interior, con autarquía económica financiera, personería jurídica propia y capacidad de actuación en el ámbito del derecho público y privado.

La Agencia trabaja permanentemente, en conjunto, con diferentes organismos involucrados en materia de seguridad vial como: la Comisión Nacional de Regulación del transporte (CNRT), Vialidad Nacional, el Órgano de Control de Concesiones Viales (OCCOVI), las diferentes Fuerzas de Seguridad, ONG, entidades afines y fundamentalmente la colaboración de todas las provincias.

---

42 "Transporte Carretero Argentino", de Noemí Wallingre, editorial Librerías Turísticas, 1995.

### **3-5) INTERNATIONAL ROAD UNION (IRU)**

La Unión Internacional del Transporte por Carretera (IRU) fue fundada en 1948 como una asociación empresarial de carácter mundial y tiene como fin principal el fomento y mejora de este tipo de transporte. Su sede se encuentra en Ginebra y actualmente agrupa a más de 100 asociaciones empresariales de todo el mundo. La IRU mantiene una estrecha relación de colaboración con la FUAAV (Federación Universal de Asociaciones de Agencias de viajes), IATA (asociación Internacional del Transporte Aéreo) y la OMT (Organización Mundial del Turismo).<sup>43</sup>

La IRU trabaja actualmente en los contratos tipo entre empresas de autocares y las agencias de viaje y en el establecimiento de forma generalizada de un sistema de calificación para autocares.

---

43 "Transporte Carretero Argentino", de Noemí Wallingre, editorial Librerías Turísticas, 1995.

Tema: Situación Actual del Transporte Automotor de Pasajeros en la Argentina,  
Análisis y Reflexión sobre la Reglamentación Vigente

Capítulo 4:  
FACTORES QUE  
INFLUYEN EN EL  
TRANSPORTE  
AUTOMOTOR

#### 4-1) FACTORES QUE INFLUYEN EN EL TRANSPORTE

Factores que intervienen en los medios de transporte según Ramaker <sup>44</sup>:

- Confort: en atención a la categoría del transporte. Por ejemplo en el autobús hay primera y segunda clase.
- Agilidad: en atención a la facilidad de movimiento, desde los ágiles automóviles a los pesados transatlánticos.
- Penetración: en atención a la posibilidad de llegar hasta el lugar mas cercano a los puntos de destino final o destino parcial, como pueden ser playas, pueblos y montañas.
- Precio: en atención al servicio que prestan.
- Placer: en atención a la novedad, emoción, y gusto por el transporte.
- Rapidez: en atención a las exigencias de rapidez que se tengan en todos los ordenes.
- Seguridad: en atención a las normas y condiciones de construcción y operación.

Factores que influyen en el transporte según Acerenza:

- Disponibilidad de medios alternativos de transporte
- Horarios y frecuencias ofrecidas
- Contenido turístico incorporado en el medio
- Tiempo empleado para llegar al destino
- Costo de los distintos medios alternativos de transporte
- Grado de confort y seguridad ofrecidos por el medio

Factores que influyen en el transporte según Albert Blasco:

- Tiempo real de viaje: es lo que se tarda desde que el viajero sale de su destino inicial hasta su destino final.

---

44 "Servicios turísticos", de Miguel Torruco Marques y Manuel Ramirez Blanco, editorial Diana, 1987.

- Precio: se puede esperar que a mayor velocidad sea mayor el precio. Este puede actuar como un elemento discriminatorio, es decir, es posible que un viajero elija primera clase porque presupone una serie de servicios o ventajas, y habrá también quien elija una clase más económica, sacrificando la comodidad.
- Autonomía: es la posibilidad que el turista se programe el viaje a su gusto.
- Confort: se refiere al confort físico como el espacio disponible, la comodidad de los asientos, etc., y al confort psicológico como la cantidad y calidad de servicios que se ofrecen.
- Movilidad espacial: se refiere a la posibilidad de desplazarse dentro del medio de transporte, como la sensación de espacio que ofrece, es por ello que el pasajero puede llegar a asociar confort con movilidad espacial.
- Seguridad
- Limitaciones geográficas: en la ruta intervienen factores naturales que la limitan, como las selvas, pantanos, desiertos, ríos, lagos montañas, etc.
- Impacto medioambiental

#### Conclusiones sobre los factores que influyen en los medios de transporte:

Son muchos los factores que influyen a la hora de elegir un medio de transporte. El tiempo real de viaje y el precio son los factores mas importantes, pero no los únicos, ni los definitivos: la limitación geográfica es algo objetivo que condiciona, el confort y la movilidad espacial pueden llegar a influir mucho mas en viajes largos mientras que la autonomía será fundamental para recorridos turísticos y menos importante si se trata de llegar directamente a un destino. En cuanto a la seguridad, se destaca la percepción subjetiva del viajero, dejando de lado las estadísticas sobre accidentes.

Tema: Situación Actual del Transporte Automotor de Pasajeros en la Argentina,  
Análisis y Reflexión sobre la Reglamentación Vigente

# Capítulo 5:

## CLASIFICACION DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR

## **5-1) CLASIFICACION DEL TRANSPORTE DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA PRESTACION DE LOS SERVICIOS**

El transporte de personas y mercaderías se divide en público y privado. Constituye servicio público de transporte todo aquel que tiene 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. Se realiza por cuenta de terceros mediante el cobro de un flete (transporte de mercaderías) y de una tarifa (transporte de pasajeros). La medición utilizada para determinar el costo del transporte de carga es volumen por kilómetro, mientras que para el transporte de pasajeros es kilómetro por pasajeros. El transporte privado se efectúa en vehículos particulares. El costo de este tipo de transporte es asumido por el propietario del medio de transporte.<sup>45</sup>

Cabe destacar que el transporte público no es una prestación que el Estado deba brindar en forma obligatoria. Por ejemplo en la Republica Argentina las empresas de ómnibus que brindan un servicio público, son de carácter privado. Los prestadores de servicios públicos pueden, entonces ser empresas privadas. Estas pueden ofrecer sus servicios a través de la modalidad de concesión, por empresas mixtas o independientes. También el estado puede ser el prestador de servicios. Por otro lado, el transporte público puede actuar con distintos grados de regulación. Regulación total, regulación parcial y totalmente. La Comisión Nacional de Regulación del Transporte informa que en Argentina el autotransporte de pasajeros opera para los servicios urbanos regulares dentro de un mercado fuertemente regulado. En cambio el transporte regular de pasajeros de larga distancia se encuentra en una situación intermedia. Resta agregar que el Estado, si lo considera necesario, puede realizar aportes (económicos) a las empresas privadas que prestan determinados servicios.

---

45 "Transporte Carretero Argentino", de Noemí Wallingre, editorial Librerías Turísticas, 1995.

El transporte público a su vez se clasifica en:

- Transporte urbano: se realiza dentro de los límites de una ciudad y su función está en conectar los diversos sectores.
- Transporte de aproximación: su función es conectar los centros emisores con los centros receptores de turismo, lo que posibilita el flujo de las corrientes turísticas. Es el transporte que comúnmente se denomina de media y larga distancia y que la Secretaría de Transporte considera transporte interurbano.

Tema: Situación Actual del Transporte Automotor de Pasajeros en la Argentina,  
Análisis y Reflexión sobre la Reglamentación Vigente

Capítulo 6:  
CARACTERISTICAS  
DE UNA EMPRESA DE  
TRANSPORTE  
AUTOMOTOR

## **6-1) CARACTERISTICAS DE UNA EMPRESA DE TRANSPORTE AUTOMOTOR**

Las empresas de transporte automotor de pasajeros, requieren, por las características de su economía, grandes capitales para la adquisición de los medios de transporte y demás bienes que integran los equipos auxiliares. Estas empresas necesitan talleres con sus respectivas maquinarias, instalaciones y herramientas para poder realizar todos los trabajos de conservación y reparaciones de la flota de medios de transporte. El funcionamiento de las empresas de transporte exige un régimen de explotación ajustado en cuanto a la prestación de los servicios y un severo control de los gastos.

Las empresas de transporte por sus elevados capitales, se constituyen bajo la forma de sociedades anónimas, de este modo, sus integrantes limitan su responsabilidad al valor nominal de las acciones que han integrado o adquirid. También pueden constituirse bajo la forma de sociedad de responsabilidad limitada. Sin la intervención del estado, no se puede explotar el servicio de transporte de pasajeros.

### Áreas básicas y funciones que se cumplen en una empresa de transporte de pasajeros:

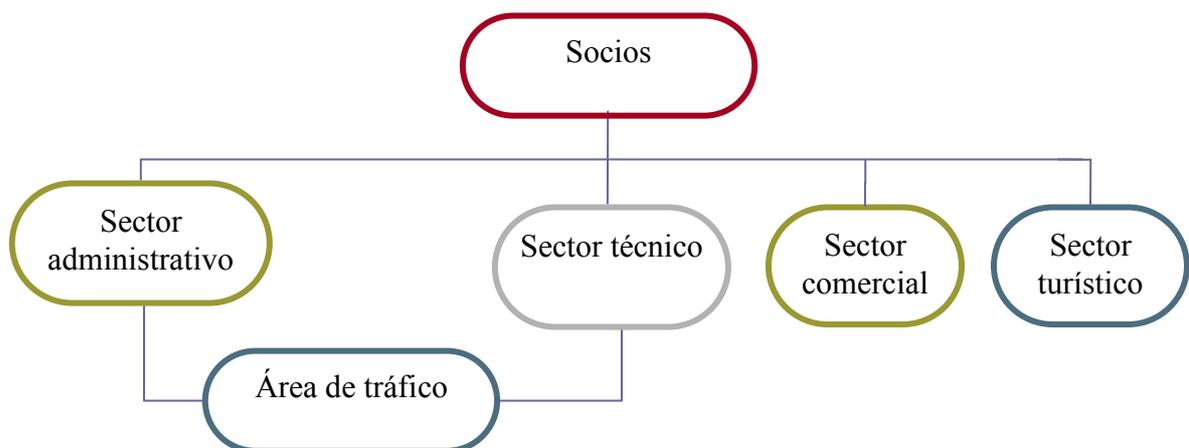
- Sector administrativo: tiene a su cargo la administración de la empresa, lleva su contabilidad, liquidación de sueldos y jornales. Aquí se desempeña el personal administrativo.

#### Personal administrativo

1. Auxiliares de primera: son los encargados de la terminal de sección, liquidador de sueldos y jornales, cajeros, despachantes de almacén.
2. Auxiliares de segunda: auxiliares de segunda, cajeros, recaudador.
3. Auxiliares de tercera: expendedor de pasajes, control de recaudación, seguros.
4. Auxiliar de cuarta: telefonista, planillero, ventanillero.

- Sector técnico: las ramas de esta sección son: mecánica, tornería, electricidad, chapa y pintura, soldadura, plomería, tapicería, mantenimiento. Cada una de estas ramas se divide en tres categorías:
  1. Oficial
  2. Medio oficial
  3. Aprendiz o ayudante
- Sector comercial: tiene a su cargo el análisis del mercado considerando la localización, el tamaño y las características particulares de cada segmento de mercado. Crea estrategias de venta, da a conocer el producto por publicidad y promoción, acuerda las comisiones.
- Sector turístico: tiene a su cargo la programación de circuitos locales, provinciales, etc. Selecciona los circuitos más rentables para la empresa y acordes a las necesidades de la demanda.

Para las empresas de transporte automotor de pasajeros es recomendable contar con una área de tráfico , la cual tiene que trabajar en coordinación con talleres y administración, debido a que es la encargada de conciliar la disponibilidad de unidades, de conductores y auxiliar de a bordo, con los servicios programados por la empresa.



Tema: Situación Actual del Transporte Automotor de Pasajeros en la Argentina,  
Análisis y Reflexión sobre la Reglamentación Vigente

Capítulo 7:  
ESTUDIO DE CASO  
MANUEL TIENDA  
LEON

## **7-1) ESTUDIO DE CASO "MANUEL TIENDA DE LEÓN"**

### **Trayectoria**

En 1927, en Buenos Aires, se cruzaban coches a caballo, antiguas chatas de carga y los automóviles comenzaban a surcar sus calles. Es el momento en que nace lo que hoy es Manuel Tienda León.<sup>46</sup>

Con coraje emprendedor y clara visión de futuro, Don José Tienda Gutiérrez junto a su hijo Manuel Tienda León inician la empresa para el transporte de escolares, orientándose luego a la actividad del transporte contratado. Su primer cliente fue el Colegio de las Religiosas Adoratrices. Más tarde, por pedido de la empresa aérea Cruzeiro de Sul, comienza el traslado de los pasajeros de esa compañía entre el centro de la ciudad y el Aeródromo de Morón. Desde entonces, el crecimiento de Manuel Tienda León es incesante, en nivel de servicios, en volumen de su flota, en la cantidad de personas transportadas y en la calidad de atención y profesionalismo de su gente.

Hoy, Manuel Tienda León es sinónimo de buen servicio de traslado en buses y remises. Los valores de la empresa son cortesía, confiabilidad, agilidad, responsabilidad, eficacia, participación y creatividad.

De acuerdo con el Decreto 958/92, el cual fija el marco regulatorio del autotransporte interurbano de pasajeros de jurisdicción nacional, la empresa cuenta con la habilitación correspondiente para ofrecer el servicio de pre y post aéreo.

### **Características de la empresa:**

- Cuenta con una amplia gama de unidades dentro de nuestra flota, lo que posibilita tener gran ductilidad en el momento en que los clientes deciden ampliar o reducir la cantidad de personal transportado a planta. A su vez, cualquiera sea el tipo de unidad, el personal de su empresa contara con el máximo confort disponible en el mercado.

---

46 [www.tiendaleon.com.ar](http://www.tiendaleon.com.ar)

- Se brinda atención las 24 horas del día los 365 días del año a todos los clientes, pudiendo de esta manera atender requerimientos de ultimo momento, aceptar cambios de recorrido y/o de cambios en módulo por escrito de parte de los clientes, durante días feriados o fuera de horarios comerciales
- Todas las unidades se encuentran enlazadas a la base operativa a través de telefonía Nextel con lo cual los clientes tienen la tranquilidad de saber donde se encuentra su personal en cada momento del recorrido, pudiendo hacerle llegar mensajes a los mismos.
- Posee unidades de guardia ubicadas estratégicamente en la ruta de servicios que permiten cubrir en forma rápida cualquier eventualidad.
- Las unidades son sometidas trimestralmente a una verificación integral tecnológica que le garantiza a los clientes el correcto estado y mantenimiento de la flota, en talleres propios de la empresa.
- La empresa cuenta con un departamento específicamente dedicado al control de los seguros de cada unidad, de los registros nacionales habilitantes de cada chofer y del control de vigencia de todos los permisos de índole municipal, nacional y provincial necesarios para cumplir cada servicio.
- Cuenta con unidades especialmente construidas sobre un chasis flotante a fin de lograr una plataforma uniforme a solo 30 centímetros de altura con respecto al suelo, lo que brinda mayor comodidad al pasajero en los momentos de ascenso y descenso del vehículo, sin tener que lidiar con incómodos escalones. Las unidades son fabricadas y mantenidas dentro de las instalaciones de Manuel Tienda León, tienen capacidad para 120 personas y poseen aire acondicionado.
- Presta el servicio a las principales compañías aéreas con un nivel de satisfacción del 99.8 %.
- Posee un sistema de verificación integral tecnológica en forma continua.

### **Servicios ofrecidos:**

- Servicio regular de bus: es un servicio en unidades de 45 pasajeros de última generación, totalmente equipadas con sistemas de climatización de cabina, audio, enlace permanente a base y asientos reclinables, que proporcionan el máximo confort disponible en el mercado. Las salidas regulares son, cada 30

minutos en el caso de la interconexión entre el Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini (Ezeiza), el Aeroparque Jorge Newbery y el centro de la ciudad de Buenos Aires (Av. E. Madero 1299). El cliente podrá optar por el servicio de reparto y búsqueda en el área céntrica, que le permitirá trasladarse desde una terminal céntrica en Av. E. Madero 1299, hasta un hotel o domicilio dentro del radio predeterminado. Del mismo modo ofrece durante todo el día, un servicio de interconexión entre el Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini (Ezeiza) y las ciudades de Rosario, Mar del Plata y La Plata. Las salidas de estos últimos, se adecuan a los horarios de llegada y salida de los vuelos internacionales.

- Servicio de Remis: es un servicio en confortables y modernos automóviles con chóferes totalmente uniformados, dotados de sistemas de climatización de cabina, audio y enlace permanente con la base. Este servicio le brinda la máxima flexibilidad, seguridad y ahorro de tiempo entre conexiones punto a punto.
- Servicio de Minivans: ya sea en un viaje de negocios con una gran comitiva o en un viaje familiar acompañado de una numerosa familia y grandes cantidades de equipaje, usted puede optar por una Minivan a disposición brindándole la amplitud de cabina necesaria para el cliente. En este caso también gozará del máximo confort disponible en el mercado, debido a que todas las unidades cuentan con equipos de climatización, audio y enlace permanente con la base.
- Servicio de reparto y búsqueda: este servicio le brinda la posibilidad de trasladarse desde una terminal céntrica, ubicada en Av. E. Madero 1299, esquina San Martín, hasta un hotel o domicilio dentro del radio céntrico predeterminado, luego de haber desembarcado del bus. Del mismo modo el cliente podrá solicitar ser retirado de su hotel o domicilio ubicado en dicho radio para trasladarse a nuestra terminal céntrica de Av. E. Madero 1299, esquina San Martín, y posteriormente abordar el bus tanto hacia el Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini en Ezeiza como al Aeroparque Jorge Newbery.
- Servicio de guarda equipaje: si el pasajero desea guardar su equipaje hasta tanto se libere la habitación del hotel o se aproxime el horario de salida de su vuelo, podrá hacerlo en la Terminal céntrica de Av. E. Madero 1299, esquina San Martín. El equipaje es marbeteado y permanecerá guardado durante el día, hasta el horario de la última salida del bus regular.

- Servicios Especiales: el cliente puede tener a su disposición unidades. Ya sea para city tours, para traslados de contingentes, equipos deportivos, orquestas o simplemente grupos de personas con una misma necesidad de transporte. Se ofrece su amplia gama de unidades, cada una con diferentes especificaciones técnicas y capacidad, de acuerdo a la necesidad de cada cliente. Se pueden transportar a grupos de personas de diferentes dimensiones a los mas diversos lugares, tales como visitas a campos, city tours, cenas de fin de año, o cualquier otro destino imaginable.
- Servicios para Empresas: Se brindan servicios a empresas. Estos constan básicamente, en el transporte de personal de empresas a planta y el servicio de transporte de pasajeros dentro de las rampas aeroportuarias.

### **Flota de vehículos:**

La flota Manuel Tienda León cuenta con una serie de vehículos de última generación para asegurar un rápido, seguro y confortable traslado. En el rubro remis, son modernas unidades las que brindan privacidad, confort y agilidad en las conexiones. El resto de las unidades son de mayor capacidad (minivans, kombys y buses). Todas disponen de climatizador, sistema de audio, choferes uniformados y son muy seguras. Las minivans poseen 12 asientos, las kombys 21 asientos y los buses 40 asientos. Esto permite poder satisfacer todas las necesidades de traslado.

### **Comercialización:**

El cliente podrá elegir su servicio y terminar la transacción de compra on line durante sus tiempos libres. Además tendrá la tranquilidad absoluta de contar con un servicio de Manuel Tienda León cada vez que lo necesite.

### **Tecnología:**

La empresa posee una adecuada administración de base de datos. Fue la primera empresa en América Latina en utilizar el administrador de base de datos SQL 2000 de Microsoft, lo que junto a los sofisticados firewalls instalados en los servidores

proporciona a los clientes la tranquilidad de que sus datos personales y aquellos de su tarjeta de crédito permanecerán seguramente almacenados.

## CONCLUSION

En muchas regiones del país existe una ausencia parcial y a veces total de señalización y una falta de mantenimiento de la infraestructura, lo que dificulta el desplazamiento de los vehículos. Para la determinación de la calidad de un servicio de transporte se debe tener en cuenta que todos los elementos intervinientes son relevantes: la infraestructura, la infraestructura de apoyo y el parque móvil.

Hay que tener en cuenta que en el país se crearon numerosas empresas con 2.5 unidades promedio y solo un 5% del parque automotor posee menos de 5 años.

Se destaca la necesidad de incorporar nuevas tecnologías, economías de escala, renovación adecuada de la flota, estandarización y racionalización de los procedimientos para mejorar la prestación de los servicios.

Una de las desventajas que presenta el transporte automotor de pasajeros en la Argentina es la falta de pensamiento estratégico y mentalidad empresarial y una visión de corto alcance, donde pocas veces las empresas se complementan con el sistema fluvial y ferroviario.

Actualmente se observa una gran concentración, estimándose la desaparición de las pequeñas empresas. Esta situación evolucionará en medida que grandes actores económicos armen sus propias flotas para apoyar sus operaciones principales o bien se establezcan grandes acuerdos entre los principales operadores.

En cuanto a la seguridad, cabe afirmar que se podría aumentar si se lograra una conciencia entre los actores involucrados son los conductores, los pasajeros, las empresas de transporte automotor de mediana y larga distancia, otros vehículos y los organismos de control autorizados. También deben tenerse en cuenta en qué estado se encuentran las rutas argentinas (banquinas casi inexistentes, señalización precaria, rutas angostas, falta de autovías, poco espacio físico entre manos en las rutas, escasas vías de escape), cuál es la cultura de manejo de los argentinos, el factor del aumento del tráfico de cargas (camiones nacionales e internacionales), la idoneidad de los transportistas y el impacto de la reactivación económica.

## PROPUESTAS

Algunas medidas que deben ser tenidas en cuenta por parte de las autoridades competentes, a la hora de redefinir el sistema de transporte automotor son: el otorgamiento formal de permisos a todas las empresas que se encuentren en condiciones de obtenerlos, la modificación del régimen de penalidades de forma de reforzar la seguridad jurídica de hecho para todos los miembros del sector. Para fijar un ejemplo, a la mayoría de las empresas, el Estado aún no le ha renovado los permisos formalmente, lo que los pone en posición desventajosa al limitarles el acceso al crédito o hacérselo más caro por el aumento de riesgo regulatorio.

Lo expresado anteriormente se apoya en que la seguridad jurídica y la estabilidad del sistema son consideradas bases indispensables para un desarrollo armónico y equilibrado de las inversiones en el sector.

Para mejorar el sistema de transporte automotor es necesario que las cámaras empresarias lideren el proceso y marquen los puntos clave de la "Agenda Estratégica del Sector". Lo que los actores deberían comprender es que la participación activa es clave, aún cuando se tenga una limitada flexibilidad financiera y operativa.

Para evitar que las pequeñas y medianas empresas sigan desapareciendo, es conveniente fortalecer las Asociaciones de Empresas, ya que cuando se tienen pocos interlocutores, que engloban los intereses de varias partes, la comunicación es más directa y no se contamina de interpretaciones erróneas que puedan perjudicar el juego competitivo. Asociarse siempre es beneficioso cuando se pelea por intereses comunes.

Tanto las empresas como las cámaras y las asociaciones deben actuar a la brevedad para que en un futuro cercano los cambios que se materialicen sean a favor del consumidor. En definitiva, es quién debería ser escuchado también en cuestiones de defensa de la competencia dentro del sector.

El transporte de pasajeros debe ofrecer capacidad, rapidez, comodidad, seguridad, accesibilidad en precio y confiabilidad para los usuarios.

Cabe remarcar que cada una de las empresas que prestan servicios para el turismo debe estar inscrita en el Registro Nacional de Transporte de pasajeros por Automotor, lo que evidencia un necesario control de dichas inscripciones.

En cuanto a las empresas prestadoras de servicios de transporte, estas deben realizar periódicamente un control mecánico de las unidades, como así también el control psicofísico de los conductores, según lo establecido por la Secretaria de Transporte.

Además, deben otorgar el descanso obligatorio a los conductores, según lo reglamenta la Secretaria de Transporte que establece que cada conductor no debe conducir más de 12 horas seguidas y debe tener un descanso de 12 horas antes de volver a conducir. Con respecto a este tema, queda claro que un conductor no debe conducir por más de 8 horas seguidas, debido a que se reduce notablemente su capacidad de reacción y concentración. Todo esto se desprende de la cantidad de accidentes que se han producido a lo largo de estos últimos años. Por esto resulta imprescindible para aumentar la seguridad del transporte automotor de larga distancia que se realice un proyecto de ley que incluya dicho aspecto y que sea aprobado por la legislatura nacional a la brevedad.

Dada la situación actual, se requiere de una política de seguridad vial que abarque la totalidad del año y que no se centre en fechas aisladas donde se producen los mayores desplazamientos turísticos, como por ejemplo en la temporada estival. También se puede observar que la mayoría de los controles se realizan en la Provincia de Buenos Aires, situación que es insuficiente. A razón de esto, se debe incrementar la cantidad de inspectores destinados al control de los transportistas de larga distancia, lo cual puede ser financiado con el aumento de las multas a las empresas prestadoras de dicho servicio. Estos aspectos deben ser incluidos en el proyecto de ley mencionado anteriormente, el cual debería ser formulado por la C.N.R.T., debido a su idoneidad en el tema en cuestión.

También es necesario que determinen con anterioridad cual es el horario más conveniente para partir y realizar el itinerario para evitar el congestionamiento del tránsito.

En cuanto a los conductores de los ómnibus es fundamental que conozcan con anterioridad, la ruta que va a recorrer según el itinerario propuesto, como así también las normas de estacionamiento de las ciudades a visitar. Además, debe conocer rutas opcionales y saber en que estado se encuentran. Por otra parte es aconsejable que tenga conocimientos de mecánica, y que la unidad sea equipada con herramientas, para que en caso de que ocurra algún inconveniente sea posible una solución en ruta. Ahora, si el problema mecánico es grave, es decir, no es solucionable en el lugar y en el momento, se debe contar con algún sistema para pedir auxilio y la empresa debe disponer de alguna modalidad para reemplazar la unidad en la región en que se encuentre.

En caso de ser necesario realizar parte del itinerario por camino de tierra, de ripio, de montaña o de no muy buena calidad, la empresa debe aceptarlo y el conductor junto con la unidad, deben estar preparados para ello.

En relación a las tarifas, cabe mencionar que deben incluir el costo de los peajes en ruta, los seguros, además del alimento y hospedaje de los conductores. Los usuarios, no deberán abonar diferencias en caso de que sea necesario modificar el recorrido, sumando algunos kilómetros a lo contratado.

Debido que una de las tendencias de los turistas en la actualidad es exigir mayores niveles de calidad en los servicios, un buen servicio de transporte de pasajeros deberá: contar con aire acondicionado, calefacción, toilette, cafetería, otros; se necesita que se prevean las paradas técnicas (alimento, sanitario, etc) si la unidad no ofrece el servicio, según el itinerario propuesto y según la duración del viaje; la selección de personal debe ser la adecuada, para brindar un servicio agradable y de buena calidad a los usuarios;

Por último, para garantizar la seguridad de los pasajeros: la empresa está obligada a contratar seguros para las personas transportadas, para el equipaje, daños del vehículo y del personal; antes del viaje, la empresa deberá establecer cuantos asientos tiene la unidad, que cantidad de kilos podrá transportar para cada pasajero, y que tipos de productos nocivos y perecederos no transportará.; el conductor respete la velocidad máxima en ruta que es de 90 km/h, según lo establece la reglamentación vigente; la

unidad, esta debe estar equipada con salidas de emergencia correctamente señalizadas según los requisitos de la Secretaria de Transporte. También debe estar equipada para transportar pasajeros discapacitados.

## BIBLIOGRAFIA

- "Servicios turísticos", de Miguel Torruco Marques y Manuel Ramirez Blanco, editorial Diana, 1987.
- "Transporte Carretero Argentino", de Noemí Wallingre, editorial Librerías Turísticas, 1995.
- "Historia del Turismo", de Noemí Wallingre, editorial Librerías Turísticas, 2003.
- "Planificación estratégica del transporte", Lic. Leandro Dib, año 2003.
- Alicia Tate, Proyecto de Distribución de subsidios al transporte, Honorable Cámara de Diputados de la Nación, septiembre del año 2006.
- "Atlas de rutas turísticas", de Federico b. Kirbus, editorial Aguilar, Buenos Aires, Argentina, 2001.
- "Política Británica en el Río de La Plata, de Raúl Scalabrini Ortiz", 6ta edición, editorial Plus Ultra, Argentina, 1973.
- "Historia económica, política y social de la Argentina" (1880-2003), de Mario Rapoport, editorial Planeta, Buenos Aires, Argentina, 2006.
- Referencias virtuales:
  - [http://www.lanacion.com.ar/edicionimpresa/informaciongeneral/nota.asp?nota\\_id=997584](http://www.lanacion.com.ar/edicionimpresa/informaciongeneral/nota.asp?nota_id=997584), 16/04/08, 15.39 Hs.
  - <http://www.derechodelturismo.net/contenidosVer.php?contenidoID=147>, 13/01/09, 17.30 Hs.
  - <http://www.luchemos.org.ar/espa/mapa0007.htm>, 16/04/08, 16.22 Hs.
  - <http://www.aeta.org.ar/revista2.htm>, 14/09/08, 13.39 Hs.
  - [www.cnrt.gov.ar/transpor/CONCEPTOS%20GENERALES.htm](http://www.cnrt.gov.ar/transpor/CONCEPTOS%20GENERALES.htm), 27/08/08, 09:10 Hs.
  - [www.hcdn.gov.ar](http://www.hcdn.gov.ar), 27/08/08, 09:15 Hs.
  - [www.todoar.com.ar/busqueda.php?searchstring=Transporte+automotor+de+pasajeros+en](http://www.todoar.com.ar/busqueda.php?searchstring=Transporte+automotor+de+pasajeros+en), 27/08/08, 09:18 Hs.
  - [www.cnrt.gov.ar](http://www.cnrt.gov.ar), 27/08/08, 09:23 Hs.
  - [www.tiendaleon.com.ar](http://www.tiendaleon.com.ar), 10/09/08 14:43 Hs.
  - <http://busmania.com.ar/busmania/index.php>, 11/03/09, 15:30 Hs.

## ANEXO

### **Éxodo por el fin de semana largo: primeros resultados del plan nacional de seguridad vial**

La mitad de los choferes, sin descanso

Surge de las inspecciones en la terminal de Retiro, donde se concentró la mayoría de los controles; menos vigilancia en el interior

Viernes 21 de marzo de 2008 | Publicado en la Edición impresa

A pesar del difundido plan de seguridad vial para prevenir accidentes durante este fin de semana largo, los inspectores del Ministerio de Trabajo hallaron infracciones en la mitad de los controles realizados respecto del correspondiente descanso de los choferes de ómnibus de larga distancia.

La mayoría de esos controles se centraban en Retiro. LA NACION pudo verificar ayer, por medio de sus corresponsales en el interior, que no hubo inspecciones de organismos oficiales en terminales de ómnibus importantes en cuanto a la afluencia turística, como Bariloche, Salta, Paraná y Santa Rosa.

En un clima de caos, amontonamiento y quejas por las demoras de hasta tres horas para poder viajar, en la Terminal de Retiro -de la que ayer partieron 2400 ómnibus- se labraron cerca de 150 actas por irregularidades diversas, entre ellas las que indicaban que los conductores no habían hecho la pausa obligatoria de 12 horas antes de ponerse otra vez al volante.

El Ministerio de Trabajo realizó, entre anteayer y ayer, unas 300 fiscalizaciones en Retiro. Esto implica sólo una muestra de la situación general. En todo el país hubo cerca de 1000 actas.

"En un análisis preliminar, la mitad de los micros auditados presentó algún tipo de infracción", dijo el director nacional de Fiscalización del Trabajo, Guillermo Zuccoti. Y agregó: "Si al chofer le falta descanso, exigimos que se cambie la pareja de conductores". En los casos en que las infracciones surgieron de las libretas de los choferes donde se asientan los viajes que realizan, según Zuccoti se labraron multas a las empresas de hasta 1000 pesos por conductor.

El 13 del actual la presidenta Cristina Kirchner había anunciado, junto con el ministro del Interior, Florencio Randazzo, el denominado Plan Nacional de Seguridad Vial para Semana Santa. Participaron de ese acto y adhirieron públicamente al programa todas las cámaras empresarias de ómnibus de larga distancia. A pesar de ello, como se dijo, ayer la mitad de los choferes inspeccionados, agrupados en esas centrales, estaba fuera de regla.

"En general, hay diferencias en la interpretación de la norma que hace el Ministerio de Trabajo; cuando uno «pasa el peine» a la gran mayoría de las actas se ve que no hubo infracción", opinó ayer ante la consulta de LA NACION el gerente general de la Asociación de Empresarios del Transporte Automotor (AETA), Marcelo Gonsalvez. En su opinión, "muchas veces se carga todo el tiempo de manejo a un solo chofer, cuando siempre viajan dos y se hacen relevos. No hay un régimen especial para el trabajo en equipo", dijo.

Cuando ayer los inspectores del Ministerio de Trabajo en Retiro detectaron que los dos choferes de un ómnibus de la empresa Flechabús, que viajaba a Gualeguay, no tenían el suficiente descanso los pasajeros se tomaron la cabeza. Se exigió a la firma el recambio de los dos conductores. Y la unidad, que debía salir a las 10.30, partió a las 13.25. Uno de los choferes, Miguel Ángel Ortiz, dijo que, en realidad, se trataba de un error en la libreta de viajes. Varios inspectores también hallaron en estos documentos alteraciones y cambios.

En la terminal de ómnibus de Córdoba, en tanto, LA NACION presencié cuando los inspectores pidieron que se reemplazara a una dupla de choferes de la empresa Urquiza que debía partir hacia Rosario. Los pasajeros esperaron que se resolviera la situación. Marcos Urquía, que viajaba hasta Villa María en esa unidad, opinó: "Es lo

que tiene que hacerse: no me molesto por la demora sino con la empresa, que estaba por hacer conducir a dos personas que no habían descansado".

En tanto, en Mendoza, cuatro choferes de la empresa Cata tuvieron que ser reemplazados porque tampoco cumplían con el descanso obligatorio.

Una de las medidas dispuestas por el plan oficial de seguridad fue la puesta en marcha del 0-800-333-0300 de la CNRT para que los pasajeros denuncien incumplimientos de las normas viales. Consultada sobre el número de denuncias, una de las operadoras de esa línea dijo que se habían asentado 45 quejas. "La mayoría fue por demoras", explicó.

En la terminal de Salta, uno de los destinos preferidos por los turistas para Semana Santa, no hubo ayer ningún control. Un inspector de la Coordinación Provincial de Transporte dijo que no conocía el operativo de seguridad. LA NACION observó el arribo de tres ómnibus desde Buenos Aires y La Plata. Sólo uno llevaba el papel entregado por la CNRT para calcular el tiempo de viaje y eventuales excesos de velocidad, pero no hubo quien se lo recibiera.

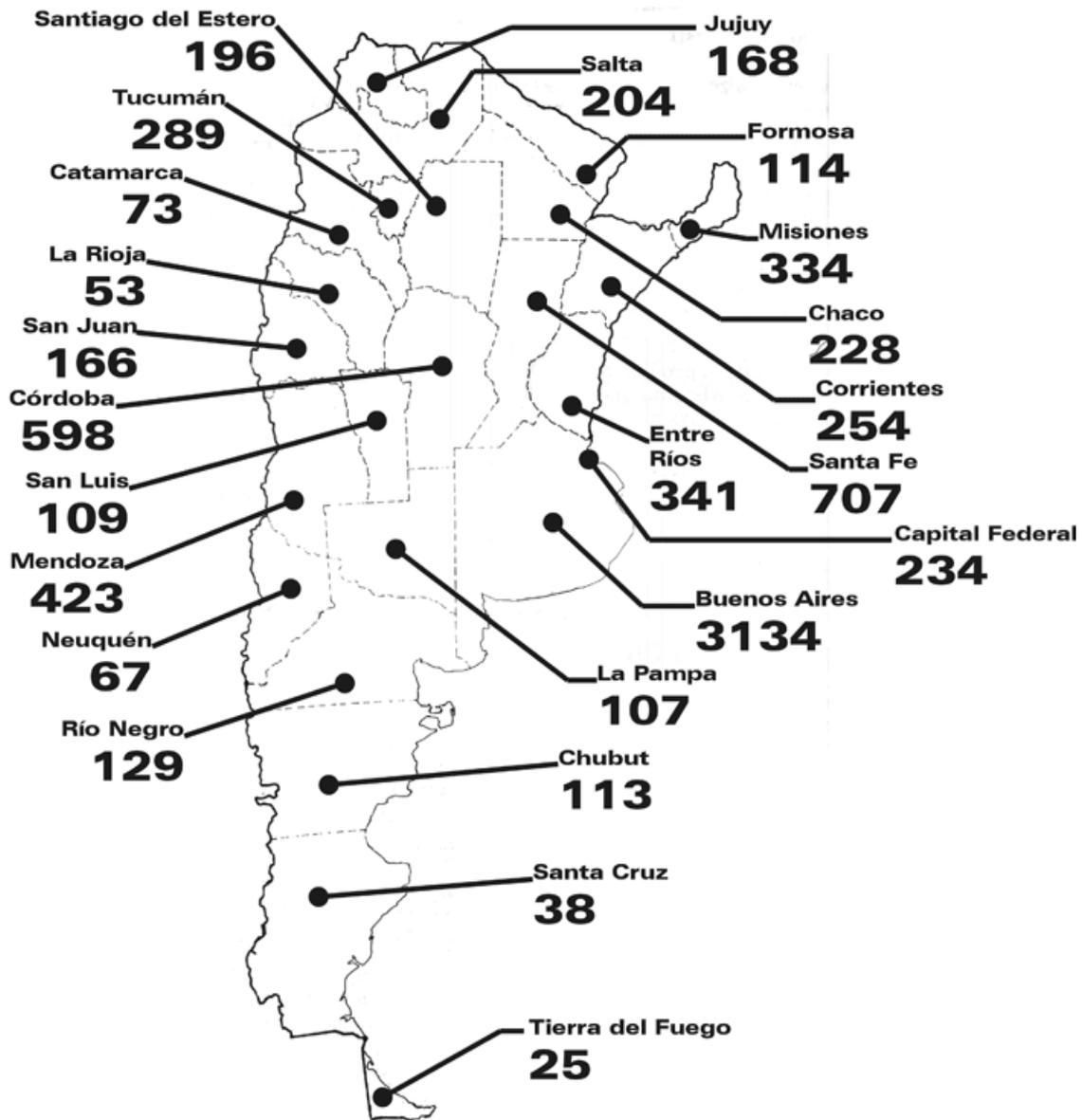
En Bariloche, con una circulación de más de 4000 pasajeros diarios, las oficinas de la CNRT estaban cerradas en la terminal de ómnibus.

En tanto, en la CNRT responsabilizaron al paro del campo por muchas de las demoras de los ómnibus.

Por Franco Varise De la Redacción de LA NACION

## Accidentes de tránsito en Argentina

**TOTAL DE MUERTOS EN EL 2007**  
**(Cifras provisorias al 3/1/2008): 8104**  
(Promedio diario: 22 - Promedio mensual: 676 )



Las cifras del presente son proyección de los datos habidos hasta el presente, aplicados al nuevo lapso, e incluyendo fallecidos en el hecho o como consecuencia de él, hasta dentro de los 30 días posteriores, según el criterio internacional más generalizado. Las cifras utilizadas son las últimas disponibles (oficiales, de origen policial o municipal, la mayoría), actualizadas. Como la gran mayoría de las cifras originales sólo computan los muertos en el momento del accidente, las mismas también

han sido corregidas según índices internacionalmente aceptados, a fin de permitir una apreciación, estudio y comparación seria de la mortalidad en la accidentología vial argentina.<sup>47</sup>

---

<sup>47</sup> Datos obtenidos de la Asociación Civil Luchemos por la Vida, 03/01/08.

C.N.R.T.

Fecha de Emisión

F. 07

ALTAS Y BAJAS DE PARQUE MOVIL

RUBRO 1 - EMPRESAS

Código

Denominación o Razón Social:

RUBRO 2 - DATOS DE LOS VEHICULO/S

Domínio:   ALTA  BAJA Int. N°:  Tit.:  Cat. Serv.:

CARROCERIA

Marca: Exp.: Año: As.: Bar: Baño:

MOTOR

Marca: Número:

TACOGRAFO

Marca: Número:

CHASIS

Marca: Modelo: Año: Número:

Domínio:   ALTA  BAJA Int. N°:  Tit.:  Cat. Serv.:

CARROCERIA

Marca: Exp.: Año: As.: Bar: Baño:

MOTOR

Marca: Número:

TACOGRAFO

Marca: Número:

CHASIS

Marca: Modelo: Año: Número:

Domínio:   ALTA  BAJA Int. N°:  Tit.:  Cat. Serv.:

CARROCERIA

Marca: Exp.: Año: As.: Bar: Baño:

MOTOR

Marca: Número:

TACOGRAFO

Marca: Número:

CHASIS

Marca: Modelo: Año: Número:

Observaciones:

Lugar y Fecha

Firma Responsable Legal/Apoderado o Tit

FIRMO ANTE MI

Firma y Sello del Resp. Autorizado

APROBADO

Firma y Sello del Funcionario Responsable

C.N.R.T.

# C N R T

Comisión Nacional de  
Regulación del Transporte

## *DECLARACIÓN JURADA DE SEGUROS Y OTRAS OBLIGACIONES*

Fecha: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

**EMPRESA:** .....

**Nº HABILITACIÓN:** .....

**C.U.I.T.:** .....

### **Se declara bajo juramento:**

1. Haber contratado el/los seguro/s del parque móvil habilitado a la fecha en la Comisión Nacional de Regulación del Transporte en la/s empresas aseguradoras que detallo a continuación:

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

con la cobertura obligatoria exigida según la normativa vigente. Asimismo me comprometo a renovar los seguros indefinidamente durante la vigencia del permiso, como así también a presentar esta declaración jurada toda vez que cambie de compañía aseguradora, cuando realice alta de vehículos o cualquier modificación que se produzca.

2. Haber dado cumplimiento a la presentación de estadísticas y a la declaración jurada de información contable, según Resolución S.T. Nº 400/92.

3. No adeudar sumas de dinero exigible en concepto de multas.

4. Haber dado cumplimiento a la presentación de Cuadros Tarifarios.

5. Estar al día en el cumplimiento de sus obligaciones fiscales y previsionales.

