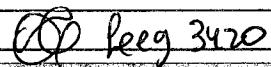


Ushuaia, 07 de abril de 2016.-

SEÑOR PRESIDENTE
CONCEJO DELIBERANTE DE USHUAIA
CONCEJAL JUAN CARLOS PINO


Su Despacho

CONCEJO DELIBERANTE USHUAIA MESA DE ENTRADA LEGISLATIVA ASUNTOS INGRESADOS	
Fecha: 08/04/16	Hs. 11:03
Numero: 449	Fojas: 155
Expte. N°	
Girado:	
Recibido:	 Recg 3420

Horacio José CUELLO Y Daniel NICOLAI, Presidente y Secretario de la COOP. DE PROVISIÓN DE SERVICIOS PARA TRANSPORTISTAS "LA CENTRAL" LTDA. Matrícula N° 54197, con domicilio comercial y a todos efectos, Alem 1911 de Ushuaia, por la presente venimos a poner en su conocimiento, de la iniciativa de la Coop. que representamos. Indicamos que hemos dado curso por Expediente N.º 9412 Letra: SG. 2015, Copia del mismo se adjunta, al pedido de habilitación de una agencia de remises, Coop. la que esperamos sea habilitada próximamente, pues hemos cumplimentado con la todo lo solicitado por el Área Legal de la Municipalidad, creemos que falta de personal, por los hechos que son de público conocimiento, tiene demorada la resolución.-

Motiva esta presentación las versiones, sobre que se estaría tramitando por ante el Concejo Deliberante, Patentes de taxis, y ampliación de los cupos para remises, para las agencias ya instaladas, si bien compartimos, que se debe ampliar la oferta de taxis y remises, también queremos indicar que las agencias de remises con el cupo actual son perfectamente rentables. Que entendemos que es mejor contar con oferta de mas remises, sin concentración en pocas manos, por eso ofrecemos esta nueva agencia de remises Coop. Resaltando lo de Coop. por ser estas entidades sin fines de lucro, con total igualdad entre sus socios, que deben ser transportistas en actividad. Que por ser Coop. no pone nunca en riesgo la fuente de trabajo. Como pasa con los privados. Por lo que solicitamos que antes de tomar decisiones, sobre el tema transporte se nos tenga en cuenta, entre las posibles habilitaciones de remises, lo que desde ya agradecemos.

Venimos impulsando este emprendimiento desde hace aproximadamente 2 años, para lo que ya contamos con todo lo necesario, estamos organizados, con local alquilado, totalmente equipado, (Teléfonos, Equipos de Radio, antena, Matafuegos, Alarmas, Luces de emergencia, con informe final del área técnica de Bomberos de la Provincia, listos para funcionar; con no menos de 20 vehículos en condiciones de ser habilitados, al momento de tener la autorización, municipal para trabajar, podemos completar el cupo en 30 a 60 días, como máximo). Ya tenemos todo para abrir, nuestra Coop. de Provisión de Servicios


Horacio J. Cuello
Presidente



P/Transportistas, la que además de la agencia de remises, también prevé todo lo dispuesto en el Art. 5° de estatuto social de la Coop.

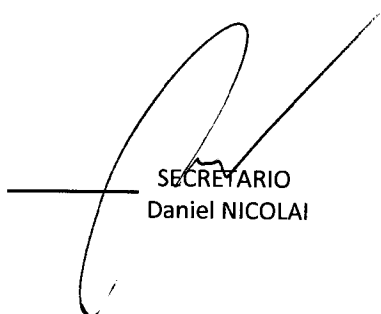
Por medio del Expte. Arriba mencionado, hemos presentado el estudio de mercado, con las actualizaciones correspondientes. Por lo que solo restaría la habilitación, de Transporte Municipal.

Albergamos la esperanza de contar con nuestra fuente de trabajo, la que no solo alcanza, los 45 socios y Flia., que componemos la Coop., sino también a los choferes, operadores y otros, con sus y familias, lo que suma unos 100 puestos de trabajo.

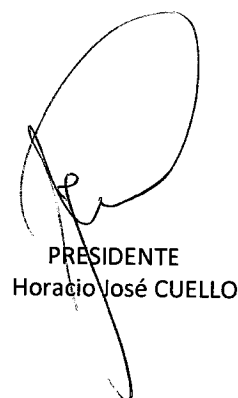
Además ponemos de relieve que por ser una cooperativa, no se persigue ningún fin de lucro empresario, ya que todo lo que se recauda, aportado por los asociados una vez cubierto los gastos de funcionamiento de la empresa coop. el excedente se devuelve a los asociados, en proporción al servicio utilizado por cada uno de ellos, de acuerdo a lo indicado en el estatuto social de la Coop. Destacando que la coop. solo brinda servicios a los asociados, los cubren la demanda de transporte.

Demás está decir que la coop. prevé brindar un servicio integral para el asociado, que sea transportistas, en cualquiera de las modalidades del transporte cumpliendo lo previsto en el art. 5° del estatuto social, antes mencionado, por lo que estamos trabajando para poner en funcionamiento el resto de los servicio, excluyendo, por el momento, la actividad del servicio de remiseria, mientras se espere la autorización de la agencia de Remises, Coop. Lo que esperamos que sea en tiempo perentorio.

Sin más, esperando comprensión y acompañamiento de su parte,
saludamos usted, atentamente.-



SECRETARIO
Daniel NICOLAI



PRESIDENTE
Horacio José CUELLO



Provincia de Tierra del Fuego,
Antártida e Islas del Atlántico Sur
República Argentina
Municipalidad de Ushuaia

“2016- Año del Bicentenario de la Declaración de la Independencia Nacional”

NOTA N° 44 /2016

LETRA: S.S.G.

USHUAIA,

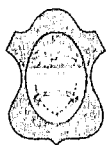
07 ABR 2016

COOP. DE PROVISIÓN DE SERVICIOS
PARA TRANSPORTISTAS “LA CENTRAL” LTDA.
SRES. CUELLO Horacio, NICOLAI Daniel:

De acuerdo a lo solicitado mediante Nota registrada bajo N° 1321, se informa que se encuentra en curso el trámite de el estudio de mercado mediante la Universidad San Juan Bosco.



Omar E. BECERRA
Subsecretario de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia



Provincia de Tierra del Fuego,
Antártida e Islas del Atlántico Sur
República Argentina
Municipalidad de Ushuaia



2015- Año del Bicentenario del Congreso de los Pueblos Libres

Nota N° 822 / 2015.-
Letra: Dpto. Adm. Hab. Transp.-

MUNICIPALIDAD DE USHUAIA	
MESA DE ENTRADA SALIDA	
RECIBIDO POR	Kodufue
ACLARACION	
HORA 09.	EXPTE. 09412
USHUAIA 18	de 11 de 15

Ushuaia, 18 de noviembre de 2015

DIVISIÓN MESA
DE ENTRADA Y SALIDAS:

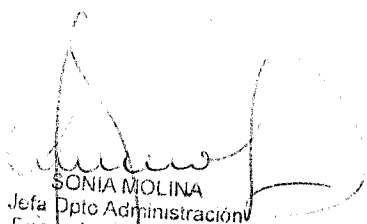
Solicito apertura de Expte. Caratulado:

TEMA: Solicitud (448).-

ASUNTO: Solicitud de Habilitación Nueva Agencia de Remis.

Cumplido, vuelva a ésta Dirección para la prosecución del trámite de norma.

sm

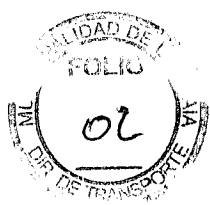

SONIA MOLINA
Jefa Dpto Administración
Dirección de Transporte
Municipalidad de Ushuaia

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

María Florencia Urquiza
Jefa de Administración
Gobierno
Municipalidad de Ushuaia



Provincia de Tierra del Fuego,
Antártida e Islas del Atlántico Sur
República Argentina
Municipalidad de Ushuaia



"2015-Año del Bicentenario del Congreso de los Pueblos Libres"

Nota N° 442 / 2015.

Letra: Dir. Transp.

Ushuaia, 18 de noviembre de 2015.

Subsecretaría de Legal y Técnica :

Remito la presente a fin de solicitar su intervención y evaluación en relación a la solicitud generada por la Coop. de Provisión de Servicios de Transportistas "LA CENTRAL" Ltda., mediante nota registrada bajo N° 5089, ingresada por mesa de entradas de esta Municipalidad.

Cabe mencionar que previo a esto, la entidad solicitó ante esta Dirección se le indiquen los requisitos a cumplir a fin de obtener la correspondiente habilitación como agencia de remis, la cual fue contestada mediante nota N° 360/15, letra Dir. Transp., adjuntando la normativa vigente a tal fin.

En función a lo establecido en el Art. 1° del Decreto Municipal N° 237/97, se solicitó información al respecto del estudio de mercado existente a la Dirección de Administración, la que informó que el último estudio de mercado existente corresponde al año 2005.

Adjunto a la presente copia fiel de los antecedentes arriba mencionados y otros que puedan ser de interés.


Soledad VENEGAS
Directora de Transporte
Municipalidad de Ushuaia

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

María Florencia Urquiza
Directora de Administración
Secretaría de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

[Handwritten signature]
María Florencia Urquiza
Secretaría de Administración
Municipalidad de Ushuaia



Ushuaia, 28 de octubre de 2015.

Señor Subsecretario de Gobierno Municipal
c/copia al Secretario de Gobierno Municipal y al
señor Intendente de la ciudad de ushuaia

MUNICIPALIDAD DE USHUAIA	
DIV. M.L. Y B. G. G.	
NOTA REGISTRADA N°	0508P
FECHA	28/10/15 HORA 13.
REGISTRADOR	<i>[Handwritten signature]</i>

Horacio José CUELLO Y Daniel NICOLAI, Presidente y Secretario de la COOP. DE PROVISIÓN DE SERVICIOS PARA TRANSPORTISTAS "LA CENTRAL" LTDA. Matrícula N° 54197, con domicilio comercial y a todo efecto, Alem 1911 de Ushuaia, por la presente venimos a solicitarle, quiera tener a bien, de compartir nuestro criterio, realizar la modificación o sustitución del Decreto 237/97. Entendemos que es necesario para avanzar en lo que es nuestro anhelo de tener nuestra fuente de trab. (Agencia de Remises), estable democrática, y que desconcentre la situación oligopólica, por la que hoy pasa el transporte privado de autos de alquiler con chofer.

Ya tenemos todo para abrir, nuestra Coop. de Provisión de Servicios P/ Transportistas, la que además de la agencia de remises, también prevé todo lo dispuesto en el Art. 5° de estatuto social de la coop. el cual se adjunta como **anexo I.-**

Motiva esta presentación, las conclusiones surgidas del estudio de la normativa vigente; (Ordenanza 337, Decreto reglamentario 237/97 y sus modificatorias), las que luego de revisadas y teniendo en cuenta las luchas de otros, en sus aspiraciones de habilitar agencias, las que solo se autorizaron a funcionar por resolución judicial, después de haber sido rechazadas en sede administrativa.-

Con la legislación vigente no se respecta, la libertad de comercio, trabajo y competencia.

Si bien nosotros estamos organizados, con local alquilado, totalmente equipado, (Teléfonos, Equipos de Radio, antena, Matafuegos, Alarmas, Luces de emergencia, con informe final del área técnica de Bomberos de la

[Handwritten signature]

ES COPIA
Cobante
165
Administrativa
Dirección de Transporte
Municipalidad de Ushuaia

[Handwritten signature]

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL



María Elena Urquiza
Dirección de Administración
de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia



Provincia, listos para funcionar; con no menos de 20 vehículos en condiciones de ser habilitados, al momento de tener la autorización, municipal para trabajar, podemos completar el cupo en 30 a 60 días, como máximo).

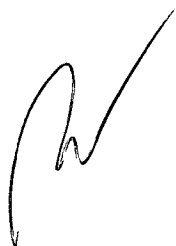
Teniendo en cuenta los caminos recorridos por anteriores solicitantes, que iniciaron la tramitación por la Dirección de Tránsito y Transporte, con la normativa actual, creemos fundadamente que podríamos, tener el mismo destino de los anteriores, y aunque descartamos el éxito en el ámbito judicial, esto nos llevaría a un gran desgaste, de tiempo, falta de trabajo, y erogaciones económicas, que si bien podemos afrontar, Entendemos que es innecesario, lo ideal a nuestro entender, menos complicado y más ordenado sería:

La derogación del decreto 237/97. Con el dictado de otro que ponga a la actividad del remis, como actividad privada. Adjúntanos antecedentes de otras jurisdicciones.

OBS. Al Decreto 237/97, reglamentario Art. 6° de de Ord. 337. -

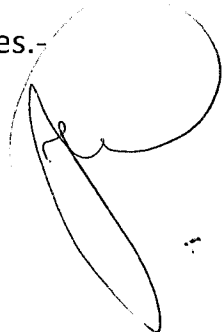
Decreto 237 Art 1° del Anexo I - S/ estudio mercad

El servicio de Remis es privado, no puede encuadrarse dentro de ninguno de los incisos de este Art. Ni en estudio demográfico; ni en relevamiento turístico; ni en medios de transportes existentes (cantidad – tipo –servicios alternativos); ni en estudio correlativo de la densidad poblacional con los medios de transporte habilitados; ni en dimensión óptica del mercado de transporte en la ciudad (oferta) de acuerdo a la realidad socio-económica; ni en proyección de los datos contenidos en puntos anteriores en el plazo de seis meses, un año, un año y medio y dos años; ni tampoco en el último párrafo, que dice: Dicho estudio, cuya actuación deberá hacerse cada tres años, determinará el prudente criterio según el cual el Departamento Ejecutivo debe efectuar la habilitación de agencias de remisses.-



ES COPIA

Lucelina Bortone
Legajo N° 3165
Administrativa
Dirección de Transporte
Municipalidad de Ushuaia



ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Florencia Urquiza
Secretaría de Administración
Municipalidad de Ushuaia



Esto por no ser un servicio público, tomo como parámetro los taxiflet, combis para traslado de turistas, transporte de personas a lugares de trabajo, ect.

Cabe indicar que el servicio de remis no es un servicio alternativo del servicio público, por el contrario es un servicio diferencial, (Charters); además no debería vincularse esta actividad del transporte Privado, ni a ninguna otra actividad privada a cuestiones del servicio público.-

El Art. 2° pide: a los interesados en obtener la habilitación comunal para funcionar como "agencia de remisse", casi los mismos estudios que realiza la municipalidad. Estudio de factibilidad; relevamiento turístico; análisis pormenorizado y fundado respecto a los transportes alternativos existentes; estudio correlativo de la densidad poblacional con los medios de transporte habilitados; viabilidad y rentabilidad de la futura agencia, en consonancia con los puntos precedentemente detallados, consignando la expectativa de viajes diarios, cantidad de vehículos a habilitarse, etc.

Siendo esto solo solicitado a las habilitaciones de agencias de remises. Avanzando sobre la actividad privada y lo que debería entenderse como riesgo empresarial.

A partir del Art. 3° indica los pasos a seguir, con la redacción muy orientada a la no sobredimensión del servicio de pasajeros, se puede presagiar el rechazo, en todas sus instancias administrativas. Con plazos que desgastarían a cualquier emprendedor, levándolo a desistir.

El mencionado Art. 6° de la Ordenanza 337, dictada el año 1988, que tenía un plazo perentorio de 30 días para ser reglamentado, se reglamento p/ orden Judicial, Decreto 237/97, en el año 1997.-

ES COPIA
Jocelyn Coriare
Legajo n° 3165
Administrativa
Dirección de Transporte
Municipalidad de Ushuaia

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL


María Florencia Urquiza
Directora de Administración
Secretaría de Gobierno
Municipalidad de Ushuala



Asimismo la ordenanza 337 en el Art 5°, Inciso e) punto 3 dice que deberá la remisería estar instalada a una distancia mínima de 500 metros radiales de un servicio público o privado de transporte individual de pasajeros. Si bien existen una gran cantidad de paradas de taxis, entendemos que este punto se refiere a las centrales de taxis o remises, que cuentan con edificios con instalaciones, baños, radio llamado y teléfonos, con operadores y no a las simples paradas que no son cubiertas por el servicio público de pasajeros en la mayor parte del día y además estaríamos nuevamente en un avance sobre la actividad privada. Demás está decir que agencias de remises, habilitadas se encuentra a menos de 500 metros radiales de paradas de taxis

Entre las agencias de remises Bahía Hermosa y Chakos SRL (La Nueva) hay una distancia menor de 400 metros radiales.


Por todo lo expuesto entendemos que la normativa vigente es claramente inconstitucional.

Solicitamos se dé a la presente, carácter de preferente despacho


DANIEL NICOLAI
SECRETARIO


JOSE HORACIO CUELLO
PRESIDENTE

ES COPIA


Socelyn Colarte
Legajo Nº 3165
Administrativa
Dirección de Transporte
Municipalidad de Ushuala

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

María Florencia Urquiza
Directora de Administración
Secretaría de Gobierno
Municipalidad de Ushuala



Antecedentes de otras jurisdicciones

Por un error de ordenanza, exigen el cambio de servicio público por privado. Los remiseros vuelven a solicitar la modificación de la ordenanza 6018/13 que regula al sector de transporte. Solicitan que **se cambie el error** donde la remisería figura como un **servicio público** y se explique que se trata de un **servicio privado**. Manifestaron que buscan evitar inconvenientes y malinterpretaciones en cuanto a la regulación de la remisería local. Indicaron que la norma explicita que la remisería es un "servicio público" cuando en realidad se trata de un "servicio privado".

TEMA: REMISES ORDENANZA Nº 9876/2007 Artículo 1º: El servicio privado de coches remises, consiste en el transporte particular y privado de personas con o sin equipaje, en automóviles habilitados con chofer y uso exclusivo por parte de los pasajeros.

DANIEL NICOLAI
SECRETARIO

JOSÉ HORACIO CUELLO
PRESIDENTE

CELULAR: 2901606018

ES COPIA

Jocelyn Olarte
Legajo Nº 3165
Administrativa
Dirección de Transporte
Municipalidad de Ushuala

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL



María Florencia Urquiza
Directora de Administración
Secretaría de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia



Visto la necesidad de adecuar la actividad de transporte privado de pasajeros

Y considerando:

Que el servicio de coches remises es un medio de transporte particular y privado.-

Que la actividad privada del transporte de personas, no debe estar alcanzado por los requisitos previsto para el transporte público.-

Que deben ser modificados los criterios, para la habilitación de agencias de remises, de manera de no afectar la iniciativa privada.-

Que deben tenerse en cuenta los derechos constitucionales de libertad de comercio, trabajo y competencia.-

EL SEÑOR INTENDENTE DE LA CIUDAD DE USHUAIA

DECRETA

Artículo 1º: El servicio privado de coches remises, consiste en el transporte particular y privado de personas con o sin equipaje, en automóviles habilitados con chofer y uso exclusivo por parte de los pasajeros.-

ARTÍCULO 2º Las agencias de remises serán habilitadas por la Dirección de Comercio e Industria de la Municipalidad de Ushuaia, reunidos los requisitos previsto para la actividad comercial.-

ES COPIA



Jocelyn Colarte
Legajo nº 3165
Administrativa
Dirección de Transporte
Municipalidad de Ushuaia

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL



María Florencia Urquiza
Directora de Administración
Secretaría de Gobierno
Municipalidad de Ushuala



ARTÍCULO 3° Las agencias contarán con 60 días para la habilitación de los coches remises, conforme a las normas vigentes.-

ARTÍCULO 4° En caso de no contar con la dotación mínima de coches remises, la habilitación comercial quedará sin efecto, debiendo iniciar nuevamente el trámite.-

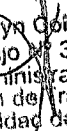
ARTÍCULO 5° intérpretese lo dispuesto en el Artículo 5°, Inciso e) punto 3. de la Ordenanza N° 337, referido a las distancia, que debe mediar entre una agencia de remises y otro servicio público o privado de transporte individual de pasajeros, que serán consideradas solo aquellas centrales de taxis o remises que cuente con edificio habilitado, con instalaciones, baños, radio llamado y teléfonos, con operadores.

ARTÍCULO 6° Déjese sin efecto el Decreto 237/97 y toda otra norma que se contraponga al presente Decreto.-

ARTÍCULO 7° De forma.-

Decreto N° /2015

ES COPIA

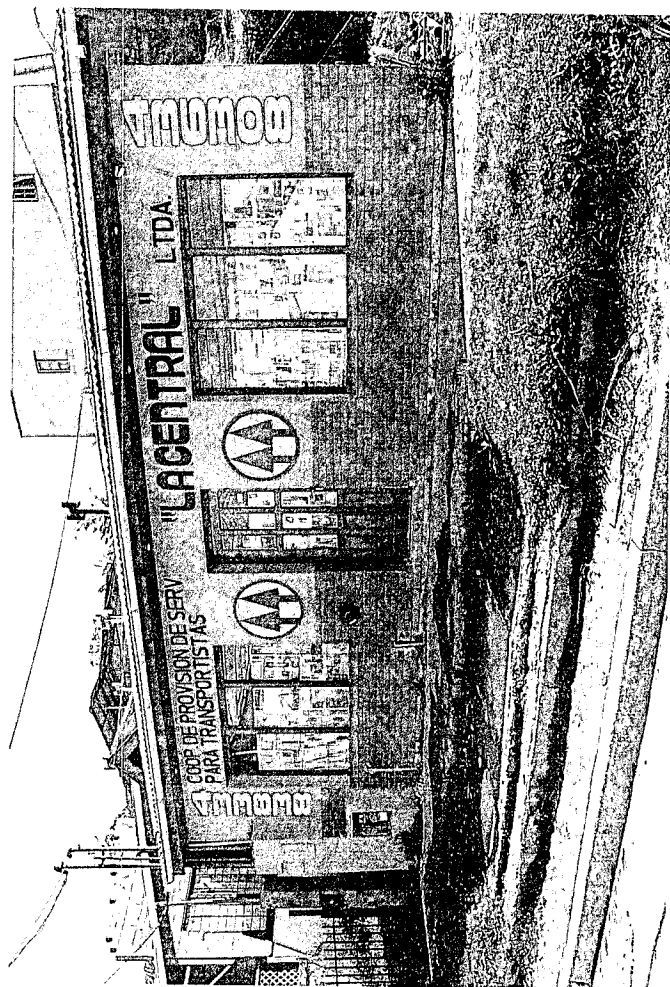
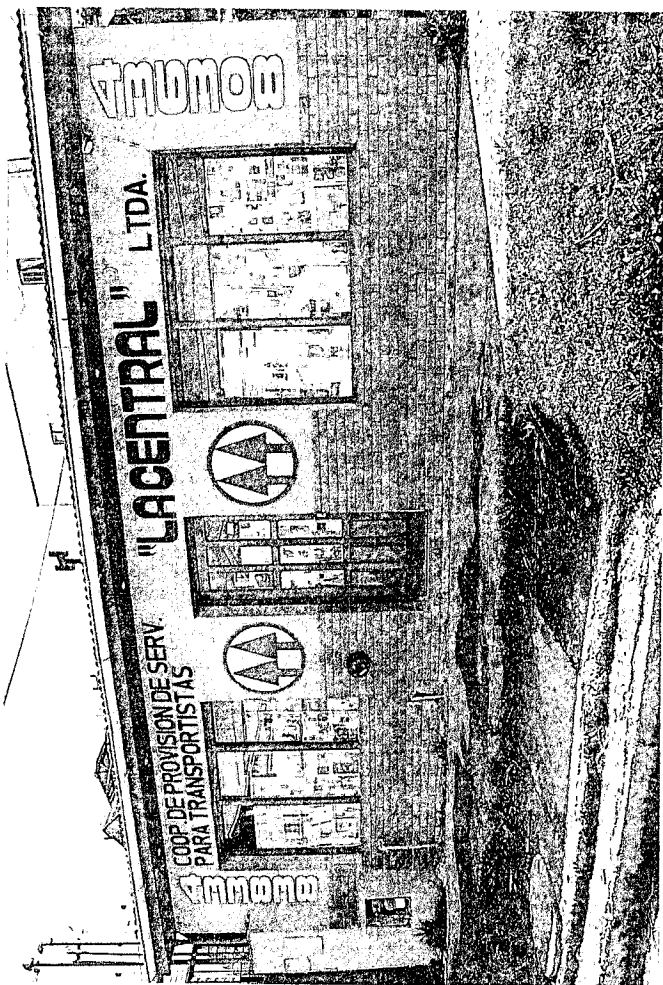
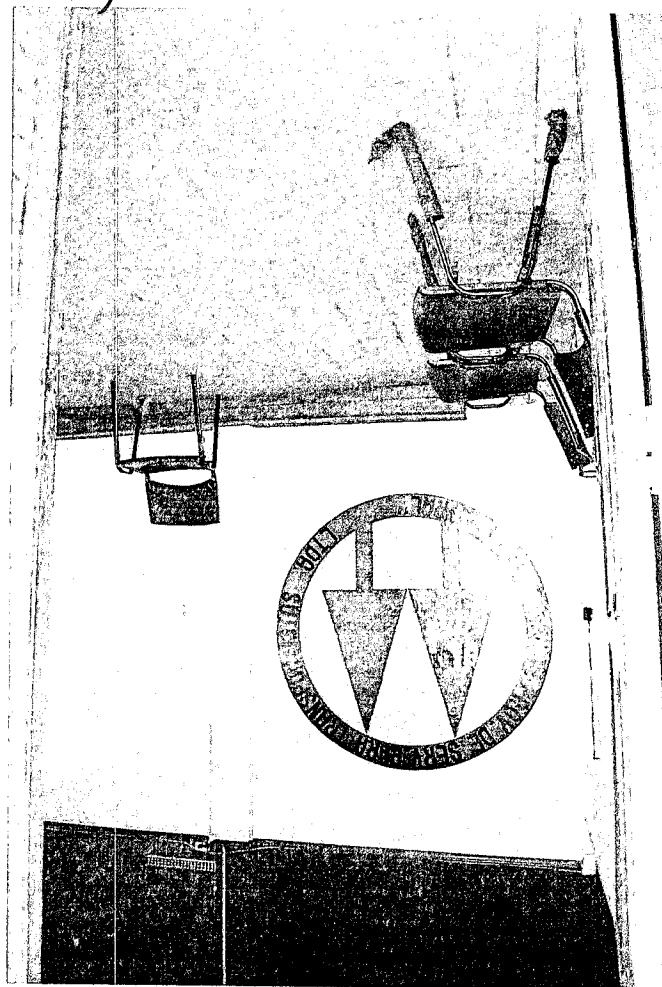
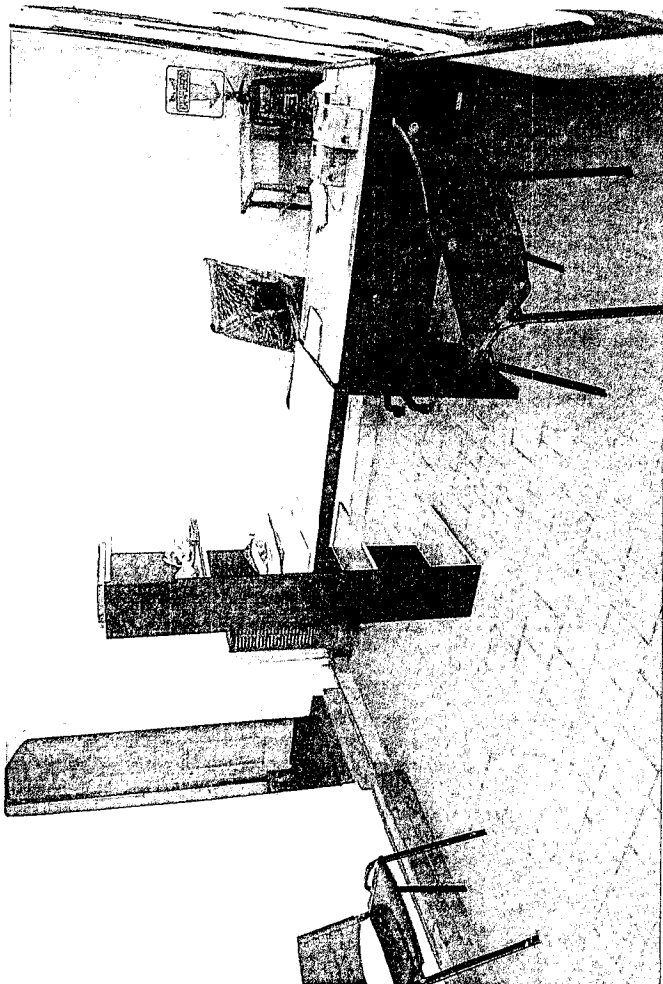


Jocelyn Cobian
Legajo N° 3165
Administrativa
Dirección de Transporte
Municipalidad de Ushuala

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

[Handwritten signature]
María Florencia Urquiza
Directora de Administración
Secretaría de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia

Jocelyn Colarte
Legajo N° 3165
Administrativa
Dirección de Transporte
Municipalidad de Ushuaia



ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

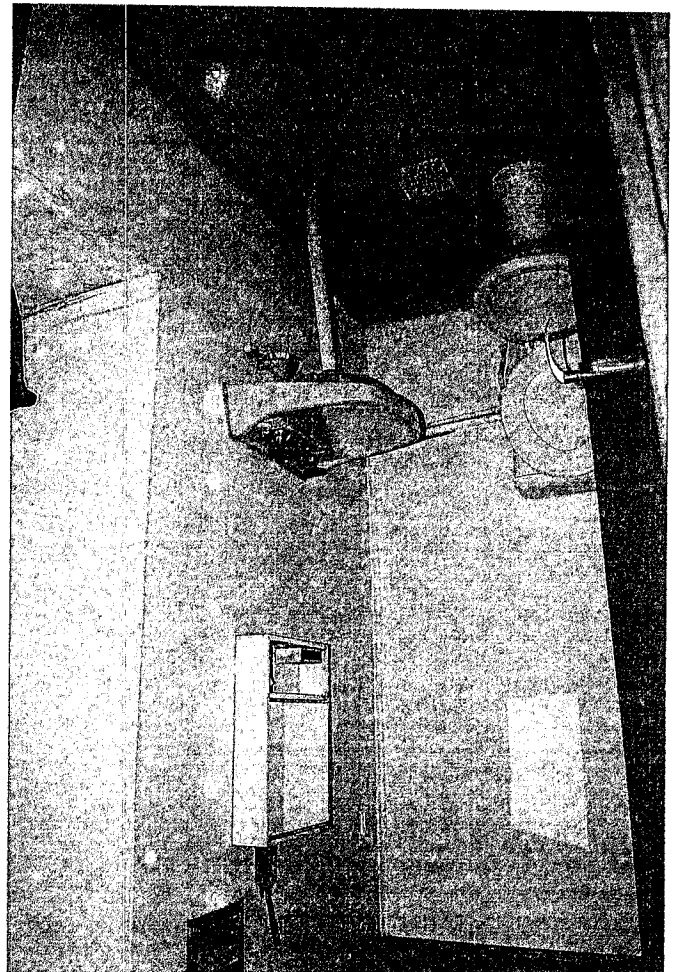
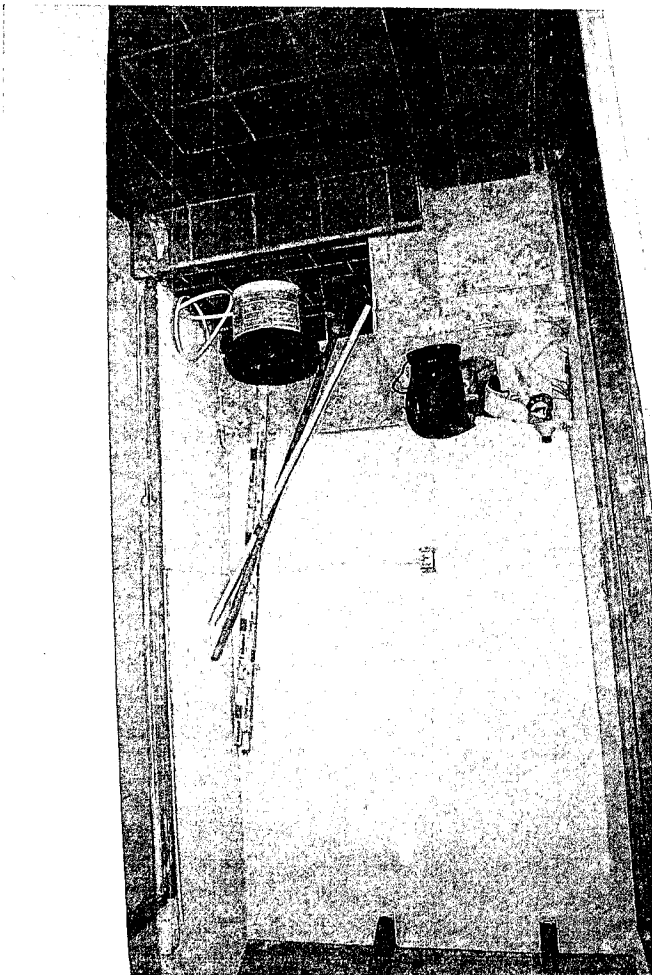
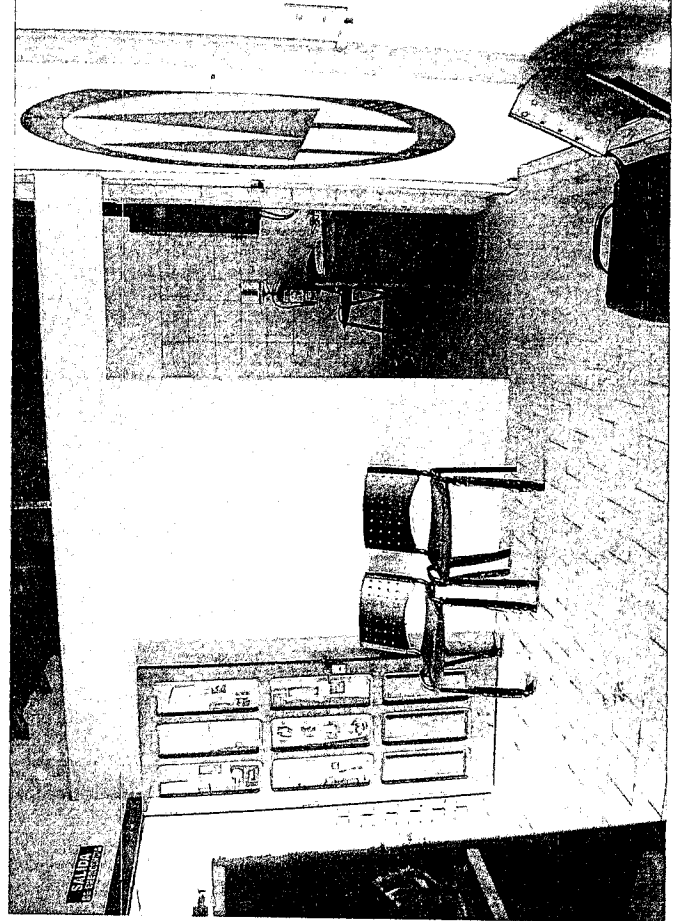
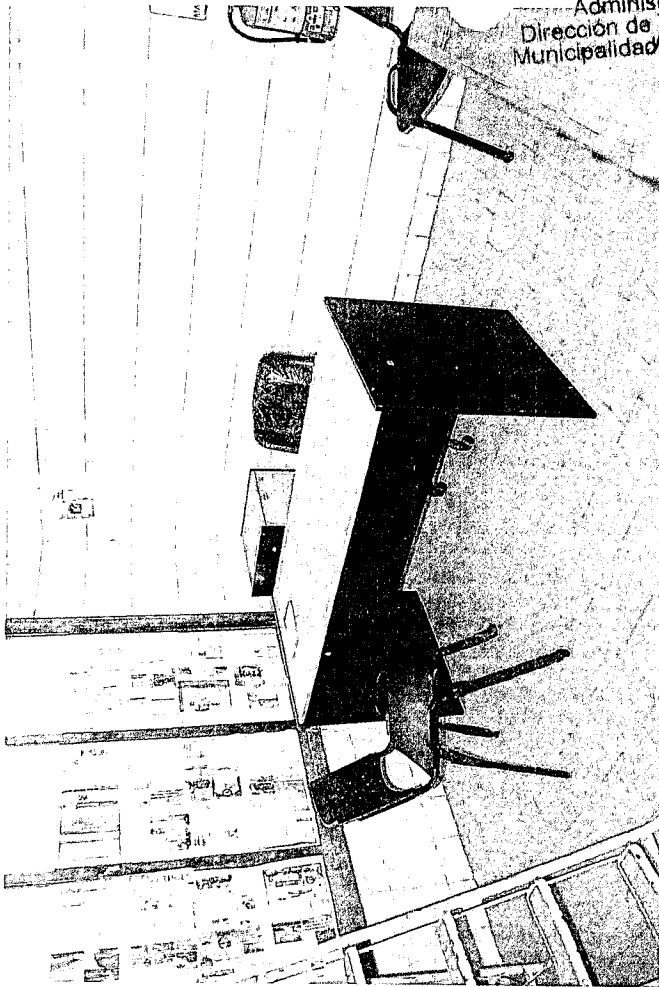
Maria Florencia Urquiza

Maria Florencia Urquiza
Directora de Administración
Secretaría de Gobierno
Municipalidad de Ushuala

ES COPIA

Jocelyn Duarte
Legajo N° 3165
Administrativa
Dirección de Transporte
Municipalidad de Ushuala

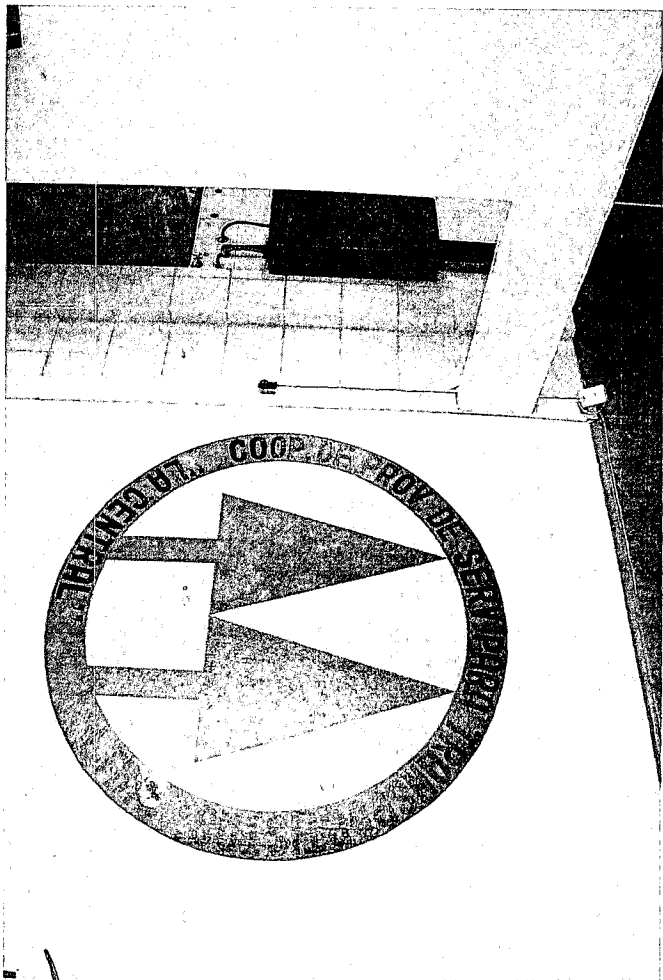
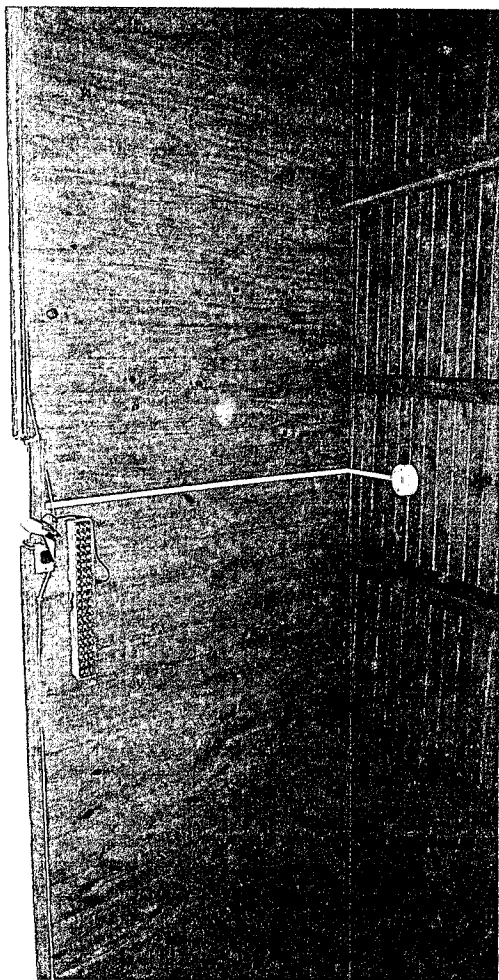
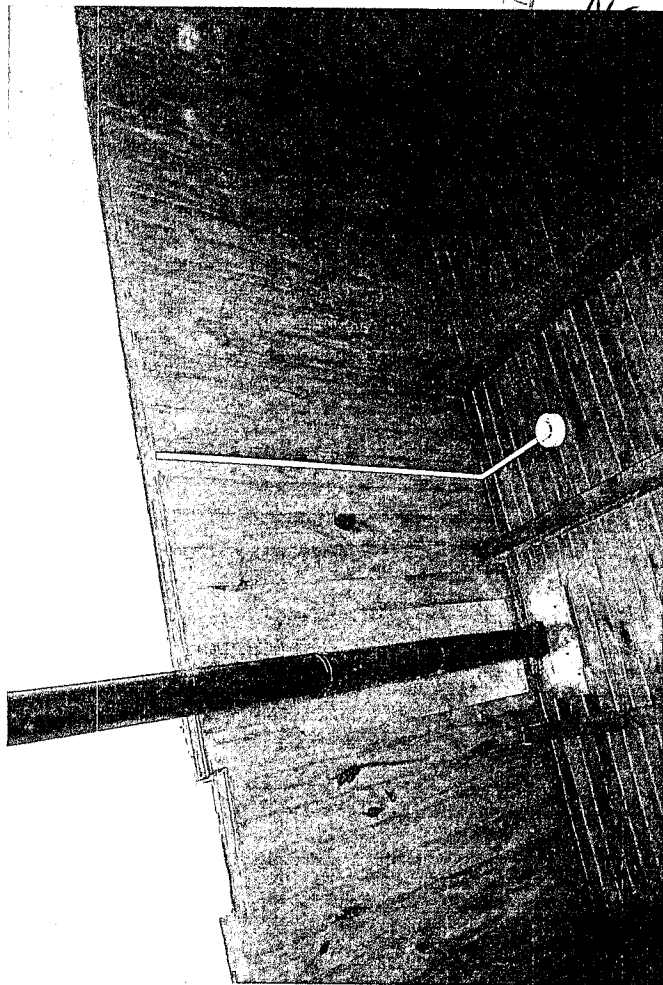
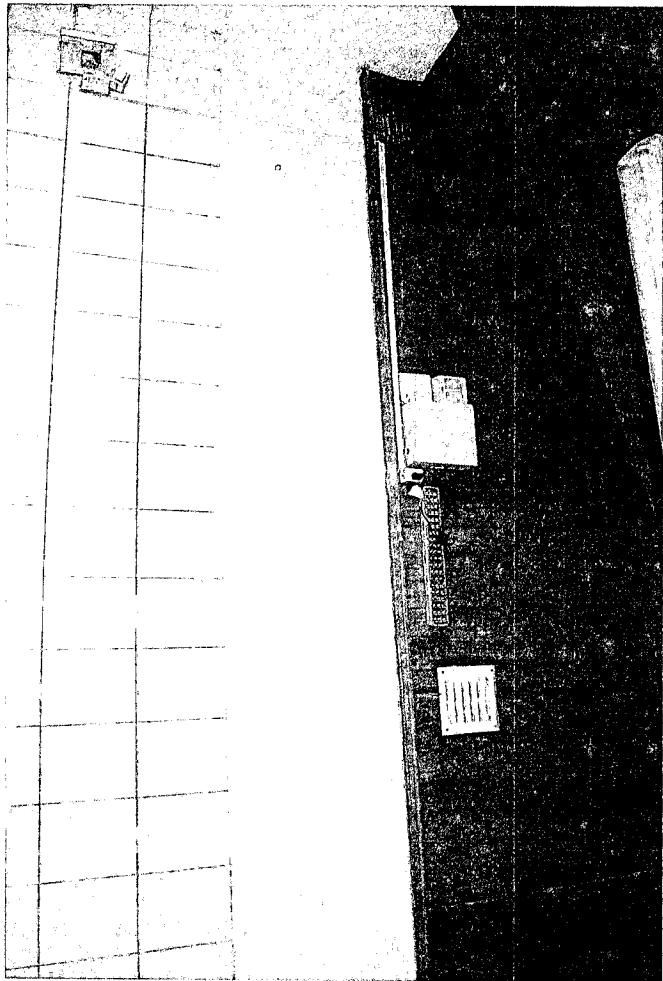
MUNICIPALIDAD DE USHUALA
FOLIO
11
DIR. DE TRANSPORTE



ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

[Handwritten Signature]
María Florencia Urquiza
Directora de Administración
Municipalidad de Ushuaia

Ushuaia
FOLIO
12



ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Legajo N° 3165
Administrativa
Dirección de Transporte
Municipalidad de Ushuaia

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

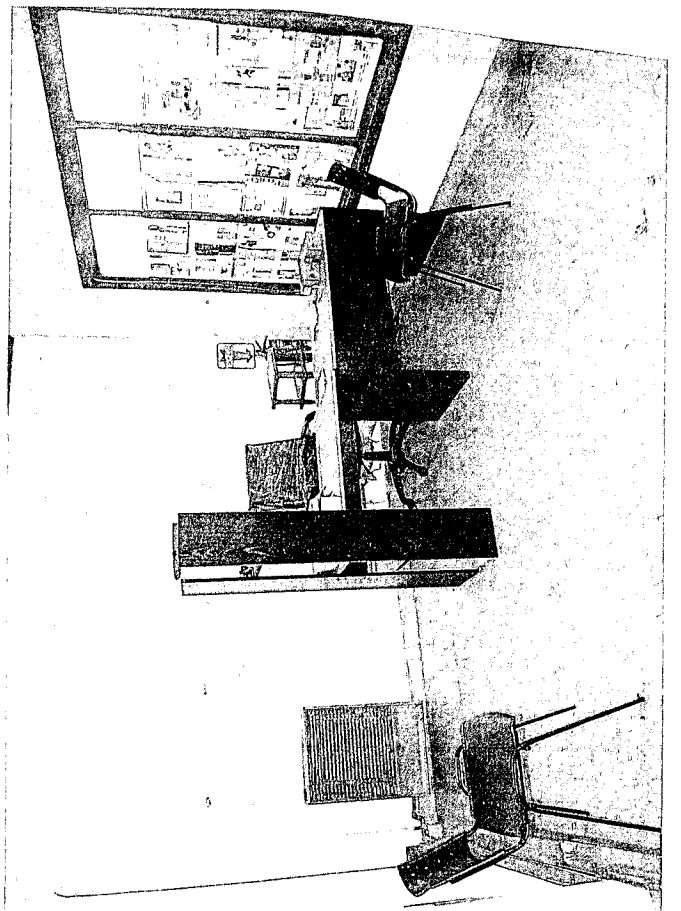


María Florencia Urquiza
Directora de Administración
Sistema de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia



ES COPIA

Jocelyn Colarte
Legajo N° 3165
Administrativa
Dirección de Transporte
Municipalidad de Ushuaia




ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

[Handwritten Signature]

María Florencia Urquiza
 Directora de Administración
 Subsecretaría de Gobierno
 Municipalidad de Ushuaia

FOLIO 14

 Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur DIRECCIÓN GENERAL DE RENTAS	Impuesto Sobre los Ingresos Brutos DECLARACION JURADA DE NOVEDADES	Declaro que los datos consignados en este formulario son correctos y completos, y que esta declaración jurada se ha confeccionado utilizando el software aplicativo aprobado y entregado por la Dirección General de Rentas, de la Provincia de Tierra del Fuego Antártida e Islas del Atlántico Sur, sin omitir ni falsear dato alguno que debe contener siendo fiel expresión de la verdad.	Horacio J. Cuello Presidente Firma y Aclaración En carácter de:
	999-142570-6 21 AGO 2015 (1) - N.I.B. (2) - Fecha		

(3) Datos personales o de la Sociedad

Nº C.U.I.T.	Apellido y Nombre / Razón Social	Nº Inscripción C.M.	Teléfono	Correo Electrónico
30-71496777-7	COOPERATIVA LA CENTRAL LIMITADA			
Domicilio fiscal	Localidad	Código Postal		
PIEDRABUENA Nº 475	Ushuaia	9410		

(4) Naturaleza Jurídica

Código	Nº Inscripción R.P.C./G.L.	Fecha Inscripción	Duración en Años	Fecha Cierre Ejercicio
270-Cooperativa				31/12

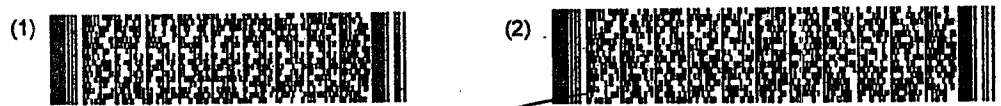
(5) Establecimientos / Sucursales

Establecimiento/Sucursal 1					Establecimiento/Sucursal 2				
Nombre de Fantasea					Nombre de Fantasea				
LA CENTRAL									
Domicilio					Domicilio				
LEANDRO ALEM 1911 (Ushuaia)									
Actividades					Actividades				
Código	Descripción	Fecha de inicio	Fecha de cese		Código	Descripción	Fecha de inicio	Fecha de cese	
633199	servicios complementarios para el transporte terrestre n	21/08/2015							

(6) Nómina de responsables de la entidad

Nombre y Apellido	Domicilio particular	Documento Tipo y Nº	Cargo que desempeña	Carácter de la Firma	Facultades
CUELLO JOSÉ HORACIO	BARRIO MONTA GALLINERO TIRA 19 13	DNI 18866317	Presidente	Titular	S/Est. Soc.
NICOLAI DANIEL	PASAJE TOMAS BEBAN 1098	DNI 11599302	Secretario	Titular	S/Est. Soc.
PERVANCHUK GRACIELA NOEMI	PIEDRABUENA 475	DNI 13040426	Tesorero	Titular	S/Est. Soc.

(7) Observaciones



PROVINCIA DE TIERRA DEL FUEGO,
 ANTÁRTIDA E ISLAS DEL ATLÁNTICO SUR
 DIRECCIÓN GENERAL DE RENTAS

21 AGO 2015

RECIBIDO

DGR Distrito Ushuaia 1

ES COPIA

Jocelyn Ojarte
 Legajo Nº 3165
 Administrativa
 Dirección de Transporte
 Municipalidad de Ushuaia

INMOBILIARIA SERVICIOS Y TRANSACCIONES



FECHA: 23/08/2015
MONTO DE LA OPERACION: 3.002.870,00

CONTRATO DE LOCACION COMERCIAL

En la ciudad de Ushuaia, los 28 días del mes de JULIO del año 2015, entre el Sr. **FABIAN LORETO ZINGALES**, CUIL. Nº 23-20.807.057-6, con domicilio en la calle RIVADAVIA Nº 135, de la ciudad de USHUAIA, en adelante denominado **EL LOCADOR**, por una parte, representado en este acto por el Sr. **ALEJANDRO JOSE MARIA PARSON**, DNI 21.604.304, con poder en foja notarial numero B 000037507, B 000037508, B 000037509 y B 000037510, de escritura 303; y por la otra parte, la **COOPERATIVA DE PROVISION DE SERVICIOS PARA TRANSPORTISTAS "LA CENTRAL" LIMITADA**, con matricula nº 54197, representada en este acto por su presidente el Sr. **JOSE HORACIO CUELLO**, CUIL. Nº 20-16666317-3, con domicilio en el Barrio 300 viviendas tira 19 1º 3, en adelante denominado **EL LOCATARIO**, celebran el presente contrato de locación, sujeto a las siguientes cláusulas y condiciones.

ADM. TRACION DE PROPIEDADES - ALQUIL - RES - VENTAS

1.- INMUEBLE: EL LOCADOR cede en locación a EL LOCATARIO y ésta recibe en ese carácter, un inmueble sito en calle **LEANDRO N. ALEM Nº 1911, LOCAL**, de la ciudad de Ushuaia, con todos los servicios instalados. El mismo cuenta con una superficie cubierta de 31,00 m2 distribuidos en salón, y baño. EL LOCATARIO se compromete a restituirlo en el buen estado en que se encuentra según se detalla en el inventario integrante del presente.

2.- PLAZO: El plazo de la locación se conviene en **TREINTA Y SEIS (36) MESES**, rigiendo desde el **01 de JULIO de 2015** hasta el **30 de JUNIO de 2018**.

3.- PRECIO Y LUGAR DE PAGO: El valor del alquiler por la totalidad de la vigencia del presente contrato, asciende a la suma de **PESOS CIENTO SETENTA Y CUATRO MIL (\$300.870,00)**, pagaderos por EL LOCATARIO a EL LOCADOR de la siguiente manera: El precio del alquiler mensual para el primer semestre de locación se conviene en la suma de **PESOS SEIS MIL QUINIENTOS (\$ 6.500,00)**, de **PESOS SIETE MIL CIENTO CINCUENTA (\$7.150,00)** mensuales para el segundo semestre, de **PESOS SIETE MIL OCHOCIENTOS SESENTA Y CINCO (\$7.865,00)** mensuales, para el tercer semestre, de **PESOS OCHO MIL SEISCIENTOS CINCUENTA (8.650,00)** mensuales para el cuarto semestre, de **PESOS NUEVE MIL QUINIENTOS QUINCE (9.515,00)** mensuales para el quinto semestre, de **PESOS DIEZ MIL CUATROCIENTOS SESENTA Y CINCO (10.465,00)** mensuales para el último semestre de locación, servicios e impuestos aparte. Dichos alquileres serán abonados por EL LOCATARIO en forma adelantada del **uno al cinco (01 al 05)** de cada mes en el **BANCO PATAGONIA**, a través de depósitos y/o transferencias bancarias en la cuenta corriente Nº 230230006303000 CBU Nº CBU Nº 0340230800230006303007, a nombre de Marcelo Fernández, CUIT Nº 20-22697809-8, titular de la Inmobiliaria S & T, administradora de la propiedad, debiendo una vez realizado el deposito y/o transferencia, informarlo vía mail o en forma personal en la Inmobiliaria S & T emitiéndose en ese acto el recibo oficial de alquiler. De no ser esto realizado no se considerará pago el alquiler corriendo los punitivos contractualmente pactados hasta la fecha de efectiva presentación del comprobante. O donde lo indique en el futuro la administradora de la propiedad, Inmobiliaria S & T, y/o EL LOCADOR. Todo mes comenzado deberá ser abonado en su totalidad.

En caso de modificarse la normativa vigente y para el caso de establecerse cualquier método futuro de actualización de los Contratos de Locación, por parte de la autoridad competente, dicho índice será aplicado al presente contrato a partir de la fecha que dicha reglamentación indique. Si dentro del décimo día transcurrido el mes doce de la locación no se hubiera establecido un método de actualización de los valores locativos, según lo mencionado precedentemente, las partes bajo el marco del principio de la buena fe de negociación, convienen reunirse para acordar, un nuevo precio de locación. En el caso de no llegar a un acuerdo en el plazo de cinco (5) días siguientes convienen recurrir a la tasación que brinden tres inmobiliarias que pertenezcan a la cámara de inmobiliarias de Ushuaia, quienes por escrito documentarán el valor del alquiler a esa fecha, determinando el promedio simple de esas tasaciones, el nuevo monto del alquiler para el segundo año del contrato.---
EL LOCATARIO abona en este acto a **EL LOCADOR** la suma de **PESOS SEIS MIL QUINIENTOS (\$6.500,00)**, extendiéndose el correspondiente recibo, siendo el proporcional del alquiler de **JULIO-15** por **PESOS TRES MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y CINCO (\$3.985,00)** y el proporcional de **AGOSTO-15**, por **PESOS DOS MIL QUINIENTOS QUINCE (\$2.515,00)**, debiendo abonar del uno al cinco (1-5) de **AGOSTO-15** la suma de **PESOS TRES MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y CINCO (3.985,00)**.

4.- DEPÓSITO EN GARANTÍA: El depósito en garantía se fija en la suma de **PESOS VEINTE MIL NOVECIENTOS TREINTA (\$ 20.930,00)**, equivalentes a dos meses del valor del último semestre de alquiler, y será abonado por **EL LOCATARIO** a **EL LOCADOR** en dos cuotas, mensuales, iguales y consecutivas de **PESOS DIEZ MIL CUATROCIENTOS SESENTA Y CINCO (\$10.465,00)**, abonando

Horacio J. Cuello
Presidente

Rivadavia 135 - Tel/Fax: 02901 - 437862 / 421317
(9410) Ushuaia - Tierra del Fuego

ES COPIA DEL ORIGINAL

María Florencia Urquiza
Directora de Administración
Secretaría de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia

ES COPIA
Legajo Nº 3165
Administrativa
Dirección de Transporte
Municipalidad de Ushuaia

OFICINA DE RECAUDACION Nº 1094 CUIT Nº 20-22697809-8
MONEDA DE OPERACION \$ 3000000
IMPORTE DEL IMPUESTO DE SELLOS \$ 3008

INMOBILIARIA SERVICIOS Y TRANSACCIONES

FOLIO 16

ADM. RACION DE PROPIEDADES - ALQUILERES - VENTAS

la primera a la firma del presente, extendiéndose el correspondiente recibo, y la segunda junto al canon locativo del mes de **AGOSTO-15**. El importe entregado en concepto de depósito en garantía no devengará intereses y no será imputada al pago de alquileres, siendo restituida a **EL LOCATARIO**, al término del contrato, previo cumplimiento de las obligaciones emergentes del presente, contando **EL LOCADOR** con treinta (30) días corridos a partir de la recepción efectiva del inmueble para la devolución de dicho depósito a fin de verificar, el estado del inmueble y los consumos de servicios no pagados hasta el día de la entrega-----

5.- ESTADO DEL INMUEBLE: **EL LOCATARIO** declara conocer el inmueble locado, por haberlo visitado con anterioridad a esta fecha. Durante el término de **VEINTE (20) DÍAS CORRIDOS** posteriores a la toma de posesión del inmueble, **EL LOCATARIO** constatará el funcionamiento de las instalaciones eléctricas, sanitarias, mecánicas y si hubiese desperfectos que merezcan reparación o mantenimiento, lo pondrá en conocimiento de **EL LOCADOR** para que éste lo solucione. **EL LOCATARIO** queda obligada a devolver el inmueble, al vencimiento de la locación, en las mismas condiciones en que lo recibió, o sea en muy buen estado de aseo y conservación, salvo los deterioros causados por la acción del tiempo y del buen uso, **EL LOCATARIO** se compromete a abonar íntegramente el importe de los objetos, artefactos y/o equipos que faltaren o se hallaren destruidos o su restitución.-----

6.- DESTINO DE LA LOCACIÓN: **EL LOCATARIO** destinará el inmueble para local comercial de ramo "**REMISERIA, TRANSPORTE Y AFINES**". El destino acordado no podrá ser alterado, resulte o no de ello perjuicio material o potencial para **EL LOCADOR**.-----

7.-TRANSFERENCIA: Queda prohibido expresamente a **EL LOCATARIO** ceder o transferir total o parcialmente el bien locado, sea a título oneroso o gratuito y permitir la agregación de otras personas físicas o jurídicas al contrato o al inmueble. Esta locación asume el carácter de personal e intransferible respecto de **EL LOCATARIO**. Queda prohibida también cualquier forma de sub-locación total o parcial, transitoria o permanente, onerosa o gratuita. La violación total o parcial, permanente o transitoria de estas prohibiciones originará la rescisión culpable de la locación, dará lugar al desalojo y hará responsable al incumplidor de los daños y perjuicios.-----

8.-INCUMPLIMIENTO: La falta de cumplimiento por parte de **EL LOCATARIO** a cualquiera de las cláusulas del presente contrato, producirá su rescisión culpable, lo que facultará a **EL LOCADOR** a promover el desalojo y reclamar el pago de los daños y perjuicios directos y del lucro cesante que podrá calcularse sobre el total de la duración que habría tenido el contrato de haberse cumplido cabalmente y el precio convenido de la locación.-----

9.-RESTITUCIÓN: Sin perjuicio de lo establecido en la cláusula anterior, si al vencimiento del plazo acordado **EL LOCATARIO** no hiciere entrega en forma del inmueble locado a **EL LOCADOR**, cualquiera fuere la causa, éste podrá iniciar el proceso de desalojo y además exigir judicialmente el pago de una suma equivalente al doble del alquiler diario, que proporcionalmente corresponda, por cada día de retardo. La restitución del inmueble lo acreditará **EL LOCATARIO**, únicamente mediante acta suscripta por **EL LOCADOR** no admitiéndose otro medio de prueba.-----

10.-MORA: Sin perjuicio del derecho a iniciar proceso de desalojo, la falta de pago puntual de los alquileres originará una multa diaria equivalente al uno por ciento (1%) del valor del alquiler vigente a dicho mes. La mora en el pago de la mensualidad, dará derecho a **EL LOCADOR** a pedir el desalojo del inmueble arrendado, previo cumplimiento del artículo 5º de la ley de alquileres. Asimismo se deja constancia preestablecida, que la mora se producirá de pleno derecho por el solo vencimiento del plazo, sin necesidad de interpelación judicial o extrajudicial alguna. **EL LOCADOR** queda facultado para el caso de mora a rehusar percibir el alquiler si no incluye los intereses punitivos, o recibirlos imputándolos primero a dichos intereses y el remanente al valor locativo.-----

Art. 5º Intimación de Pago -Previamente a la demanda de desalojo por falta de pago de alquileres, **EL LOCADOR** deberá intimar fehacientemente el pago de la cantidad debida, otorgando para ello un plazo que nunca será inferior a diez (10) días corridos contados a partir de la recepción de la intimación, consignando el lugar de pago.-----

11.-MEJORAS: **EL LOCATARIO** no podrá efectuar ningún tipo de mejoras en el bien locado. En caso de necesitar efectuarlas deberá contar con la previa autorización escrita de **EL LOCADOR**; las mismas quedarán como exclusiva propiedad de este último al finalizar el presente contrato, sin pago o compensación alguna de su parte. La violación de esta cláusula se constituirá como uso abusivo por parte de **EL LOCATARIO**, y facultará a **EL LOCADOR** a tener por finalizado el contrato por culpa de **EL LOCATARIO**, de pleno derecho y sin necesidad de intimación o interpelación previa.-----

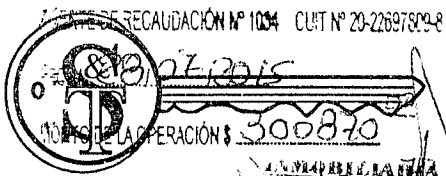
12.-RESCISIÓN ANTICIPADA: **EL LOCATARIO** podrá rescindir este contrato a partir del sexto mes de locación, previo cumplimiento de lo establecido en el artículo 8º de la ley de alquileres Nº 23091.--

Horacio J. Cuello
Presidente

Rivadavia 135 - Tel/Fax: 02901 - 437862 / 421317
(9410) Ushuaia - Tierra del Fuego

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
María Florencia Urquiza
Directora de Administración
Municipalidad de Ushuaia

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Dirección de Transportes
Municipalidad de Ushuaia



INMOBILIARIA SERVICIOS Y TRANSACCIONES



MUNICIPALIDAD DE USHUAIA
TIERRA DEL FUEGO

MYRIAM CARLEVARO
FIRMA Y APLICACION DEL RESPONSABLE REGISTRADO

Artículo 8° Ley N° 23091 Resolución anticipada. EL LOCATARIO podrá, transcurridos los seis primeros meses de vigencia de la relación locativa, resolver la contratación, debiendo notificar en forma fehaciente su decisión al locador con una antelación mínima de sesenta días de la fecha en que reintegrará lo arrendado. EL LOCATARIO, de hacer uso de la opción resolutoria en el primer año de vigencia de la relación locativa, deberá abonar al locador, en concepto de indemnización, la suma equivalente a un mes y medio de alquiler al momento de desocupar la vivienda y la de un solo mes si la opción se ejercita transcurrido dicho plazo.

13.-GARANTIA: EL Sr. **ARIEL ELIAS CONTRERAS**, DNI. N° 27.354.587, con domicilio en la calle **ALEM 2719 DTO. 1** y el Sr. **JULIAN OSCAR RAIN**, DNI N° 18.065.063, con domicilio en la calle **HIELOS CONTINENTALES 410**, ambos de la ciudad de **USHUAIA**, se constituyen suscribiendo el presente en solidarios, lisos, llanos y principales pagadores, por todas las obligaciones que **EL LOCATARIO** ha asumido por este contrato y las que le corresponden por el Código Civil.

14.-TRIBUTOS: Estará a cargo de **EL LOCATARIO** el pago de los servicios de agua, luz, gas y tasas municipales de alumbrado barrido y limpieza, según el siguiente detalle: el servicio de agua será abonado por **EL LOCATARIO** en un cien (100%) por cien, ya que existe una única factura del inmueble, en la que se describen las unidades existentes con sus correspondientes montos. El servicio de energía eléctrica estará a cargo de **EL LOCADOR** hasta un monto de **PESOS SETENTA Y CINCO (\$75,00)** por cada período facturado, debiendo **EL LOCATARIO** abonar la diferencia resultante de cada factura. Y el servicio de gas será abonado por **EL LOCADOR** hasta un monto de **PESOS CINCUENTA (\$50,00)** por cada período facturado, debiendo **EL LOCATARIO** abonar la diferencia resultante de cada factura. El servicio de luz y gas cuentan con un único medidor para las tres unidades existentes en el lote. Todos estos servicios deberán ser abonados por **EL LOCATARIO** conjuntamente con el canon locativo mensual. Estará a cargo de **EL LOCADOR** el pago de los impuestos inmobiliarios, como así las tasas que graven el inmueble, inclusive las de carácter extraordinario o de emergencia.

EL LOCATARIO deberá abonar conjuntamente con el canon locativo mensual, una suma equivalente al (2%) dos por ciento, calculados sobre el valor del alquiler, en concepto de gastos administrativos, durante la totalidad de la vigencia de este contrato.

15.-RESPONSABILIDAD: **EL LOCADOR**, no será responsable por los daños y perjuicios que se ocasionen o produjeren en la persona de **EL LOCATARIO** u otras personas; o en sus bienes, como consecuencia de roturas o desperfectos en cañerías, circuitos eléctricos, de gas o por cualquier otra causa incluyendo asimismo las mencionadas en el Art. 1517 del Código Civil desde que **EL LOCATARIO** toma a su cargo el caso fortuito o fuerza mayor. Estos daños y perjuicios serán responsabilidad de **EL LOCATARIO** si están relacionados con el mal uso del bien o por modificaciones de cualquier tipo efectuadas en el inmueble por **EL LOCATARIO**.
Art.1517.- Es caso fortuito, a cargo de **EL LOCADOR**, el deterioro de la cosa causado por hechos de terceros, aunque sea por motivos de enemistad o de odio al locatario.

16.- SELLADO: **EL LOCATARIO** ha sido debidamente informado del deber de sellar ante la Dirección General de Rentas, el presente contrato. Los gastos correspondientes al mismo equivalen al uno por ciento (1 %) del valor total del contrato, es decir, a la suma de **PESOS TRES MIL OCHO CON 70/100 (\$3.008.70)**, y siendo este impuesto a cargo de **EL LOCATARIO** en su totalidad, debiendo **EL LOCATARIO** abonar el importe mencionado precedentemente a la firma del presente contrato, en la Inmobiliaria S & T. La Inmobiliaria S & T se compromete a hacer entrega de copia original del presente documento una vez sellado ante el organismo mencionado, a **EL LOCADOR** y a **EL LOCATARIO**, respectivamente. Sirviendo el presente transitoriamente de recibo y carta de pago por el importe antes mencionado.

17.- Es ta terminantemente prohibido el ingreso a la vivienda y permanencias en la misma de animales domésticos, mencionando a título ejemplificativo, (perros, gatos, aves, etc.). Se permitirá a **EL LOCADOR** y a los integrantes de la Inmobiliaria, siempre que fuera necesario, el acceso al bien locado, sin necesidad de notificación previa.

18.- INVENTARIO: El inventario es parte integrante del presente contrato, y se transcribe a continuación:

LOCAL: dos ventanas de tres paños fijos (uno pequeño puede retirarse) con vidrios sanos; revestimiento cerámico en pared (18 cerámicos faltantes); 1 puerta con vidrios repartidos sanos; un calefactor marca **EMEGE**; tres luces de tubos fluorescentes de un elemento cada uno; calefón marca **ORBIS** a botonera; pisos cerámicos con algunas marcas; una caja térmica; una puerta salida de emergencia con pasadores; una luz tubo fluorescente en salida de emergencia.

BAÑO: un lavatorio de plástico; grifería platil con plástico negro; inodoro con mochila; tabla de inodoro plástica color blanca; un botiquín metálico, con un espejo sano y dos estantes.

ADMI RACION DE PROPIEDADES - ALQUILACIONES - VENTAS

Horacio J. Cuello
Presidente

Rivadavia 135 - Tel/Fax: 02901 - 437862 / 421317
(9410) Ushuaia - Tierra del Fuego

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

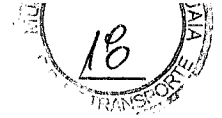
Maria Florencia Urquiza
Directora de Administración
Secretaría de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia

ES COPIA
Legajo N° 3165
Administrativa
Dirección de Transporte
Municipalidad de Ushuaia

HA 88 0719015
MONTA DE LA OPERACION \$ 300810

M. IMPORTE DEL IMPUESTO DE SELLOS \$ 3.008 10

INMOBILIARIA SERVICIOS Y TRANSACCIONES



*De acuerdo a los ordenamientos municipales; en época invernal **EL LOCATARIO** deberá mantener la vereda limpia de hielo y nieve

El inmueble se encuentra en buen estado de conservación, con todos sus vidrios sanos, con sus artefactos funcionando. **EL LOCATARIO** deberá restituirlo en el mismo buen estado en que se encuentra; el calefactor y el calefón deberán contar con el service de limpieza al menos una vez al año y al momento de la entrega del inmueble, debiendo presentar **EL LOCATARIO** la factura correspondiente de dicho service, que deberá ser realizado por un gasista matriculado, sea cual fuese el momento de la entrega del mismo por rescisión anticipada o al vencimiento del contrato de locación.

19.-COMPETENCIA: Para todos los efectos legales de este contrato las partes se someten a la Justicia Ordinaria de la ciudad de Ushuaia, renunciando a cualquier otro fuero o jurisdicción y al derecho de recusar sin causa al magistrado actuante. Los firmantes declaran la plena validez de todas las notificaciones judiciales o extrajudiciales en los siguientes domicilios reales que declaran bajo sus respectivas responsabilidades: **LOCADOR:** RIVADAVIA Nº 135, **LOCATARIA:** LEANDRO N. ALEM Nº 1911, LOCAL, y **GARANTES:** ALEM 2719 DTO. 1 HIELOS CONTINENTALES 410; todos de la ciudad de Ushuaia, Pcia. de Tierra del Fuego.

20.- SEGURO: **EL LOCATARIO** se compromete a contratar una Póliza de seguros Integral de comercio, que deberá cubrir todo riesgo, obligándose a mantenerla vigente durante todo el período de locación, bajo apercibimiento de resolución de contrato por incumplimiento, siendo el valor mínimo a asegurar por el edificio de **PESOS QUINIENTOS MIL (\$500.000,00)**, debiendo endosar la misma a favor de **EL LOCADOR**.

21.-HONORARIOS: Las partes reconocen a la Inmobiliaria S & T como agente interviniente, cada una de las partes abonará por única vez y como pago total por honorarios y/o comisión, la suma de **PESOS OCHO MIL DOSCIENTOS CINCUENTA Y SIETE (\$ 8.257,00)**, para cada uno de los contratantes. **EL LOCATARIO** abonará dicha suma en tres cuotas mensuales, siendo la primera de **PESOS DOS MIL SETECIENTOS CINCUENTA Y TRES (\$2.753,00)** abonada en este acto, extendiéndose la correspondiente factura, y las dos siguiente junto al canon locativo de los meses de **AGOSTO Y SETIEMBRE-2015**. Los firmantes otorgan a la presente cláusula el carácter previsto en el Art. 459.2 de la Ley Provincial 147.

En prueba de conformidad, se firman tres (3) ejemplares de un mismo tenor y a un sólo efecto, recibiendo en éste acto cada parte su ejemplar, en el lugar y fecha arriba indicados.

[Signature]
DNI 16 666317
Horacio J. Cuello
Presidente

[Signature] JULIAN RAIZ 12805067

[Signature] ANEL CONTRERAS 27354587

[Signature]
ALEJANDRO PARSON
DNI: 21 609304

Rivadavia 135 - Tel/Fax: 02901 - 437862 / 421317
(9410) Ushuaia - Tierra del Fuego

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

[Signature]
María Florencia Urquiza
Directora de Administración
Secretaría de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia

[Signature]
ES COPIA
Johelmy Cuarte
Legajo Nº 3165
Administrativa
Dirección de Transporte
Municipalidad de Ushuaia

ADIV TRACION DE PROPIEDADES - ALQ ES - VENTAS

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
[Firma]
María Florencia Urquiza
Secretaría de Administración
Municipalidad de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia

9/10/2015

Formulario de Impresión de Constancia de Inscripción

CAPITAL FEDERAL DE U.S.A.
FOLIO
19
Imprimir pantalla

Volver



ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS
CONSTANCIA DE INSCRIPCION

CUIT: 30-71496777-7
COOPERATIVA DE PROVISION DE SERVICIOS PARA TRANSPORTISTAS LA CENTRAL LIMITADA
Fecha Contrato Social: 11-11-2014

IMPUESTO/REGIMEN REGISTRADO Y FECHA DE ALTA

REG. INF. - PARTICIPACIONES SOCIETARIAS	08-2015
REG. INF. - PRESENTACION DE ESTADOS CONTABLES EN FORMATO PDF	08-2015
IVA	08-2015
GANANCIAS SOCIEDADES	08-2015

Contribuyente no amparado en los beneficios promocionales INDUSTRIALES establecidos por Ley 22021 y sus modificatorias 22702 y 22973, a la fecha de emisión de la presente constancia.

Esta constancia no da cuenta de la inscripción en:

- Impuesto Bienes Personales y Exteriorización - Ley 26476: de corresponder, deberán solicitarse en la dependencia donde se encuentra inscripto.
- Impuesto a las Ganancias: la condición de exenta, para las entidades enunciadas en los incisos b), d), e), f), g), m) y r) del Art. 20 de la ley, se acredita mediante el "Certificado de exención en el Impuesto a las Ganancias" - Resolución General 2681.

Actividad principal: 949930 (F-883) SERVICIOS DE COOPERATIVAS CUANDO REALIZAN VARIAS ACTIVIDADES Mes de inicio: 08/2015
Secundaria(s):
Mes de cierre ejercicio comercial: 12

Domicilio Fiscal

PIEDRABUENA 475
USHUAIA
9410-TIERRA DEL FUEGO

Dependencia donde se encuentra inscripto

AGENCIA USHUAIA
SAN MARTIN 1684
9410 TIERRA DEL FUEGO

ES COPIA
Jorge Vilas
Legajo N° 3165
Administrativa
Dirección de Transporte
Municipalidad de Ushuaia

Vigencia de la presente constancia: 09-10-2015 a 06-04-2016

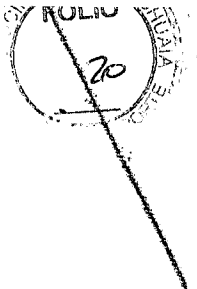
Hora 11:19:58 Verificador 101735251774



ANEXO I

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Maria Florencia Urquiza
Secretaría de Administración
Municipalidad de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia



constituye por este acto, y los beneficios económicos, morales y culturales que ellas reportan. 3º) **DISCUSION Y APROBACION DEL ESTATUTO:** Terminada la exposición referida en el punto anterior, el Presidente invitó al Secretario a dar lectura del estatuto proyectado, el cual, una vez discutido, fue aprobado por unanimidad en general y en particular, en la forma que se inserta a continuación: -

CAPITULO I. CONSTITUCION, DOMICILIO, DURACION Y OBJETO.-

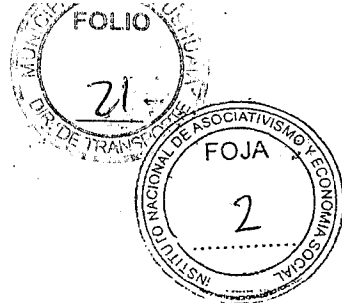
ARTICULO 1º: Con la denominación de **COOPERATIVA DE PROVISIÓN DE SERVICIOS PARA TRANSPORTISTAS "LA CENTRAL" LIMITADA.** Se constituye una cooperativa que se registrá por las disposiciones del presente estatuto, y en todo aquello que éste no previere, por la legislación vigente en materia de cooperativas.- **ARTICULO 2º:** La Cooperativa tendrá su domicilio legal en Ciudad de Ushuaia, Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.- **ARTICULO 3º:** La duración de la Cooperativa es ilimitada. En caso de disolución su liquidación se hará con arreglo a lo establecido por este estatuto y la legislación cooperativa.- **ARTICULO 4º:** La Cooperativa excluirá de todos sus actos las cuestiones, políticas, religiosas, sindicales, de nacionalidad, regiones o razas determinadas.- **ARTÍCULO 5º:** La cooperativa tendrá por objeto la intermediación entre la oferta y la demanda vinculada con la prestación del servicio de transporte de corta, media y larga distancia, de pasajeros y carga; entre los que se cuentan servicios de: a) Remises; b) traslado de personal a lugares de trabajo, centros de recreación estivales e invernales; c) servicio de traslados de turistas por medio de colectivos y/o combis a parques y otras reservas naturales y trayectos entre aeropuertos, puertos, terminales de ómnibus y hoteles; d) líneas urbanas de colectivos, de media y de larga distancia de pasajeros; e) traslado de personas con capacidades diferente en vehículos especiales, para lo que se ajustara a las normativas de ley según corresponda; f) servicio de traslado de equipaje en los trayectos comprendido entre hoteles y terminales aéreas, puertos y/o de ómnibus, con vehículos de carga con habilitación que corresponda; g) servicios de taxi-flet h) servicios de auxilio remolque y traslado; i) servicio de

[Handwritten signatures and marks on the right margin]

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Legajo N° 3165
Administrativa
Dirección de Transporte
Municipalidad de Ushuaia

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Maria Florencia Urquiza
Directora de Administración
Secretaría de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia

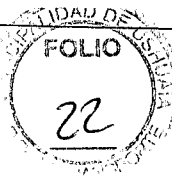


lavadero de autos; j) podrá adquirir o producir para distribuir entre los asociados todos los artículos o materiales necesarios para el desenvolvimiento propio de ellos; k) Brindar servicios de gomería y venta de cubiertas, prestaciones mecánicas en general, reparaciones de chapa y pintura, proveer de repuestos para los vehículos de los asociados; l) Construir, adquirir o arrendar oficinas, locales, galpones, etc., para uso de la cooperativa; m) Asesorar técnica y jurídicamente a sus asociados en cualquier cuestión relacionada con el giro de sus actividades; n) fomentar el espíritu de solidaridad y de ayuda mutua entre los asociados y cumplir con el fin de crear una conciencia cooperativa.- **ARTICULO 6º:** El Consejo de Administración dictará los reglamentos Internos a los que se ajustarán las operaciones previstas en el artículo anterior, fijando con precisión los derechos y obligaciones de la Cooperativa y de sus miembros. Dichos reglamentos no tendrán vigencia sino una vez que hayan sido aprobados por la Asamblea y la Autoridad de aplicación de la Ley 20.337 y debidamente inscriptos, excepto los que sean de mera organización interna de las oficinas.- **ARTICULO 7º:** La Cooperativa podrá organizar las secciones que estime necesarias con arreglo a las operaciones que constituyen su objeto.- **ARTICULO 8º:** Por resolución de la Asamblea, o del Consejo de Administración ad referendum de ella, la Cooperativa podrá asociarse con otras para formar una federación o adherirse a una ya existente a condición de conservar su autonomía e independencia.- **CAPITULO II. DE LOS ASOCIADOS. ARTICULO 9º:** Podrán asociarse a esta cooperativa las personas de existencia visible o jurídica, que pertenezcan a la actividad del transporte en las modalidades prevista en el artículo 5º del presente estatuto y cuente con vehiculo acorde a la prestación, que acepten el presente estatuto y reglamentos que se dicten y no tengan actividades contrarias a la misma. Los menores de menos de 18 años y demás incapaces, podrán pertenecer a la cooperativa por medio de sus representantes legales pero no tendrán voz ni voto en las asambleas sino por medio de estos últimos.- **ARTÍCULO 10º:** Toda persona que quiera asociarse deberá presentar una

ES COPIA
Jocelyn Solari
Legajo nº 3165
Administrativa
Dirección de Transporte
Municipalidad de Ushuaia

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

María Florencia Urquiza
Directora de Administración
Secretaría de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia



"2015 - Año del Bicentenario del Congreso de Los Pueblos Libres"



1340



Ministerio de Desarrollo Social
Instituto Nacional de Asociativismo y Economía Social

BUENOS AIRES, 17 JUN. 2015

VISTO, el expediente N° 480/15 por el que se tramita la autorización para funcionar e inscripción en el Registro Nacional de Cooperativas de la COOPERATIVA DE PROVISION DE SERVICIOS PARA TRANSPORTISTAS "LA CENTRAL" LIMITADA, y

CONSIDERANDO:

Que en la constitución de la citada entidad se ha cumplido los requisitos que exige la Ley N° 20337 y que su estatuto se conforma a las prescripciones legales y reglamentarios en vigor.

Que la Gerencia de Registro y Legislación ha tomado la intervención que le compete.

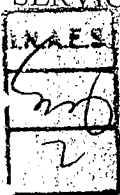
Por ello, y en uso de las facultades conferidas por la Ley N° 20337 y los Decretos Números 420/96; 723/96; 721/00 y 1192/02.

EL DIRECTORIO DEL
INSTITUTO NACIONAL DE ASOCIATIVISMO Y ECONOMIA SOCIAL

M. BUONETA
INSTITUTO NACIONAL DE COOPERATIVAS

RESUELVE:

ARTICULO 1°.- Apruébase el estatuto que corre de fs. 5 vta. a 13 vta. y en consecuencia autorizase a funcionar como cooperativa a la COOPERATIVA DE PROVISION DE SERVICIOS PARA TRANSPORTISTAS "LA CENTRAL" LIMITADA, con domicilio legal



[Handwritten signatures]

Cooperativa
Administrativa
Dirección de Transporte
Municipalidad de Ushuaia
ESTADIA

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

[Handwritten signature]

Maria Florencia Urquiza
Directora de Administración
Secretaría de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia

FOLIO Nº
23

"2015 - Año del Bicentenario del Congreso de Los Pueblos Libres"



FOJA
13
INSTITUTO NACIONAL DE ASOCIATIVISMO Y ECONOMÍA SOCIAL

Ministerio de Desarrollo Social

Instituto Nacional de Asociativismo y Economía Social

en la Calle Piedra Buena Nº 475, Ciudad de Ushuaia, Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur.

ARTICULO 2º.- Inscribese a la citada entidad, en el Registro Nacional de Cooperativas, otórguese la matrícula correspondiente y expídanse los respectivos testimonios.

ARTICULO 3º.- Agréguese copia de la presente resolución a los testimonios y al expediente mencionado.

ARTICULO 4º.- Regístrese, comuníquese y archívese.

RESOLUCION Nº 1340

ALSES
[Handwritten initials]

[Handwritten signature]

RICARDO B. VELASCO
VOCAL

[Handwritten signature]

C.R. VICTOR RAUL ROSSETTI
VOCAL

DR. ERNESTO E. ARROYO
VOCAL

ARQ. DANIEL OMAR SPAGNA
VOCAL

DR. ROBERTO EDUARDO BERMUDEZ
VOCAL

[Handwritten initials]

A. BUCETA
INSTITUTO NACIONAL DE COOPERATIVAS

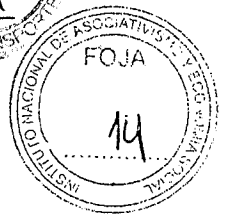
[Large handwritten signature]

DR. PATRICIO JUAN GRIFFIN
PRESIDENTE

ES COPIA
Administrativa
Dirección de Transporte
Municipalidad de Ushuaia

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

María Florencia Urquiza
Directora de Administración
Secretaría de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia



*Ministerio de Desarrollo Social
Instituto Nacional de Asociativismo y Economía Social*

MINISTERIO DE DESARROLLO SOCIAL
INSTITUTO NACIONAL DE ASOCIATIVISMO Y ECONOMIA SOCIAL
COOPERATIVA INSCRIPTA AL FOLIO 142 DEL
LIBRO 42 BAJO MATRICULA 54197
Y ACTA N° 41142
BUENOS AIRES
24 JUN 2015

SUSANA P. ...
SUBRESPONSABLE REGISTRO DE COOPERATIVAS

BUENOS AIRES
ESTADO DE COOPERATIVAS

ES COPIA
Jocelyn Colarte
Legajo N° 3165
Administrativa
Dirección de Transporte
Municipalidad de Ushuaia



Provincia de Tierra del Fuego, Antártida
E Islas del Atlántico Sur
República Argentina

=====

MINISTERIO DE GOBIERNO,
JUSTICIA Y SEGURIDAD
INSPECCION GENERAL DE JUSTICIA

CERTIFICADO N° 56/15

---CERTIFICO que la entidad denominada **Cooperativa de Provisión de Servicios Para Transportistas "La Central" Limitada**, reconocida y autorizada a funcionar mediante Resolución N° 1340 de fecha 17/06/15 e Inscripta en el Registro Nacional de Cooperativas del Instituto Nacional de Asociativismo y Economía Social (I.N.A.E.S.), al Folio N° 142, del Libro 42, bajo **Matricula N° 54.197** y Acta N° 41.142 del 24 de Junio del 2015, fijando domicilio legal el sito en Piedrabuena N° 475 de la ciudad de Ushuaia, ha cumplido con sus obligaciones formales ante este Órgano Local Competente, lo cual consta en nuestros registros. Siendo la fecha de cierre de ejercicio social el 31 de Diciembre de cada año, debiendo ser tratado mediante Asamblea General Ordinaria, dentro de los cuatro meses posteriores al cierre del mismo. Encontrándose a la fecha en **Situación Regular**. -----

---Siendo sus autoridades electas con mandato vigente a la fecha, las personas que a continuación se detallan:

Consejo de Administración:


Presidente:	CUELLO, Horacio José	D.N.I. N°: 16.666.317
Secretario:	NICOLAI, Daniel	D.N.I. N°: 11.599.302
Tesorero:	PERVANCHUK, Graciela Noemí	D.N.I. N°: 13.040.426
Vocal Titular 1°:	BISONARD, Miguel Ángel	D.N.I. N°: 28.008.583
Vocal Titular 2°:	IBARRA, Julio Cesar	D.N.I. N°: 16.811.398
Vocal Suplente 1°:	LUNA, Manuel Leandro	D.N.I. N°: 12.835.831
Vocal Suplente 2°:	TOLABA, Eligio Félix Benito	D.N.I. N°: 17.928.439


Fiscalización Privada:

Síndico Titular:	GENEZ, Ceferino Alberto	D.N.I. N°: 20.526.378
Síndico Suplente:	GALIANO, Franco Nelson	D.N.I. N°: 32.081.243

---Se extiende el presente certificado, a pedido de la parte interesada, a efectos de ser presentado ante quien corresponda, en la ciudad de Ushuaia, Provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, a los 06 (seis) días del mes de Octubre del año 2015. **CONSTE**-----

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL


María Florencia Urquiza
Jefa de Oficina de Administración
Secretaría de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia


Vanesa T. Maldonado
Jefe Div. Ctrl. Doc. C. y M.
Inspeccion Gral. de Justicia

"Las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur son y serán Argentinas"

~~ES COPIA~~
Jefe de Oficina de
Legajo N° 3163
Administrativa
Dirección de Transporte
Municipalidad de Ushuaia



Provincia de Tierra del Fuego,
Antártida e Islas del Atlántico Sur
República Argentina
Municipalidad de Ushuaia

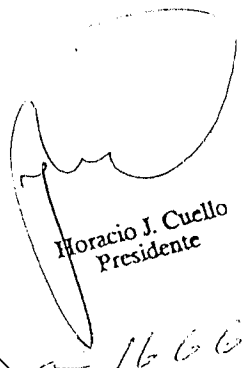
"2015-Año del Bicentenario del Congreso de los Pueblos Libres"

NOTA N° 360 /15.-
LETRA: Dir. Transp.-

Cooperativa de Provisión de Servicios
para Transportistas "La Central" Ltda:

Nos dirigimos a Uds, en respuesta de la nota presentada el día 27 de agosto de 2015, mediante la cual solicitan los requisitos exigibles a fin de proceder a la habilitación de una agencia de remises. En tal sentido se adjuntan a la presente, Ordenanza Municipal N°337, reguladora del servicio de remis y el Decreto N° 237/1997, el cual establece el procedimiento administrativo a seguir.

Sin otro particular saludo atentamente.


Horacio J. Cuello
Presidente

16666917
17-09-15


Soledad VENEZAS
Directora de Transporte
Municipalidad de Ushuaia

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

María Florencia Urquiza
Directora de Administración
Secretaría de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Legajo 16666917
Administrativa
Dirección de Transporte
Municipalidad de Ushuaia

Ushuaia, 27 de agosto de 2015

SEÑOR DIRECTOR
TRANSITO Y TRANSPORTE MUNICIPAL


Nos dirigimos a usted, a fin de solicitar quiera tener a bien indicarnos los requisitos que se deben cumplir ante es dependencia, para proceder a la habilitación de una remiseria, la misma funcionará bajo la figura de cooperativa y se denomina Cooperativa de Provisión de Servicios para Transportistas "La Central" Ltda. Matricula 54.197, CUIT N° 30-71496777-7, con domicilio comercial en Av. Leandro Alem 1911 de esta Ciudad.

Sin más saludo a usted.


Daniel Nicolai
Secretario

MUNICIPALIDAD DE USHUAIA	
Dirección de Transporte	
29 AGO 2015	
Reg. N°	Jocelyn Colarte
Legajo N°	Legajo N° 3165
Horas	Administrativa
Dirección de Transporte	
Municipalidad de Ushuaia	

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL


María Florencia Urquiza
Directora de Administración
Secretaría de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Legajo N° 3165
Administrativa
Dirección de Transporte
Municipalidad de Ushuaia

ORDENANZA MUNICIPAL N° 337/88

DEL SERVICIO DE REMISES:

ARTICULO 1°.- A los efectos de esta Ordenanza, considérase servicio de remises a la locación por un tiempo determinado o de un punto a cualquier otro del ejido municipal urbano, de un automóvil categoría particular con chofer, mediante el pago de una remuneración pactada entre el locador pasajero y el locatario agencia.

ARTICULO 2°.- El servicio de remises es prestado exclusivamente por agencias organizadas para esos fines y reconocidas como tales por la Municipalidad de acuerdo a la presente Ordenanza.

DE LAS AGENCIAS DE REMISES:

ARTICULO 3°.- Considérase Agencia de remises a aquella que da en locación automóviles particulares con chofer para transporte exclusivo de pasajeros y sus equipajes por tiempo o trayecto determinado y mediante una retribución previamente pactada.

ARTICULO 4°.- Las Agencias de remises deberán actuar exclusivamente en el local habilitado, no pudiendo incorporar sucursales, dependencias, o habilitar paradas fuera de sus bases de operaciones, salvo lo dispuesto en el artículo 25.

ARTICULO 5°.- Para ser titular de Agencias de remises se requiere:

- a) Acreditar personería física y/o jurídica de nacionalidad Argentina.
En el supuesto de tratarse de personas físicas se deberá ser argentino nativo, naturalizado o por opción. Para el caso de personas jurídicas, se entenderá que la misma es Argentina cuando más del cincuenta y uno por ciento (51 %) del Capital Accionario y el control efectivo de ella sea del socio de nacionalidad Argentina;
- b) constituir domicilio especial en la ciudad de Ushuaia;
- c) carecer de antecedentes penales y/o policiales desfavorables.
En caso de tratarse de personas jurídicas, los antecedentes serán referidos respecto de las personas que compongan sus órganos de administración y control;
- d) haber cumplido con los requisitos de habilitación de un mínimo de doce (12) vehículos para la afectación al servicio;
- e) presentar, conforme a las normativas municipales vigentes en materia de habilitación de locales comerciales, plano local de acceso directo desde la calle, que reúna las siguientes condiciones mínimas:
 - 1.- Una superficie mínima de dieciséis (16) metros cuadrados;
 - 2 - poseer servicio telefónico instalado;
 - 3.- estar instalada a un mínimo de quinientos (500) metros radiales de un servicio público o privado de transporte individual de pasajeros.

ARTICULO 6°.- La habilitación comunal de Agencias se hará de acuerdo a un prudente criterio y estará condicionada a la necesidad de cobertura del servicio de transporte individual de manera de no sobredimensionar la oferta del mismo, evitando poner en peligro las fuentes de trabajo ya existentes. A tales efectos el Ejecutivo Municipal deberá reglamentar dentro del perentorio plazo de treinta (30) días contados a partir de la promulgación de la presente una instancia administrativa municipal, durante la cual el peticionante deberá ser escuchado y admitidos sus medios eventuales de prueba. Una vez resuelta la cuestión en sede administrativa quedará expedida la instancia judicial.

ARTICULO 7°.- Sólo las Agencias podrán solicitar y obtener la afectación de vehículos para la prestación de remises. Ellas serán plenamente responsables del acabado cumplimiento de las disposiciones de la presente Ordenanza, sin perjuicio de las multas de infracciones de tránsito u otras que le pudiesen caer a los propietarios y/o choferes de los vehículos afectados al servicio.

ARTICULO 8°.- Cada Agencia de remises podrá afectar un máximo de veinte (20) unidades para la dotación de las mismas.

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
[Firma]
María Florencia Urquiza
Directora de Administración
Secretaría de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Legajo N° 337/88
Administrativa
Dirección de Transporte
Municipalidad de Ushuaia

ARTICULO 9º.- Las Agencias deberán llevar un libro de registros rubricados por autoridades municipales, donde se hará constar la cantidad de unidades afectadas a su servicio, con indicación de su propietario, datos de identificación del automóvil, y nómina de conductores y/o choferes habilitados. Este libro deberá ser mantenido y actualizado por la Agencia y su exhibición podrá ser requerida por la autoridad municipal competente.

DE LOS VEHICULOS A AFECTAR:

ARTICULO 10. Los vehículos particulares cuya afectación por parte de las agencias se pretenda, deberán cumplimentar con los siguientes requisitos:

modificadas
O.M. 2275

- a) Ser automóvil tipo sedan, peso superior a mil doscientos (1200) kgs., en orden de marcha sin opcionales, cuatro (4) puertas, capacidad máxima de seis (6) pasajeros y mínima de cuatro (4), modelo cuya antigüedad computada según su fecha efectiva de patentamiento no supere los tres (3) años;
- b) poseer un extintor de incendios y sistema de balizamiento incorporado al automóvil;
- c) encontrarse en adecuadas condiciones de higiene, limpieza y buena presencia interior y exterior, las cuales deberán ser mantenidas mientras se halle vigente la habilitación;
- d) clara iluminación en el interior del habitáculo la que deberá usarse obligatoriamente durante las horas nocturnas en el ascenso y descenso de los señores pasajeros;
- e) poseer un seguro cuya póliza cubra la responsabilidad sin límites contra terceros y personas transportadas. Dicha póliza deberá mantenerse vigente durante la duración de la habilitación técnico-mecánica y será causal de suspensión de ésta ante la comprobación de su caducidad o cancelación hasta su regularización;
- f) deberán hallarse radicados en la comuna.

ARTICULO 11.- A los vehículos que satisfagan todos los requisitos establecidos en el artículo precedente, les será otorgado el pertinente Certificado de habilitación técnico-mecánica. Dicho Certificado tendrá validez de seis (6) meses contados a partir del momento de su expedición. Con quince (15) días de antelación al vencimiento del plazo indicado, el interesado deberá solicitar el pertinente pedido de inspección del vehículo a efectos del nuevo otorgamiento del Certificado de habilitación mencionado.

DEL CERTIFICADO DE HABILITACION TECNICO-MECANICA:

ARTICULO 12.- A los efectos del artículo precedente, todo vehículo afectado a una Agencia, deberá someterse a una revisión mecánica y estructural realizada por el Departamento Automotores de la Comuna cada seis (6) meses, a fin de constatar el cumplimiento de los requisitos de seguridad mecánica, condiciones de habitáculo y exteriores establecidos en el artículo 7º de esta Ordenanza.

A los efectos de esta Ordenanza entiéndase por requisitos de seguridad mecánica la fehaciente comprobación por parte del personal idóneo de la comuna, del adecuado estado de funcionamiento del sistema de dirección, frenos y el estado de neumáticos.

DE LA CESACION DE LAS CONDICIONES DE HABILITACION:

ARTICULO 13.- La habilitación de vehículos deberá ser cancelada cuando se compruebe fehacientemente que los mismos han dejado de cumplir con los requisitos establecidos en esta Ordenanza, se hallen en condiciones mecánicas que puedan poner en peligro la seguridad vial o las personas transportadas, o cuando se incurra en alguna otra causal expresamente mencionada en esta Ordenanza.

ARTICULO 14.- Todo vehículo particular que, sin hallarse habilitado por la Comuna prestare dentro de la misma el servicio de remises, será inmediatamente retirado de la circulación, mediante su interdicción en las puertas del mismo con fajas de papel Comunal destinadas al efecto. El retiro de la circulación se hará en el mismo lugar que la Autoridad Comunal verificase el hecho, salvo que el vehículo pudiere entorpecer o poner en peligro la circulación, en cuyo caso su conductor será invitado a estacionarlo en el lugar adecuado más cercano. Si este se negase, la Autoridad Comunal podrá disponer su inmediato envío al Depósito municipal, previamente interdictado.

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
María Florencia Urquiza
Directora de Administración
Secretaría de Gobierno
Municipalidad de Uchuela

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Administrativa
Dirección de Transporte
Municipalidad de Uchuela

La interdicción de circular dentro de la jurisdicción Comunal será automáticamente levantada cuando el infractor abone una multa que se establece en el equivalente en moneda de curso legal de entre cien (100) y doscientos (200) litros de nafta super. Accesoriamente podrá no admitirse la afectación del vehículo infractor para la prestación del servicio de remises durante un plazo no inferior a un (1) año ni mayor de tres (3). Si el responsable infractor hubiere sido el conductor del vehículo, será éste el pasible de las sanciones que establece este artículo.

ARTICULO 15.- Podrá cancelarse la habilitación comunal para operar en una Agencia cuando ésta dejare de cumplimentar con los requisitos exigidos en la presente Ordenanza o dejare de ofrecer un servicio efectivo. Se entenderá como servicio efectivo el ofrecimiento de este en forma habitual y permanente. En caso de duda se estará a la definición de habitualidad establecida en el Código de Comercio de la Nación para los comerciantes.

DE LOS CONDUCTORES DE VEHICULOS REMISES:

ARTICULO 16.- Los conductores de vehículos afectados al servicio de remises deberán llevar consigo y cumplimentar:

a) Licencia de conductor categoría profesional expedida por esta Comuna o cualesquiera otra de la República. En este último supuesto el interesado deberá someterse adicionalmente a un examen práctico de conducción que acredite su capacidad de manejo en condiciones climatológicas extremas, con suelo bajo nieve y hielo.

El examen será tomado durante la temporada invernal y no obstará a la validez general de la licencia de conducir del interesado durante la temporada estival.

El Departamento Ejecutivo de la Comuna reglamentará dentro de los treinta (30) días de promulgada esta Ordenanza el procedimiento y las condiciones del examen de aptitud adicional de zona que podrá extenderse aun a los conductores categoría profesional expedida por esta Comuna antes de la sanción de la presente Ordenanza. El Ejecutivo Comunal cuidará el respeto de los principios de objetividad, imparcialidad y solvencia profesional de los examinantes así como el derecho de ser oído del examinado;

- b) certificado de habilitación técnico-mecánica del vehículo;
- c) póliza del seguro vigente y con sus comprobantes de pago de prima respectiva requerida por esta Ordenanza;
- d) hoja impresa de precios establecidos por la Agencia, rubricada por la dirección de la misma, la que deberá estar a disposición del pasajero que lo solicitara;
- e) certificado de afectación del vehículo a la dotación de la Agencia debidamente suscripto por el titular de la misma e intervenido por la Dirección de Inspección General de la Comuna;
- f) planillas de viaje diaria correspondiente a la unidad en servicio a la que hace referencia el artículo 19;
- g) licencia de autorización vigente del equipo radio transmisor-receptor instalado en la unidad si lo hubiere.

ARTICULO 17.- Estará prohibido a los conductores durante la prestación del servicio:

a) Tomar personas que no hayan solicitado el servicio de la Agencia. ✓
En el caso que permita el ascenso sin cargo (amigos, familiares, etc.) deberá comunicar a la Agencia que sale de servicio, lo que deberá constar en la planilla de viajes. En caso de omitir tal comunicación será presunción en su contra ante cualquier denuncia por levantar pasajeros sin que medie el correspondiente llamado centralizado por la Agencia.

DE LAS OBLIGACIONES DEL SERVICIO:

ARTICULO 18.- Las Agencias que presten el servicio de remises deberán exhibir sus precios en sitios bien visibles al público en los locales donde lo ofrecieran.

ARTICULO 19.- Cada vehículo afectado al servicio de una Agencia deberá llevar consigo una planilla de viaje diaria, donde el conductor consignará los siguientes datos:

- 1) fecha de la planilla; 2) turno de prestación del servicio; 3) lugar y hora de iniciación

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

[Firma]

Maria Florencia Urquiza
Directora de Administración
Secretaría de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Legajo 3103

Administrativa
Dirección de Transportes
Municipalidad de Ushuaia

de cada viaje; 4) lugar y hora de finalización del mismo; 5) importe facturado al cliente; 6) firma del conductor del vehículo. Dicha planilla deberá ser conservada por el titular de la Agencia por el lapso de tres (3) años.

Será exhibida por el mismo ante la Autoridad Comunal cuando ésta lo solicitara.

ARTICULO 20.- Las Agencias deberán remitir al Departamento Ejecutivo la lista completa de sus precios y actualizaciones.

ARTICULO 21.- Las Agencias no podrán cobrar al usuario del servicio un precio diferente del comunicado al Departamento Ejecutivo. El o los conductores de remises que infringiere lo dispuesto en este artículo, harán responsables a la Agencia, la cual deberá arbitrar las medidas pertinentes que aseguren la no repetición de tales hechos.

ARTICULO 22.- Les está expresamente prohibido a los remises contratar u ofrecer pregonando sus servicios en la vía pública dentro del ejido Municipal Urbano.

La transgresión de esta norma será causal de cancelación automática de la habilitación del vehículo infractor; sin perjuicio de las penalidades correspondientes a la Agencia responsable.

ARTICULO 23.- El Poder Ejecutivo Comunal podrá reglamentar el alcance e implementación de las normas contenidas en la presente Ordenanza, pero sin desvirtuar o alterar el espíritu y finalidad de la misma.

DE LAS MODALIDADES DEL SERVICIO:

ARTICULO 24.- El servicio de remises podrá ser contratado por los usuarios en las siguientes modalidades:

- a) Contratación personal en las oficinas de las Agencias y en los stand habilitados al efecto dentro de las instalaciones del Aeropuerto local;
- b) contratación telefónica con indicación precisa del lugar de inicio del servicio contratado;
- e) contratación por escrito.

A su vez, el servicio podrá ser libremente pactado por las partes por tiempo determinado o por viajes punto a punto.

ARTICULO 25.- Las Agencias podrán pregonar y ofrecer libremente sus servicios únicamente dentro de las instalaciones del Aeropuerto local. A tales efectos podrán instalar locales de venta o stand dentro del mismo, donde se observarán debidamente las disposiciones relativas a la exhibición de precios contenidas en esta Ordenanza.

ARTICULO 26.- Cada Agencia tendrá el derecho a detener y/o estacionar hasta dos vehículos afectados a la misma en forma simultánea sobre la acera correspondiente al local de atención al público dentro del horario de ocho (8:00) a veinte (20:00) horas. Ello se realizará respetando las disposiciones generales en materia de estacionamiento y detención emanadas de la Comuna y de acuerdo a las siguientes limitaciones, de manera de compatibilizar sus derechos con los del resto de los vecinos: 1) no más de dos (2) vehículos en forma permanente o por períodos mayores de dos (2) horas; 2) no se admitirá la simple detención (ascenso y descenso de pasajeros), en doble fila sobre las aceras de doble mano.

DE LAS AFECTACIONES DE VEHICULOS:

ARTICULO 27.- Las afectaciones de automóviles habilitados mediante el certificado de aptitud técnico-mecánica de la Comuna sólo podrán ser dispuestas por el titular de la Agencia o su representante legal.

La desafectación de un automóvil se producirá:

- 1) Por decisión del titular de la Agencia comunicada a la Comuna;
- 2) por vencimiento del Certificado de habilitación técnico-mecánica, salvo que el mismo fuere prorrogado por causas inimputables al interesado;
- 3) por resolución causada y fundada del Departamento Ejecutivo de la Comuna, en aquellos casos que procedieren como consecuencia de la grave violación de las disposiciones de esta Ordenanza y/o sus Decretos reglamentarios;

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Maria Florencia Urquiza
Directora de Administración
Secretaría de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Legajo 3165
Administrativa
Dirección de Transporte
Municipalidad de Ushuaia

4) por decisión del titular del dominio del vehículo afectado, comunicada a la Comuna.

DE LA UTILIZACION DE RADIO FRECUENCIAS:

ARTICULO 28.- Las Agencias de remises que utilicen un servicio de radio comunicación entre las mismas y sus unidades deberán acreditar y exhibir las pertinentes autorizaciones concedidas por la Autoridad de Aplicación, respecto de cada equipo instalado, y del carácter y número de la frecuencia y canal a utilizar. La falta de exhibición de dicha licencia vigente ante el requerimiento de la Autoridad Municipal obligará a la Agencia y/o conductor, y/o propietario del vehículo afectado al inmediato retiro del equipo radio-transmisor-receptor instalado y su correspondiente antena, requisito sin el cual no podrá seguir prestando servicio. ✓

ARTICULO 29.- La forma de trabajo será en base a la centralización en las agencias de los pedidos de servicio, no pudiendo estacionarse en las calles pregonando el mismo, ni cumplir sus tareas como automóviles taxis y/o colectivos; ofrecer o aceptar viajes en la vía pública.

Las comunicaciones radiales podrán realizarse entre el móvil y la Agencia para el solo fin de informar que queda libre, o para recibir la orden de un nuevo viaje emanado desde la Agencia.

La transgresión de este artículo facultará al Organo Ejecutivo Municipal para disponer la aplicación de multas, clausura temporal y hasta definitiva en casos graves y reincidentes de la agencia, como asimismo la desafectación del servicio del vehículo infractor.

DE LA HABILITACION DEL SERVICIO:

ARTICULO 30.- Las Agencias deberán mantener, en los términos de habitualidad definidos por el artículo 8° de la presente, la cantidad mínima de automóviles establecida en el artículo 5°.

DE LA COLABORACION CIVICA - COMUNAL:

ARTICULO 31.- Los conductores de automóviles remises deberán prestar su colaboración a las autoridades de prevención en ocasión de accidentes, incendios, etc.

En tales supuestos, habrá causa legítima de negación sólo cuando el daño personal o patrimonial fuera posible y probable. Si aún así se efectuare el auxilio requerido por la autoridad competente el damnificado podrá reclamar la reparación por los daños sufridos a ésta.

ARTICULO 32.- Toda cuestión que se suscite entre el conductor y el pasajero con relación al precio, forma y demás condiciones del viaje podrá ser sometida al Departamento de Inspección General, por el afectado, mediante simple denuncia verbal la que deberá ser transcripta por el personal Comunal y transmitida conforme al procedimiento estatuido por el artículo 6°.

ARTICULO 33.- El Poder Ejecutivo Comunal deberá reglamentar dentro del plazo de treinta (30) días un procedimiento administrativo municipal en base a los principios de celeridad, economía y sencillez contenidos en la Ley Nacional N° 19.549 de Procedimiento Administrativo, que aseguren dos (2) instancias y el derecho de defensa de ser escuchado del vecino administrado. A través de dicha reglamentación se encauzarán y remitirán todas las cuestiones contenciosas a que diera lugar la aplicación de la presente Ordenanza.

ARTICULO 34.- A los efectos de la aplicación de la presente Ordenanza, a las agencias, personas y vehículos existentes a la fecha de entrada en vigencia de la misma, regirá el principio de no retroactividad, respetándose los derechos patrimoniales tangibles o intangibles, efectivamente adquiridos.

Se entenderá por derecho patrimonial tangible o intangible efectivamente adquirido aquél acordado por la Comuna con el interesado bajo anteriores normas.

ARTICULO 35.- Derógase la Ordenanza Municipal N° 115/84 y toda otra norma legal

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
[Firma]
María Florencia Urquiza
Directora de Administración
Secretaría de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Legajo N° 3165
Administrativa
Dirección de Transporte
Municipalidad de Ushuaia

que se oponga a la presente.

ARTICULO 36.- Regístrese. Pase al Departamento Ejecutivo para su promulgación.
Cumplido. ARCHIVESE.

ORDENANZA MUNICIPAL N° 337 .-

DADA EN SESIÓN ORDINARIA DE FECHA: 29/03/1988.-

PROMULGADA POR DECRETO MUNICIPAL N° 213 / 88 .-

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

María Florencia Urquiza
Directora de Administración
Secretaría de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Jocelyn Colarte
Legajo N° 3165
Administrativa
Dirección de Transporte
Municipalidad de Ushuaia

ORDENANZA MUNICIPAL N° 2275

DECRETO MUNICIPAL N° 254/2002

Fecha 28 de Febrero de 2001

VISTO: La Ordenanza Municipal N° 337; y,

CONSIDERANDO:

Que a través de la misma se regula el servicio de remis en el ámbito de la ciudad de Ushuaia.

Que por Ordenanzas Municipales N° 968, 1713 y 1752, se modificó sucesivamente el inciso a) del artículo 10° de la Ordenanza de marras.

Que es necesario adaptar los requisitos técnicos exigidos para la habilitación municipal de los vehículos conforme las características de diseño, capacidad de carga, y relación peso potencia que rigen en la actualidad en el mercado automotor.

Que el suscripto se encuentra facultado para el dictado de la presente, en atención a lo normado por el artículo 81° de la Ley Territorial N° 236, en virtud de encontrarse en receso el Concejo Deliberante local.

Por ello:

**EL INTENDENTE MUNICIPAL DE USHUAIA
SANCIONA Y PROMULGA CON FUERZA DE
ORDENANZA:**

ARTÍCULO 1°: DERÓGANSE las Ordenanzas Municipales N° 968, 1713 y 1752, en virtud de los considerandos mencionados en el exordio.-

ARTÍCULO 2°: MODIFÍCASE el inciso a) del artículo 10° de la Ordenanza Municipal N° 337, el cual quedará redactado de la siguiente forma:

1. Pertenecer al segmento berlina, con cuatro (4) puertas como mínimo, y baúl independiente del habitáculo.
2. Estar equipado con un motor de no menos de 1600 cm³ de cilindrada.
3. Capacidad de carga útil no inferior a 400 kg.
4. Al momento de la habilitación no deberá superar los cinco (5) años de antigüedad, contados a partir de la fecha de patentamiento. La habilitación municipal será provisoria, y se renovará anualmente a solicitud de la agencia, debiendo reunir el vehículo todos los requisitos exigidos por la presente Ordenanza.-

ARTÍCULO 3°: COMUNÍQUESE. Dese al Boletín Oficial Municipal para su publicación Cumplido, ARCHÍVESE.-

JORGE ALBERTO GARRAMUÑO

JUAN MANUEL ROMANO

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

María Florencia Urquiza
Directora de Administración
Secretaría de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Cecilia Colarte
Legajo N° 3165
Administrativa
Dirección de Transporte
Municipalidad de Ushuaia



Provincia de Tierra del Fuego,
Antártida e Islas del Atlántico Sur
República Argentina
Municipalidad de Ushuaia

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Maria Florencia Urquiza
Directora de Administración
Secretaría de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia

Mari Sol Cardenas
Jefe Dpto. Despacho General
D.L.T y D.G. - A.L.M.



USHUAIA, 28 FEB 2001

VISTO: La Ordenanza Municipal N° 337; y,

CONSIDERANDO:

Que a través de la misma se regula el servicio de remis en el ámbito de la ciudad de Ushuaia.

Que por Ordenanzas Municipales N° 968, 1713 y 1752, se modificó sucesivamente el inciso a) del artículo 10° de la Ordenanza de marras.

Que es necesario adaptar los requisitos técnicos exigidos para la habilitación municipal de los vehículos conforme las características de diseño, capacidad de carga, y relación peso potencia que rigen en la actualidad en el mercado automotor.

Que el suscripto se encuentra facultado para el dictado de la presente, en atención a lo normado por el artículo 81° de la Ley Territorial N° 236, en virtud de encontrarse en receso el Concejo Deliberante local.

Por ello:

EL INTENDENTE MUNICIPAL DE USHUAIA

SANCIONA Y PROMULGA CON FUERZA DE

ORDENANZA:

ARTICULO 1°: DERÓGANSE las Ordenanzas Municipales N° 968, 1713 y 1752, en virtud de los considerandos mencionados en el exordio.-

ARTICULO 2°: MODIFICASE el inciso a) del artículo 10° de la Ordenanza Municipal N° 337, el cual quedará redactado de la siguiente forma:

1. Pertener al segmento berlina, con cuatro (4) puertas como mínimo, y baúl independiente del habitáculo.
2. Estar equipado con un motor de no menos de 1.600 cm³ de cilindrada.
3. Capacidad de carga útil no inferior a 400 kg.
4. Al momento de la habilitación no deberá superar los cinco (5) años de antigüedad.

[Handwritten signature]

III.2.

"Las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, y los Hielos Continentales, son y serán argentinas"

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Jefe de Dpto. Despacho General
Administrativa
Dirección de Transporte
Municipalidad de Ushuaia



Provincia de Tierra del Fuego,
Antártida e Islas del Atlántico Sur
República Argentina
Municipalidad de Ushuaia

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

María Florencia Urquiza
Directora de Administración
Secretaría de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Marisol Cardenas
Jefe Dpto. Despacho General
D.L.T y D.G. - A.L.M.

///2.

contados a partir de la fecha de patentamiento. La habilitación municipal será provisoria, y se renovará anualmente a solicitud de la agencia, debiendo reunir el vehículo todos los requisitos exigidos por la presente Ordenanza.-

ARTICULO 3º: COMUNÍQUESE. Dese al Boletín Oficial Municipal para su publicación.

Cumplido, ARCHÍVESE.-

ORDENANZA MUNICIPAL N° 2275 /2001.-

DECRETO MUNICIPAL N° 254 - /2001.-

Jal.

Lto. JUAN MANUEL ROMANC
Secretario de Gobierno Municipal
Municipalidad de Ushuaia

Ing. JORGE A. GARRAMUNO
Intendente
Municipalidad de Ushuaia

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Jocelyn Botarie
Legajo N° 3165
Administrativa
Dirección de Transportes
Municipalidad de Ushuaia

Provincia de Tierra del Fuego
Antártida e Islas del Atlántico Sur
República Argentina
Municipalidad de Ushuaia

Angela TORRES
Jefe de Oficina
D.L. 13.315 y L.
Municipalidad de Ushuaia

25 MAR 1997

USHUAIA,

VISTO: La Ordenanza Municipal Nº 337/96, y:

CONSIDERANDO:

Que su artículo 6º expresa: "La habilitación comunal de agencias se hará de acuerdo a un prudente criterio y estará condicionada a la necesidad de cobertura del servicio de transporte individual de pasajeros de manera de no sobredimensionar la oferta del mismo, evitando poner en peligro las fuentes de trabajo ya existentes. A tales efectos el Ejecutivo Municipal deberá reglamentar dentro del perentorio plazo de treinta (30) días corridos a partir de la promulgación de la presente una instancia administrativa municipal, durante la cual el afectado deberá ser escuchado y admitidos sus eventuales medios. Una vez resuelta la cuestión en sede administrativa, quedará expedita la vía judicial".

Que el citado artículo no ha sido objeto aún de la reglamentación correspondiente.

Que el Superior Tribunal de Justicia en autos caratulados: "COOPERATIVA DE PROVISION PARA TRANSPORTISTAS " COOPERATIVA" s/Municipalidad de Ushuaia s/Acción de Amparo" (Expte. Nº 136.96), en sentencia de fecha 13/3/97 ordena a la Municipalidad reglamentar en el término de treinta días la instancia administrativa prevista en el artículo 6º de la Ordenanza Municipal Nº 337.

Que con este se cita el O.R. Nº 203/97.

Que el suscripto se encuentra facultado para dictar el presente acto administrativo en virtud de lo prescripto en el artículo 1º inciso 2º de la Ley Territorial Nº 334.



[Handwritten signature]

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Maria Florencia Urquiza
Directora de Administración
Secretaría de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Locales de Oficiante
Legajo N° 3165
Administrativa
Dirección de Transporte
Municipalidad de Ushuaia

Provincia de Tierra del Fuego
Antártida e Islas del Atlántico Sur
=República Argentina=
Municipalidad de Ushuaia
=====

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL 38

FOLIO 38

Provincia de Tierra del Fuego
Antártida e Islas del Atlántico Sur
=República Argentina=
Municipalidad de Ushuaia

1997/21-
inc. 29 de la Ley Territorial Nº 236.

Por ello:

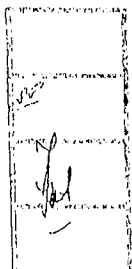
EL INTENDENTE MUNICIPAL DE USHUAIA

D E C R E T A

ARTICULO 19.- Establécese el procedimiento administrativo aplicable a la habilitación comunal e otorgar para la explotación del rubro "agencias de remises" en los términos del artículo 69 de la Ordenanza Municipal Nº 337, el que como Anexo I forma parte del presente.

ARTICULO 20.- Comuníquese a quienes corresponda. Pasa al Boletín Oficial de la Municipalidad. Cumplido archívese.-

DECRETO MUNICIPAL Nº 237 /97.-



[Handwritten signature]

[Large handwritten signature]

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

[Handwritten signature]
María Florencia Urquiza
Directora de Administración
Secretaría de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia

ES COPIA FIEL
Cecilia Colarte
Legajo Nº 3165
Administrativa
Dirección de Transporte
Municipalidad de Ushuaia

Provincia de Tierra del Fuego
Antártida e Islas del Atlántico Sur
-República Argentina-
Municipalidad de Ushuaia

Angel M. ...
José ...
D.L.Y. ...
Municipalidad de Ushuaia

ANEXO I - DECRETO MUNICIPAL Nº 237 / 87.-

ARTICULO 19.- El Departamento Ejecutivo Municipal deberá contratar un estudio de mercado que contemple, analice y concluya sobre los siguientes puntos:

- a) Estudio demográfico de la ciudad.-
- b) Relevamiento turístico de la ciudad.-
- c) Redes de transporte existentes (Cantidad-tipo-servicios alternativos).-
- d) Estudio correlativo de la densidad poblacional con los medios de transporte habilitados.-
- e) Dimensión actual del mercado de transporte en la ciudad (oferta) de acuerdo a la realidad socio-económica.-
- f) Proyección de los datos contenidos en los puntos anteriores en el plazo de seis meses, un año, un año y medio y dos años.-

Dicho estudio, cuya actualización deberá hacerse cada tres años, determinará el prudente criterio según el cual el Departamento Ejecutivo debe efectuar la habilitación de agencias de pasajes.

ARTICULO 20.- Los interesados en obtener la habilitación comunal para funcionar como "agencia de remises" deberán presentar conjuntamente con la solicitud correspondiente un estudio de factibilidad que contenga los siguientes tópicos:

- 1) Relevamiento turístico de la ciudad de Ushuaia.
- 2) Análisis ponderado y fundado respecto de los transportes alternativos existentes.
- 3) Estudio correlativo de la densidad poblacional con los medios de transporte habilitados.
- 4) Viabilidad y rentabilidad de la futura agencia, en consonancia

[Handwritten signature and initials]

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Maria Florencia Urquiza
Directora de Administración
Secretaría de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia

ES COPIA FIEL

Jocelyn Colarte
Legajo Nº 3165
Administrativa
Dirección de Transporte
Municipalidad de Ushuaia

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Jocelyn Colarte
Legajo Nº 3165
Administrativa
Dirección de Transporte
Municipalidad de Ushuaia

Provincia de Tierra del Fuego
Antártida e Islas del Atlántico Sur
=República Argentina=
Municipalidad de Ushuaia
=====

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

FOLIO

40

Angela M. FLORES
Jefe de Oficina
Administrativa
Municipalidad de Ushuaia

con los puntos precedentemente detallados, consignando la expectativa de viajes diarios, cantidad de vehículos a habilitarse, etc.

ARTICULO 38.- Presentada una solicitud de habilitación con el estudio indicado en el artículo 29 del presente, la Dirección de Tránsito y Transporte debe remitirse al estudio de mercado dispuesto en la Municipalidad conforme lo establecido en el artículo 62 de este Anexo, evaluando la procedencia de la habilitación comunal requerida en consonancia con el mismo de manera de decidir de acuerdo a un prudente criterio, considerando la necesidad de cobertura del servicio de transporte individual de manera de no sobrecargar la oferta de tal y evitando poner en peligro las fuentes de trabajo ya existentes.

La resolución adoptada al respecto deberá comunicarse al solicitante en un plazo de sesenta (60) días contados desde la presentación de la solicitud pertinente.

De ser la misma positiva, se intimará al presentante para que en el plazo de treinta (30) días de dicha notificación proceda a dar íntegro cumplimiento a las prescripciones de la Ordenanza 337 y modificatorias, a los fines de obtener la habilitación correspondiente. En el supuesto de no darse cumplimiento a tal fin en el término perentorio fijado, se tendrá por desistida la solicitud, procediendo al archivo de las actuaciones.

ARTICULO 39.- La decisión de la Dirección de Tránsito y Transporte en relación a la solicitud de habilitación de agencias de remises en los términos del art. 62 de la Ordenanza Municipal NS 337 podrá ser impugnada mediante un recurso de reconsideración que debe

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

María Florencia Urquiza
Directora de Administración
Secretaría de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia

ES COPIA FIEL

Josely C. López
Legajo N° 3165
Administrativa
Dirección de Tránsito y Transporte
Municipalidad de Ushuaia

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Josely C. López
Legajo N° 3165
Administrativa
Dirección de Tránsito y Transporte
Municipalidad de Ushuaia

Provincia de Tierra del Fuego
Antártida e Islas del Atlántico Sur
=República Argentina=
Municipalidad de Ushuaia

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL



DEL
MUNICIPIO

interponerse ante la misma Dirección dentro de los diez (10) días de notificado el acto. La Dirección de Tránsito y Transporte resolverá el recurso de reconsideración dentro de los treinta (30) días computados desde su interposición o en su caso desde la presentación del alegato o vencimiento del plazo para hacerlo si se hubiere recurrido a crucebo.

Si el recurso no es resuelto dentro del plazo establecido, el interesado podrá reputarlo denegado tácitamente.

Denegada la reconsideración expresa o tácitamente el interesado podrá interponer un recurso jerárquico ante la Secretaría de Gobierno de la Municipalidad. El plazo para interponer este recurso será de quince (15) días contados desde la notificación de la denegatoria de la reconsideración o del vencimiento del plazo para resolverla en caso de denegación tácita.

Debe interponerse por ante la Dirección de Tránsito y Transporte quien lo elevará al Secretario de Gobierno, decidiendo este último resolver definitivamente el recurso en el plazo de treinta (30) días a contar desde su presentación.

Resuelto el recurso jerárquico y siendo la decisión denegatoria, quedará expedida la instancia judicial.

Será de aplicación supletoria en todo lo que no esté regulado por el presente, la Ley Provincial Nº 141 - De Procedimiento administrativo.-

[Handwritten signature]

[Large handwritten signature]

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
[Handwritten signature]
María Florencia Urquiza
Directora de Administración
Secretaría de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia

ES COPIA FIEL
Legajo
Administrativo
Dirección de
Municipalidad

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Lucelyn Colarte
Legajo Nº 3163
Administrativa
Dirección de Tránsito y
Transporte
Municipalidad de Ushuaia

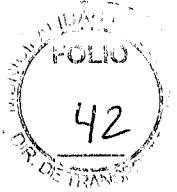


Provincia de Tierra del Fuego,
Antártida e Islas del Atlántico Sur
República Argentina
Municipalidad de Ushuaia

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

[Handwritten signature]

Maria Florencia Urquiza
Directora de Administración
Secretaría de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia



"2015-Año del Bicentenario del Congreso de los Pueblos Libres"

NOTA N° 370 /15.-
LETRA: Dir. Transp.-

Ushuaia, 21 SEP 2015

Dirección de Administración S.G.:

Dirijo la presente en relación a lo establecido por Decreto Municipal N° 237/97, el que en su Anexo I exige al Ejecutivo Municipal a contar de un estudio de mercado del Transporte Público en la Ciudad de Ushuaia, a fin de evaluar y autorizar la habilitación de una nueva agencia de remis en nuestra ciudad. En tal sentido solicito se informe por este medio si existe un estudio de mercado y al respecto y de ser positivo a que fecha remite, ello a los fines de ser considerado para la resolución de la respectiva habilitación solicitada por la Cooperativa de Provisión de Servicio para Transportistas "La Central Ltda".

Adjunto a la presente copia del Decreto Municipal N° 237.

[Handwritten signature]
Sociedad VENEAS
Directora de Transporte
Municipalidad de Ushuaia

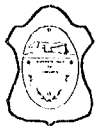
Sra. Directora de Transporte:

Se informa que el último estudio de Transporte Público que se ha realizado fue en el año 2008, en el que se realizó un estudio de transporte público en la ciudad de Ushuaia, a fin de evaluar y autorizar la habilitación de una nueva agencia de remis en nuestra ciudad. En tal sentido solicito se informe por este medio si existe un estudio de mercado y al respecto y de ser positivo a que fecha remite, ello a los fines de ser considerado para la resolución de la respectiva habilitación solicitada por la Cooperativa de Provisión de Servicio para Transportistas "La Central Ltda".

[Handwritten signature]
Recibido
11/11/15

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Johelyn Cordero
Letra N° 3165
Administrativa
Dirección de Transporte
Municipalidad de Ushuaia

[Handwritten signature]
FLORENCIA PASTOR
Directora de Administración
Secretaría de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia
02-10-15



Provincia de Tierra del Fuego,
Antártida e Islas del Atlántico Sur
República Argentina
Municipalidad de Ushuaia

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

N. FIGUEROA
División Archivo
L.T. y D.G. - S.L. y T.
Municipalidad de Ushuaia

FOLIO
43

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Maria Florencia Urquiza
Directora de Administración
Secretaría de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia

USHUAIA, 05 DE ENERO 2004

VISTO: El Expediente S.G.-N° 0092/2004, del Registro Interno de esta Municipalidad, y;

CONSIDERANDO:

Que a través del mismo tramita la petición formulada por los señores Eduardo MUSSICO, D.N.I. N° 16.589.304, Hugo GONZALEZ, D.N.I. N° 6.073.139 y Luis Alberto SAUCEDO, D.N.I. N° 13.866.676, con respecto a la habilitación en el rubro Agencia de Remis.

Que el Artículo 6° de Ordenanza Municipal N° 337, establece el procedimiento administrativo pertinente.

Que por Decreto Municipal N° 237/1997, Anexo I, se reglamentan las condiciones necesarias para resolver las solicitudes de las pertinentes habilitaciones.

Que el Artículo 1° del Anexo I del Decreto Municipal N° 237/1997, establece que el Departamento Ejecutivo deberá efectuar un estudio de mercado que determinará el prudente criterio según el cual debe efectuarse la habilitación de las agencias de remises.

Que el Artículo 3° del Anexo I del citado Decreto, establece que la resolución adoptada con respecto a las solicitudes de habilitación de agencia de remis debe ser comunicada en un plazo de sesenta (60) días, de presentadas.

Que el Informe Final, realizado en el mes de Noviembre de 1999, del Estudio de Mercado para taxis y remises, ciudad de Ushuaia, elaborado por el Instituto Superior de Ingeniería de Transporte, Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales, Universidad Nacional de Córdoba, en sus conclusiones y recomendaciones señala que "... El porcentaje relativo de la composición de la flota de transporte individual entre taxis y remises depende de las políticas de transporte que adopte el municipio, las modalidades de la elección del viaje y las circunstancias socio-económicas que puedan encontrarse. En este sentido no parece oportuno la alteración de la relación existente...". Y que "... Estos aspectos denotan claramente la conveniencia de, en el mediano plazo (posiblemente en los próximos cinco años), no producir modificaciones en las licencias otorgadas de mantenerse la actual estructura de viajes y la evolución de la demanda...".

Que por Expediente S.G. - N° 0093/2004, esta Municipalidad tramita la firma de un convenio de colaboración con el Automóvil Club Argentino por el cual dicha Institución realizara un estudio integral sobre la situación del transporte público y privado de pasajeros y del tránsito en la ciudad de Ushuaia.

Que los resultados y recomendaciones del mencionado estudio permitirá al Poder Ejecutivo Municipal contar con elementos de juicio obtenidos metodológicamente y con

Handwritten signature and initials (ATF) at the bottom left of the page.

ES COPIA FIEL

Jocely Colarte
Legajo N° 3165
Administrativa
Dirección de Transporte
Municipalidad de Ushuaia

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Jocely Colarte
Legajo N° 3165
Administrativa
Dirección de Transporte
Municipalidad de Ushuaia



Provincia de Tierra del Fuego,
Antártida e Islas del Atlántico Sur
República Argentina
Municipalidad de Ushuaia

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

FOLIO 44

Angel M. FIGUEROA
Jefe División Archivo
D.L.T. y D.S. - S.L. y T.
Municipalidad de Ushuaia

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Maria Florencia Urquiza
Directora de Administración
Secretaría de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia

III.2.

rigor científico a los efectos de cumplir con la normativa atinente.

Que por Nota N° 932/03, letra: D.T. y Transp. de fecha 29 de Diciembre de 2003, el Director de Tránsito y Transporte informa que la Dirección no ha recibido hasta el momento demandas por parte de los usuarios que indiquen que sea necesaria la incorporación de mayor cantidad de unidades al parque existente en lo que hace al servicio del Transporte Privado de Pasajeros.

Que, por lo tanto, es oportuno contar con los resultados y recomendaciones del estudio que realizará el Automóvil Club Argentino, antes de tomar una resolución referida a la solicitud de creación de una nueva Agencia.

Que en consecuencia, deviene necesario diferir la resolución de la petición efectuada hasta el momento de contar con las conclusiones del Estudio de Mercado que realizará el Automóvil Club Argentino.

Que, la Asesoría Letrada Municipal ha emitido opinión jurídica, mediante Dictamen A.L.M. N° 010/04.

Que el suscripto se encuentra facultado para dictar el presente acto administrativo, en virtud de lo dispuesto por el artículo 152° inciso 1) de la Carta Orgánica Municipal de la Ciudad de Ushuaia.

Por ello:

EL INTENDENTE MUNICIPAL DE USHUAIA

DECRETA

ARTÍCULO 1°: Diferir la resolución de la solicitud de habilitación de una agencia de remis presentada por el señor Eduardo MUSSICO, D.N.I. N° 16.589.304, señor Hugo GONZALEZ, D.N.I. N° 6.073.139 y el señor Luis Alberto SAUCEDO, D.N.I. N° 13.866.676, hasta que se haya finalizado el Estudio de Mercado que tramita por el Expediente N° SG- 0093/2004. Ello, por los motivos expuestos en el exordio.-

ARTÍCULO 2°: Notificar a los interesados, con copia certificada del presente, haciéndoles saber que podrán interponer recurso de reconsideración dentro de los diez (10) días de notificados, conforme lo establecido por el Art. 127 de la Ley Provincial N° 141.-

ARTÍCULO 3°: Comunicar. Dar al Boletín Oficial de la Municipalidad de Ushuaia. Cumplido, archivar.-

DECRETO MUNICIPAL N° 1246 /2004.

Rjm.

Lic. HECTOR A. STEFANI
Sec. de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia

ES COPIA FIEL
Jocelyn Colarte
Legajo N° 3165
Administrativa
Dirección de Transporte
Municipalidad de Ushuaia

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Jocelyn Colarte
Legajo N° 3165
Administrativa
Dirección de Transporte
Municipalidad de Ushuaia



Provincia de Tierra del Fuego
Antártida e Islas del Atlántico Sur
=República Argentina=
Municipalidad de Ushuaia

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL



Angel H. FIGUEROA
Jefe División Archivo
D.L.T. y D.G. - S.L. y T.
Municipalidad de Ushuaia

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

María Florencia Urquiza
Directora de Administración
Secretaría de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia

USHUAIA, 16 MAR 2004

VISTO el expediente S.G. N° 00092/2004 del registro de esta Municipalidad; y

CONSIDERANDO:

Que mediante el mismo tramita el Recurso de Reconsideración con Jerárquico en Subsidio incoado con fecha 26/01/04 por CHAKOS S.R.L., contra el Decreto Municipal N° 016/04 por no constituir una derivación razonada del derecho vigente con aplicación a las circunstancias del caso.-

Que por el acto impugnado se procedió a diferir la solicitud de habilitación solicitada por los Sres. MUSSICO, Eduardo, GONZALEZ, Hugo y SAUCEDO, Luis Alberto, hasta que se halla finalizado el Estudio de Mercado que tramita por el Expte. N° S.G. N° 00093/2004.-

Que de la presentación formalizada por CHAKOS S.R.L., no se desprende cual es el interés legítimo, personal y directo que el Decreto Municipal N° 016/2004 le ha vulnerado.-

Que la Asesoría Letrada emitió Dictamen A.L.M. N° 107/04, entendiendo que corresponde desestimar la presentación efectuada por CHAKOS S.R.L. en razón de no encontrarse reunidos los recaudos exigidos por el artículo 12 de la Ley Provincial N° 141, para tratar la cuestión de fondo.-

Que el suscripto comparte y por tanto hace suyo el criterio sustentado por el Servicio Jurídico Permanente, encontrándose facultado para el dictado del presente acto administrativo, según lo establecido en el Art. 127°, siguientes y concordantes de la Ley Provincial N° 141 y el Art. 152° incisos 1) y 32) de la Carta Orgánica Municipal de Ushuaia.-

Por ello:

**EL INTENDENTE MUNICIPAL DE USHUAIA
D E C R E T A :**

ARTICULO 1°.- Desestimar la presentación formulada por CHAKOS S.R.L., a través de sus socios gerentes Sres. Luis Alberto SAUCEDO y Juan Eduardo MUSSICO, contra el Decreto Municipal N° 016/2004. Ello en virtud de lo expuesto en el exordio.-

ARTICULO 2°.- Notificar a CHAKOS S.R.L. con copia certificada del presente y del Dictamen A.L.M. N° 107/04.-

ARTICULO 3°.- Comunicar, Dar al Boletín Oficial de la Municipalidad de Ushuaia.-Cumplido, archivar.-

DECRETO MUNICIPAL N° _____ /2004.-

Lic. HECTOR A. STEFANI
Sec. _____
Municipalidad de Ushuaia

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
Administrativa
Dirección de Transporte
Municipalidad de Ushuaia
ES COPIA FIEL
Ley N° 3165
Administrativa
Dirección de Transporte
Municipalidad de Ushuaia



Provincia de Tierra del Fuego,
Antártida e Islas del Atlántico Sur
República Argentina
Municipalidad de Ushuaia



"2015 – Año del Bicentenario del Congreso de los Pueblos Libres"

NOTA N° 159 /2015

LETRA: S.S.G.

USHUAIA, 18 NOV 2015

Dirección Legal y Técnica:

Mediante la presente solicito incorpórese en el expediente S.G. N° 9412/2015, Nota N° 5371/2015 la misma es en reiteración a la nota que obra en dicho expediente.

SECRETARÍA LEGAL Y TÉCNICA MUNICIPALIDAD DE USHUAIA	
ENTRADA 18 NOV 2015	SALIDA

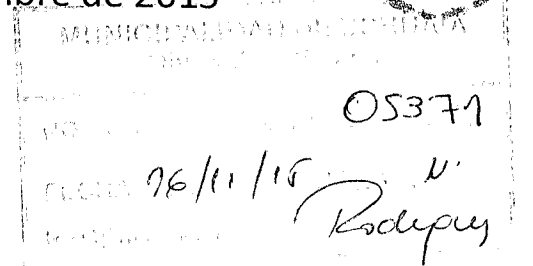

Horacio HERRERA
Subsecretario de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

María Florencia Urquiza
Directora de Administración
Subsecretaría de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia

Ushuaia, 10 de noviembre de 2015

Señor Subsecretario de Gobierno Municipal
c/copia al Secretario de Gobierno Municipal y al
señor Intendente de la ciudad de Ushuaia.-



**Reiteración de Nota de fecha 06 de noviembre de 2015,
recibida por el señor Subsecretario de Gobierno Municipal.**

Horacio José CUELLO Y Daniel NICOLAI, Presidente y Secretario de la COOP. DE PROVISIÓN DE SERVICIOS PARA TRANSPORTISTAS "LA CENTRAL" LTDA. Matricula N° 54197, con domicilio comercial y a todo efecto, Alem 1911 de Ushuaia, **por la presente venimos a solicitarle, quiera tener a bien, dar carácter de preferente despacho a la nota de fecha 28 de octubre del año en curso**, ingresada por Mesa Gral. de Entradas Y Salidas de la Municipalidad de Ushuaia, bajo el N° **05089**, dirigida a usted, c/copia al Secretario de Gobierno Municipal y al señor Intendente de la ciudad de Ushuaia, este pedido se realiza en virtud del tiempo transcurrido desde la presentación, y ante la necesidad de contar con el expediente, elemento imprescindible para el normal avance en nuestra iniciativa.-

Se adjunta: Estatuto de la coop., inscripciones de Rentas de la Provincia, T. D. FUEGO y AFIP, Certificado de autoridades de la Coop., contrato de alquiler de local comercial, Libre Deuda Municipal de Rentas y del Juzgado Municipal de Faltas .-

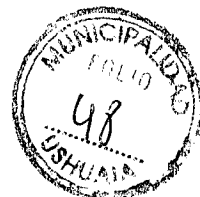
Sin más saludamos a usted, atentamente.-

DANIEL NICOLAI
SECRETARIO

JOSÉ HORACIO CUELLO
PRESIDENTE

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

[Handwritten signature]
María Florencia Urquiza
Directora de Administración
Secretaría de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia



MUNICIPALIDAD DE USHUAIA
 DIV. M.E. Y S.S.C.

NOTA REGISTRADA N° 2643

FECHA 1/12/15 HORA 12:20

RECIBIDO POR D. NICOLAI

Ushuaia, 01 de diciembre de 2015

Cde: Expte. N°9412 Letra: SG. 2015.-
 S/Solicitud de modificación de Decreto
 N° 237/97.- Girado para dictamen 18/11/2015
Solicitud de pronto.-

Señor Subsecretario Legal y Técnica
 de la Ciudad de Ushuaia.-

Horacio José CUELLO Y Daniel NICOLAI, Presidente y Secretario de la COOP. DE PROVISIÓN DE SERVICIOS PARA TRANSPORTISTAS "LA CENTRAL" LTDA. Matrícula N° 54197, con domicilio comercial y a todo efecto, Alem 1911 de Ushuaia, por la presente venimos a solicitarle, quiera tener a bien, dar carácter de preferente despacho al Expte. N° 9412 Letra SG. 2015, girado a la Dra. Jimena CABAGLIA fecha 18 de noviembre del año en curso.

Motiva este pedido el hecho de que llevamos ya más de 30 días desde la presentación del mismo y teniendo en cuenta que está próximo el traspaso de autoridades, con 4 días corridos de feriados, además de proximidad de la navidad y año nuevo y que albergamos la esperanza de contar con nuestra fuente de trabajo, la que no solo alcanza, los 45 socios y Flia., que componemos la Coop., sino también a los choferes, operadores y otros, con sus y familias, lo que suma unos 100 puestos de trabajo.

Sin lugar a dudas, sería de gran felicidad para todos los que integramos esta Flia. Coop., poder brindar en estas Fiestas, contando con la habilitación de la agencia, fuente de trabajo estable y segura.-

Sin más saludamos a usted, atentamente.-

DANIEL NICOLAI
 SECRETARIO

JOSÉ HORACIO CUELLO
 PRESIDENTE

SECRETARÍA LEGAL Y TÉCNICA MUNICIPALIDAD DE USHUAIA	
ENTRADA 01 DIC 2015	SALIDA
2643 XXVII	

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

María Florencia Urquiza
 Directora de Administración
 Secretaría de Gobierno
 Municipalidad de Ushuaia



Provincia de Tierra del Fuego
Antártida e Islas del Atlántico Sur
=República Argentina=
Municipalidad de Ushuaia

Secretaría Legal y Técnica

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Maria Florencia Urquiza
Directora de Administración
Secretaría de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia



"2015 - Año del Bicentenario del Congreso de los Pueblos Libres"

Cde.: Expte. S.G. N° 9412/2015

USHUAIA, 10 DIC 2015

SEÑORA SUBSECRETARIO DE GOBIERNO:

Vienen las presentes actuaciones a esta Secretaría Legal y Técnica, a fin de tomar intervención respecto de la presentación realizada a fs. 3/45 por los Sres. José Horacio CUELLO y Daniel NICOLAI, en su carácter de Presidente y Secretario, respectivamente, de la "Cooperativa de Provisión de Servicios para Transportistas 'LA CENTRAL' Ltda." solicitando la modificación o sustitución del Decreto Municipal N° 237/97.

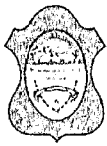
Manifiestan que se encontrarían en condiciones de habilitar una nueva agencia de remis siendo necesaria una modificación de la normativa vigente, entendiéndose los presentantes que la actual legislación no respetaría la libertad de comercio, trabajo y competencia.

Así solicitan el dictado de un nuevo acto administrativo que prevea el servicio de remis como actividad privada, entendiéndose los mismos que la normativa vigente sería inconstitucional.

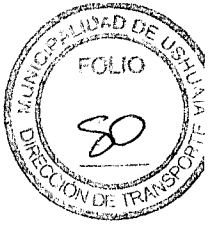
En primer lugar, cabe resaltar que el planteo de inconstitucionalidad realizado por los presentantes, no puede ser objeto de análisis por parte de este Servicio Jurídico Permanente teniendo en cuenta que la Administración Pública Municipal carece de competencia para expedirse, debiendo los interesados, en caso de estimarlo pertinente, accionar por la vía que corresponda.

Ello en tanto el control de constitucionalidad le corresponde al Poder Judicial, recordando el control de constitucionalidad difuso que establece nuestro ordenamiento.

Por otro lado, no corresponde que esta Secretaría Legal y Técnica tome intervención respecto de la modificación del Decreto Municipal N° 237/97 peticionada por los presentantes, toda vez que este Servicio Jurídico es un órgano



Provincia de Tierra del Fuego,
Antártida e Islas del Atlántico Sur
República Argentina
Municipalidad de Ushuaia



"2015-Año del Bicentenario del Congreso de los Pueblos Libres"

Nota N° 477 / 2015.

Letra: Dir. Transp.

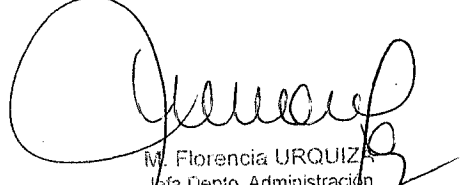
Ushuaia, 21 de diciembre de 2015.

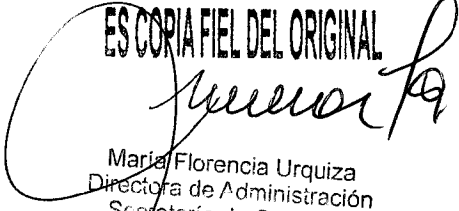
Dirección de Administración:

Remito para continuidad del trámite en función a lo indicado por la Subsecretaría de Legal y Técnica, para lo cual se deberá iniciar las gestiones para cumplir con lo establecido en el art 1° del Anexo I del Decreto Municipal 237.


Soledad VENEGAS
Directora de Transporte
Municipalidad de Ushuaia

Recibido 22/12/2015


M. Florencia URQUIZA
Jefa Depto. Administración
Dirección de Administración S.G.
Municipalidad de Ushuaia
A/C D.A.S.G.

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

María Florencia Urquiza
Directora de Administración
Secretaría de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia



Provincia de Tierra del Fuego,
Antártida e Islas del Atlántico Sur
República Argentina
Municipalidad de Ushuaia



"2015 – Año del Bicentenario del Congreso de los Pueblos Libres"

Nota N°172/15.-
Letra: D.A.S.G.

USHUAIA, 22 de Diciembre de 2015

SR. SUBSECRETARIO DE GOBIERNO

Me dirijo a Ud., con el objeto de elevar a su consideración las presentes actuaciones, solicitando indique la modalidad de contratación que se adoptará para la realización del estudio de mercado; a fin de dar cumplimiento a lo solicitado mediante Nota N°477/2015 Letra: Dir. Transp. obrante a fs. 50.-

Sin otro particular, saludo atentamente.

M. Florencia URQUIZA
Jefa Depto. Administración
Dirección de Administración S.G.
Municipalidad de Ushuaia
Alc D.A.S.G.

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

María Florencia Urquiza
Directora de Administración
Secretaría de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia

"Las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, son y serán argentinas"



Provincia de Tierra del Fuego,
Antártida e Islas del Atlántico Sur
República Argentina
MUNICIPALIDAD DE USHUAIA



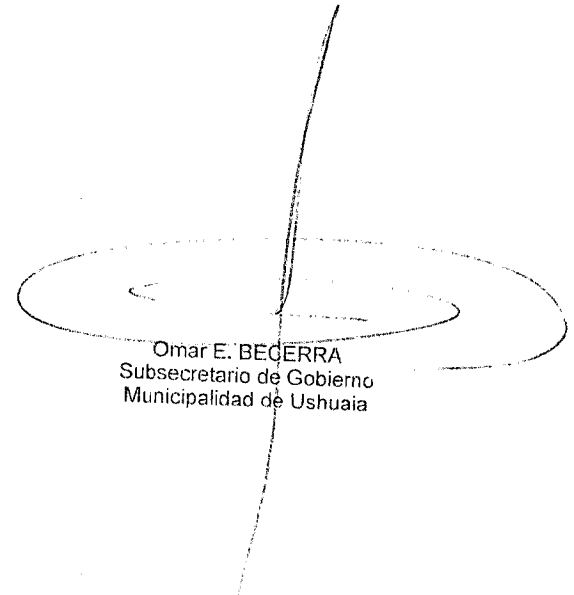
Nota N°002/16.-
Letra: S.S.G.

USHUAIA, 06 de enero de 2016.

SECRETARÍA LEGAL Y TÉCNICA:

Elevo las presentes actuaciones, solicitando su intervención en virtud de la Nota S.L. y T. N°309/2015 obrante a fs. 49, emitida por la entonces Subsecretaria Legal y Técnica, a fin de informar si comparte el criterio de la mencionada.

Sin otro particular, saludo a Ud. atentamente.



Omar E. BECERRA
Subsecretario de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL



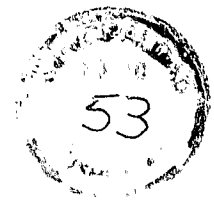
María Florencia Urquiza
Directora de Administración
Secretaría de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia



Provincia de Tierra del Fuego
Antártida e Islas del Atlántico Sur
=República Argentina=
Municipalidad de Ushuaia
Secretaría Legal y Técnica

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

[Handwritten signature]
María Florencia Urquiza
Directora de Administración
Secretaría de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia



Ref./ Expte Letra: SG N° 9412/2015

USHUAIA, 14 ENE 2016

SR. SECRETARIO DE GOBIERNO:

Por la presente, en relación a vuestra nota N° 2/2016 Letra S.S.G., se hace saber que sin perjuicio de lo señalado en el Dictamen S.L. y T. N° 309/2015, por intermedio del área competente y a través de un ente o asociación de reconocida trayectoria en el rubro, debería efectuarse un estudio de mercado conforme las prescripciones y pautas establecidas en el art. 1° del Anexo I del Decreto Municipal N° 237/97 a los fines de establecer la factibilidad y/o necesidad del transporte en el rubro requerido, teniendo en cuenta para ello que el último estudio de mercado se efectuó hace mas de diez (10) años -según surge del informe de fojas 42-.

Asimismo, y a los efectos de dar respuesta al solicitante, debería notificarse al mismo del contenido del Dictamen S.L. y T. N° 309/2015 al domicilio que constituyó a los efectos del presente trámite.

NOTA N° S.L.T. N° 015 /2016

[Handwritten signature]
Dra. María Victoria Vuoto
Secretaria Legal y Técnica
Municipalidad de Ushuaia

MUNICIPALIDAD DE USHUAIA SECRETARÍA DE GOBIERNO	
ENTRÓ	SALIÓ
15 ENE 2016	26 ENE 2016

*PASE A DIRECCION DE ADMINISTRACION PARA
CONFECCIONAR PROYECTO DE NOTIFICACION.*

[Handwritten signature]
Oscar H. SOUTO
Secretario de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia



CEDULA DE NOTIFICACIÓN

NOMBRE Y APELLIDO: José Horacio CUELLO

RAZÓN: Cooperativa de Provisión de Servicios para Transportistas
"LA CENTRAL Ltda."

DOMICILIO: Alem N° 1911

Por medio de la presente me dirijo a Usted, en relación al expediente Letra: S.G. N° 9412/2015, del registro de esta Municipalidad, caratulado: Solicitud de Habilitación Nueva Agencia de Remis, con el fin de poner en conocimiento sobre Nota S.L. y T. N° 0309/2016 y Nota S.L. y T. N°015/2016, cuyas copias autenticadas se adjuntan a la presente.

Ushuaia, 1 de febrero de 2016

En la ciudad de Ushuaia, el día 2 de febrero de 2016 siendo las 12:20 hs me constituí en el domicilio fijado y al no responder ninguna persona al llamado, se procede a fijar la cédula en la puerta del mismo, conforme a lo establecido en el artículo 55 inciso c) de la ley Provincial N° 141.

Mayra Barón
Legajo N°3185
Administrativa
Subsecretaria de Gobierno

FIRMA:
APELLIDO Y NOMBRE:
FECHA: HORA:

ESCOPIA FIEL DEL ORIGINAL

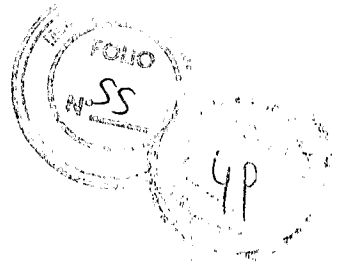
María Florencia Urquiza
Directora de Administración
Secretaría de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia



Provincia de Tierra del Fuego
Antártida e Islas del Atlántico Sur
-República Argentina-
Municipalidad de Ushuaia
Secretaría Legal y Técnica

ES COPIA FIEL

Señor PIOTT
Jefe Dpto. Contables
Dirección de Administración S.G.
Año 2015 - Año del Bicentenario del Congreso de los Pueblos Libres"



ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
[Firma manuscrita]

Maria Florencia Urquiza
Directora de Administración
Secretaría de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia

Cde.: Expte. S.G. N° 9412/2015

USHUAIA, 10 DIC 2015

SEÑORA SUBSECRETARIO DE GOBIERNO:

Vienen las presentes actuaciones a esta Secretaría Legal y Técnica, a fin de tomar intervención respecto de la presentación realizada a fs. 3/45 por los Sres. José Horacio CUELLO y Daniel NICOLAI, en su carácter de Presidente y Secretario, respectivamente, de la "Cooperativa de Provisión de Servicios para Transportistas 'LA CENTRAL' Ltda." solicitando la modificación o sustitución del Decreto Municipal N° 237/97.

Manifiestan que se encontrarían en condiciones de habilitar una nueva agencia de remis siendo necesaria una modificación de la normativa vigente, entendiéndose los presentantes que la actual legislación no respetaría la libertad de comercio, trabajo y competencia.

Así solicitan el dictado de un nuevo acto administrativo que prevea el servicio de remis como actividad privada, entendiéndose los mismos que la normativa vigente sería inconstitucional.

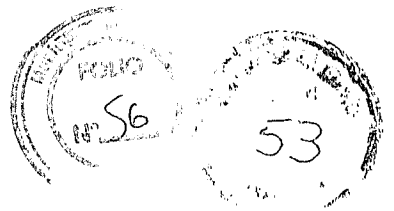
En primer lugar, cabe resaltar que el planteo de inconstitucionalidad realizado por los presentantes, no puede ser objeto de análisis por parte de este Servicio Jurídico Permanente teniendo en cuenta que la Administración Pública Municipal carece de competencia para expedirse, debiendo los interesados, en caso de estimarlo pertinente, accionar por la vía que corresponda.

Ello en tanto el control de constitucionalidad le corresponde al Poder Judicial, recordando el control de constitucionalidad difuso que establece nuestro ordenamiento.

Por otro lado, no corresponde que esta Secretaría Legal y Técnica tome intervención respecto de la modificación del Decreto Municipal N° 237/97 peticionada por los presentantes, toda vez que este Servicio Jurídico es un órgano



Provincia de Tierra del Fuego
Antártida e Islas del Atlántico Sur
República Argentina -
Municipalidad de Ushuaia
Secretaría Legal y Técnica



ES COPIA FIEL

Santiago
Jefe de Oficina
Dirección de Administración S.S.G.
Municipalidad de Ushuaia

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
[Firma]
María Florencia Urquiza
Directora de Administración
Secretaría de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia

Ref./ Expte Letra: SG N° 9412/2015

USHUAIA, 14 ENE 2016

SR. SECRETARIO DE GOBIERNO:

Por la presente, en relación a vuestra nota N° 2/2016 Letra S.S.G., se hace saber que sin perjuicio de lo señalado en el Dictamen S.L. y T. N° 309/2015, por intermedio del área competente y a través de un ente o asociación de reconocida trayectoria en el rubro, debería efectuarse un estudio de mercado conforme las prescripciones y pautas establecidas en el art. 1º del Anexo I del Decreto Municipal N° 237/97 a los fines de establecer la factibilidad y/o necesidad del transporte en el rubro requerido, teniendo en cuenta para ello que el último estudio de mercado se efectuó hace mas de diez (10) años -según surge del informe de fojas 42-.

Asimismo, y a los efectos de dar respuesta al solicitante, debería notificarse al mismo del contenido del Dictamen S.L. y T. N° 309/2015 al domicilio que constituyó a los efectos del presente trámite.

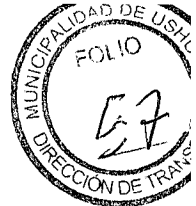
NOTA N° S.L.T. N° 015 /2016

[Firma]
Dña. María Victoria Vuoto
Secretaria Legal y Técnica
Municipalidad de Ushuaia

MUNICIPALIDAD DE USHUAIA	
SECRETARÍA DE GOBIERNO	
RECIBIDO	2016
15 ENE 2016	26 ENE 2016

*Pase a Dirección de Administración para
Confeccionar Proyecto de Notificación.*

[Firma]
Oscar H. SOUTO
Secretario de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia



MUNICIPALIDAD DE USHUAIA D.V. M.C. y S.S.P.	
NOTA REGISTRADA N°	460.
FECHA	02/02/16 HORA 17
RECIBIDO POR	<i>[Signature]</i>

Ushuaia, 02 de febrero de 2016.-

Cde: Expte. N°9412 Letra: SG. 2015.-

SEÑOR SECRETARIO DE GOBIERNO MUNICIPAL
MUNICIPALIDAD DE USHUAIA
PROF. OSCAR SOUTO
Su Despacho

Horacio José CUELLO Y Daniel NICOLAI, Presidente y Secretario de la COOP. DE PROVISIÓN DE SERVICIOS PARA TRANSPORTISTAS "LA CENTRAL" LTDA. Matrícula N° 54197, con domicilio comercial y a todos efectos, Alem 1911 de Ushuaia. **Por la presente venimos a solicitar quiera tener a bien, se nos facilite, por su intermedio, acceder al Informe Técnico de la Actividad Urbana del Servicio de Transporte Público. Del Proyecto de Desarrollo Productivo de la Ciudad de Ushuaia, elaborado el año 2011.** Para disponer del mismo y de este modo cumplir con el principal y más difícil requisito, que se nos exige, para la habilitación de una Agencia de Remises. La que venimos impulsando desde hace aproximadamente 2 años, que para lo que ya contamos con todo lo necesario, como lo hemos manifestado en notas anteriores.

Además ponemos de relieve que por ser una cooperativa, no se persigue ningún fin de lucro empresarial, ya que todo lo que se recauda, aportado por los asociados una vez cubierto los gastos de funcionamiento de la empresa coop. el excedente se devuelve a los asociados, en proporción al servicio utilizado por cada uno de ellos. Destacando que la coop. solo brinda servicios a los asociados.

Demás está decir que el servicio de remises, salvo la Coop. de Remises Ushuaia, está en manos de unos pocos empresarios, que solo toman la demanda y la distribuyen entre los remiseros, mientras que una cooperativa prevé brindar un servicio integral para el asociado, cumpliendo lo previsto en el art. 5° del estatuto social.

Sin más saludamos a usted, atentamente.-

MUNICIPALIDAD DE USHUAIA SECRETARÍA DE GOBIERNO	
ENTRÓ	SALÍÓ
02 FEB 2016	

[Signature]
Daniel Nicolai
Secretario

[Signature]

Horacio J. Cuello
Presidente

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

[Signature]
María Florencia Urquiza
Directora de Administración
Secretaría de Gobierno
Municipalidad de Ushuaia

ÍNDICE

<u>Contenido</u>	<u>Página</u>
Introducción	1
Diagnóstico del Sistema de Transporte Público de Pasajeros integral <i>Elaboración de Metodología en base a relevamientos, matriz FODA</i>	3
Ordenamiento y planificación del espacio urbano	10
Base de datos de los prestadores del transporte público	15
Informe de la Normativa Municipal	15
Empresas que componen la Oferta de transporte en la ciudad	23
<i>Evolución de estrategias empresariales aplicadas a la actividad</i>	<i>27</i>
<i>Análisis de las estructuras logísticas de la empresa en la prestación del servicio</i>	<i>31</i>
<i>Análisis e informe de las estructuras tarifarias vigentes</i>	<i>34</i>
Análisis de la demanda actual y futura del transporte público de pasajeros	41
<i>Comportamientos de la demanda y su teoría de la utilización aleatoria</i>	<i>43</i>
<i>Determinación de la encuesta</i>	<i>46</i>
<i>Encuesta – Instructivo para encuestadores</i>	<i>49</i>
<i>Zonificación de la Ciudad</i>	<i>54</i>
Recopilación de resultados de las entrevistas y encuestas realizadas	57
<i>Estadísticas de las demandas</i>	<i>65</i>
Análisis del impacto de la demanda turística en el sistema de transporte público de la ciudad	71
<i>Parque Nacional Tierra del Fuego</i>	<i>71</i>

ÍNDICE

<u>Contenido</u>	<u>Página</u>
Informe Final	74
<i>Ilustración de Problemas</i>	82
<i>Árbol de problemas y sugerencias a los usuarios, Instituciones, Uso racional del suelo, el espacio público y las empresas</i>	83
Bibliografía	93

INTRODUCCION

El Programa de Fortalecimiento Institucional Productivo y Gestión Fiscal Provincial -PROFIP- BID 1588-OC/AR, tiene por objetivo el contribuir al fortalecimiento del entorno institucional de inversiones a nivel provincial, mediante la creación de un marco regulatorio previsible y la introducción de reformas en la gestión del gasto público provincial.

En el contexto señalado, la Coordinación del PROFIP (UCEN) ha mantenido contactos con organismos públicos provinciales y regionales que han permitido identificar necesidades de fortalecimiento institucional que el programa podría contribuir a abordar a través de proyectos. En este marco, a través del análisis de la situación actual de los servicios de transporte público, se procura apoyar a la región de Ushuaia para desarrollar herramientas para la planificación y generación de iniciativas concretas que coadyuven a brindar una política sustentable en los diferentes servicios del transporte público en la ciudad, con las particularidades demográficas y sociales que Ushuaia posee.

En la región, el municipio de Ushuaia es el organismo a cargo, entre otras actividades, de promover el desarrollo económico local, articular con el sector privado (y demás organismos públicos de orden provincial y nacional) una estrategia de desarrollo productiva sustentable para su territorio y desarrollar una constante acción de control y planificación del transporte público de pasajeros enmarcado en variables dinámicas como, crecimiento constante del parque automotor, nuevas urbanizaciones considerando la geografía regional, clima riguroso con períodos de difícil accesibilidad a determinadas regiones; etc.

Al respecto, y principalmente en lo relacionado al desarrollo de la zona, una de las principales problemáticas que subyace es la carencia de información actualizada y de calidad acerca de los servicios del transporte público.

Esta situación, impide caracterizar y analizar todos los eslabones del sistema del servicio actual del transporte público de pasajeros, siendo un impedimento importante para planificar políticas de fomento al mismo.

En particular, es evidente la problemática que presenta el sistema de transporte urbano considerando, principalmente, los problemas de accesibilidad y movilidad en la ciudad de Ushuaia, que impactan negativamente en las principales actividades económicas de región como así también en la calidad de vida de la población; el constante crecimiento urbano sumado a un parque automotor de crecimiento constante requiere de una planificación y optimización permanente del sistema de transporte urbano, siendo ésta una de las políticas públicas prioritarias en la agenda del gobierno municipal.

En este marco, se detecta la necesidad de identificar y analizar la situación actual del transporte público urbano en la región (en sus diferentes modalidades: colectivos, taxis, remises, combis, etc.), considerando aspectos trascendentales en relación a las características y calidad de los servicios, de modo de poder actualizar la planificación del sistema en su totalidad siendo imprescindible contar con información actualizada y fidedigna que permita tomar decisiones adecuadas y que logren dotar a la ciudad de servicios de calidad, eficiencia y competitividad equilibrados financieramente.

Asimismo, más allá de la necesidad que se presenta surgida a raíz del crecimiento demográfico, urbano y económico de la ciudad, existe una obligación normativa de realizarlo en función de la planificación establecida en el Plan de Desarrollo Urbano Ushuaia 2013.

DIAGNÓSTICO DEL SISTEMA ACTUAL DE TRANSPORTE PÚBLICO INTEGRAL.

La situación del transporte público en las ciudades de cualquier país del mundo en una realidad compleja en la que intervienen diferentes variables. En ellas se fundamentan diferentes métodos con los que las ciencias han tratado de resolver problemáticas de la realidad social, que son a la vez de variadas, dinámicas. Ushuaia, tiene en este sentido, características particulares que la hacen única, ya que esta acotada entre dos accidentes naturales como son la cordillera de los Andes y el Canal Beagle. Hemos construido un diagnóstico que integre a todas estas variables, para que nos permita de alguna manera totalizar esa realidad dinámica y sistémica en un solo documento.

Previo a la implementación del diagnóstico FODA hemos considerado establecer a modo de introducción diferentes referencias de variables que condicionan el sistema de transporte público. El ambiente demográfico es una. Ushuaia, está enclavada en la costa norte del Canal Beagle. El primer plano de trazado de calles, el primer plano de urbanización corresponde al año 1894 y fue trazado por el agrimensor Jorge Butze un damero que se introducía en la accidentada topografía del lugar. La ciudad por ese entonces, contaba con catorce macizos de largo por tres de ancho. Dicho espacio no preveía otro espacio público que el se destinaba a las calles, que por otra parte son las mismas que hoy continúan vigentes.

Podríamos decir que desde allí en adelante, las corrientes inmigratorias que fueron llegando a Ushuaia, lo hicieron a manera de oleadas que se encontraron lógicamente con una barrera natural que es la cordillera de los Andes, y esas corrientes u oleadas, se fueron distribuyendo respetando la existencia del Canal Beagle, en sentido oeste-este.

Ushuaia, entonces posee dos barreras naturales (la cordillera de los Andes y el Canal Beagle) y una tercera creada por el hombre, que es el límite geográfico del Parque Nacional Tierra del Fuego. Estas características sumadas a que las arterias que vinculan los dos extremos de la ciudad, poseen un ancho de seis metros conforma una de los

insumos de análisis a la hora de determinar el uso racional del suelo, la congestión de tránsito, la contaminación ambiental y otras.

Un dato que hemos considerado esta dado por la implantación del puerto, que fue el origen de aquellas oleadas inmigratorias de las que hablamos, que en la actualidad se encuentra en el centro geográfico de la ciudad generando tránsito de camiones con contenedores que recorren las calles y rutas desde la periferia donde se encuentran los centros logísticos de contenedores hasta el mismo centro durante toda la jornada. A esta circulación de vehículos de gran porte, debe adicionarse no solo los camiones que también circulan por la mitad del centro de la ciudad sino también el de máquinas de gran porte que se utilizan para las operaciones portuarias, que circulan por las mismas rutas a velocidad de rodamiento inferiores a las establecidas que provocan largas colas de vehículos sobre la arteria Perito Moreno con el consecuente congestionamiento de tránsito. (Las máquinas deben circular en horarios establecidos, fuera de los de mayor congestionamiento)

Por el año 1978, debido al conflicto que se trabó con la República de Chile, por indicaciones militares y con el fin de contar con mejores condiciones de defensa la ciudad, se decidió la construcción de un recorrido alternativo para la Ruta Nacional N° 3. Así, la ciudad pasó a tener dos accesos, desde el sector Este o sea ingresando desde Río Grande se puede acceder por la costa con aquel trazado que la ruta poseía inicialmente o sea por la actual Perito Moreno para luego tomar Avenida Maipú o acceder por el nuevo trazado que se extiende en forma paralela a la anterior, aproximadamente a 1 km de distancia (830 m en el punto más distante y 640 m en el punto más próximo), por la “Ruta Nueva N° 3”, que más adelante toma el nombre de Avenida Héroes de Malvinas.

La construcción de esta arteria le permitió a la ciudad contar con un circuito de circunvalación, otorgándole la posibilidad de cubrir gran parte de su extensión con un circuito simple que le da cobertura a una cantidad importante de barrios.

Para la elaboración del diagnóstico actual del sistema de transporte público utilizamos la **matriz FODA**. Su elaboración la realizamos partiendo de las

informaciones que se fueron recopilando de manera minuciosa con los diferentes actores sociales que intervienen en materia de transporte. Entre ellos mencionamos, el Estado Municipal, las empresas prestadoras del servicio, los concesionarios, las organizaciones de la sociedad civil, el Concejo Deliberante, los institutos educativos de nivel terciario y universitario y vecinos. Todos estos aportes fueron utilizados para la confección de esta matriz cuyo destino final es la realización de un taller, donde aquellos actores sociales puedan trabajar en conjunto para elaborar una **matriz de planificación de proyecto**, a través del **método de enfoque marco lógico**, con el gerenciamiento del Estado Municipal como actor fundamental en el diseño y ejecución de dicha matriz.

Iniciamos este análisis, por las debilidades detectadas en las entrevistas realizadas entendiendo que cada una de ellas puede ser una fortaleza si logramos una herramienta apta para transformarla.

La debilidad: Es una característica interna o particular de nuestro sistema de transporte un elemento negativo que impida o dificulta su eficacia y eficiencia; es un punto débil, un problema.

La amenaza: Proviene de procesos externos al sistema, es un factor negativo, que viene desde fuera y puede afectar el funcionamiento del sistema o alterar los resultados de las estrategias que se implementen

La fortaleza: Es una característica interna de nuestra ciudad en materia de transporte, es un elemento positivo que favorece la puesta el buen funcionamiento de un sistema de transporte. Es un punto a favor.

La oportunidad: Es un factor que proviene de procesos externos al sistema, y que puede favorecer y contribuir a la búsqueda de un sistema de transporte eficiente.

Esta fotografía de la realidad actual, nos permitirá establecer en principio el objetivo general del plan y después determinar cada uno de los objetivos específicos y cuáles de ellos serán las alternativas más viables para elaborar el documento de una matriz de planificación de proyecto con la que el municipio pueda establecer cuáles serán las acciones que se instrumentarán, de donde se obtendrán los recursos necesarios para implementarlas, y la construcción de indicadores que permitan realizar un seguimiento de los resultados.

DEBILIDADES:

Como hacíamos referencia, éstas fueron tomadas de las diversas entrevistas personales y encuestas que realizaron los consultores a distintos actores y vecinos de la ciudad.

- Una ciudad con dos barreras infranqueables, la cordillera de los Andes, y el Canal Beagle, con una extensión de 14 km de largo, desde la desembocadura del Río Olivia hasta desembocadura del Río Pipo y solamente pocas cuadras que permiten la circulación vehicular y que unen los dos barrios extremos de Ushuaia
- El mayor parque automotor de la República Argentina medido en vehículo x habitante.
- Pendientes muy pronunciadas.
- Dificil acceso a diferentes barrios.
- Accesibilidad inexistente para personas con capacidades diferentes, tanto en vehículos como en infraestructura vial.
- Edificios públicos y privados que no poseen lugares de estacionamiento.
- Desconocimiento de gran parte de los automovilistas de la Ley Nacional de Tránsito, su reglamentación y las ordenanzas relacionadas a la materia.
- Calles angostas, con reducidas dimensiones.
- Estacionamientos previstos en calles angostas sobre sus dos manos.
- Inexistencia de estaciones de servicios de GNC.
- Las frecuencias son regulares durante el día desde el pliego de licitación
- Intransitabilidad de algunas arterias en época invernal.
- Asfalto deteriorado como consecuencia de la utilización de sal o urea durante la época invernal.
- Inexistencia del servicio en algunos barrios.
- Inaccesibilidad a algunas zonas para los vehículos afectados al transporte público.
- Inexistencia de marcado de los cruces peatonales.
- Existencia de algunas paradas de colectivos sin garitas.
- Deficiencias en el servicio público (taxis o remises) en el horario de 00:00 a 06:00 hs.
- Incumplimiento de frecuencias de los colectivos en las paradas.

- Existencia de contaminación ambiental por mala calidad de combustibles.
- Presencia deficiente del personal de control y seguimiento.
- Inexistencia de sistemas de gestión de calidad para la seguridad vial en las empresas prestatarias de los servicios públicos.

FORTALEZAS:

Hemos considerado aquí aquellas herramientas internas de la Municipalidad de Ushuaia que podrían permitir mejorar el servicio de transporte público:

- Existencia de cuerpo de inspectores capacitados.
- Creación de una estructura orgánica dentro del área de la Subsecretaría de Gobierno de una Dirección de Transporte que se ocupa exclusivamente de esta materia.
- Parque de vehículos concesionarios o privados afectados al transporte en muy buen estado
- La misma característica geográfica de la ciudad puede llegar a considerarse una fortaleza en el sentido que al tener tan pocas cuadras de vinculación a lo ancho, con pocas líneas o servicio de transporte puede llegar a cubrir la ciudad

AMENAZAS:

Recordemos que las amenazas son factores externos que podrían perjudicar la normal prestación de un servicio de transporte público en la ciudad.

- Es una ciudad con riesgo sísmico.
- Las huelgas y los paros son acontecimientos que deben ser considerados como amenazas.
- El incremento sostenido de vehículos particulares y del parque automotor en general.
- Bajo nivel de activación en valores como la tolerancia, la paciencia, la convivencia, el sentido de pertenencia, el respeto a las normas, la indiferencia, la falta de conciencia entre otros por parte de los usuarios y prestatarios.
- Negación de los usuarios a comportarse adecuadamente.
- Utilización de la infraestructura de manera inadecuada.
- Carencia de adaptación de los usuarios a un espacio público y a sistema de transporte organizado.

OPORTUNIDADES:

Fueron relevadas de las entrevistas practicadas y son externas al sistema. Podemos generar una enunciación de aquellas cosas que creemos pueden ocurrir y que beneficiarían al sistema.

- La incorporación de las nuevas tecnologías de la información y comunicaciones, aplicada al sistema de transporte.
- La incorporación de los turistas como demandantes del servicio.
- La instalación de una estación de Gas Natural Envasado.

FORMULACIÓN

La síntesis del diagnóstico

El diagnóstico, permite obtener una fotografía sobre la realidad en un determinado periodo de tiempo y nos posibilita en primer término detectar cuales son los problemas por los que atraviesa el transporte público para poder proyectar acciones para corregirlos. Nos permite prever aquellos resultados que se van a producir de no intervenir con las acciones correctas y oportunas.

Consideramos que el **Objetivo General del Plan** debe *ser lograr un sistema de transporte público excelente, apuntando a mejorar la calidad de vida del ciudadano y a mejorar la competitividad de la ciudad, bajo los principios de seguridad, comodidad, accesibilidad, fiabilidad, economía, oportunidad y calidad en el servicio.*

Se establecen como objetivos específicos los siguientes:

- ✓ Reducción en la accidentalidad vial.
- ✓ Respeto al tiempo de la gente.
- ✓ Respeto a la diversidad ciudadana.
- ✓ Reducción en la contaminación visual y sonora.
- ✓ Mejora en la calidad del aire.
- ✓ Reducción en los costos de viaje.
- ✓ Equidad social.
- ✓ Fomento a la participación ciudadana.
- ✓ Accesibilidad a las personas de la tercera edad y personas con capacidades diferentes.

Como estado municipal que interviene en esta realidad del transporte hemos establecido la participación necesaria de las áreas de Transporte y Tránsito de la Subsecretaría de Gobierno, Gestión del Espacio Urbano, Ordenamiento y Planificación del Territorio y Desarrollo Social.

ORDENAMIENTO Y PLANIFICACIÓN DEL ESPACIO URBANO

Todos los entrevistados concuerdan, que la traza urbana con la que fue diseñada la ciudad, debe ser intervenida prontamente, a sabiendas que existen determinadas condiciones geográficas y físicas que constituyen barreras naturales, que se deben incorporar como elementos vitales a la hora de elegir acciones de intervención. Por lo tanto, es necesario establecer cuáles serán las políticas públicas que se implementarán en este sentido. Una parte de los entrevistados considera que determinadas arterias como la calle San Martín, deberían ser peatonales, realzando la importancia de los ciudadanos para la Municipalidad.

La gran mayoría coincide en que el segundo inconveniente en grado de importancia que se plantea en la actualidad, y que se va a agravar de manera considerable en el futuro, son los congestionamientos de tránsito producidos en determinados horarios del día. Una simple proyección de crecimiento de cantidad de vehículos que se incorporan a los registros del automotor local, y conociendo de antemano que las arterias no pueden ser ampliadas en su traza, brindan una clara alerta de cómo se complicará en los próximos años de no tomarse las medidas adecuadas para revertir estos inconvenientes.

Con relación a este tema, se establecen como variables internas:

- La necesidad de trabajar en forma conjunta la Dirección de Transporte y la Dirección de Ordenamiento y Planificación Urbana a fin de determinar la conveniencia de establecer el uso de calles exclusivas de uso peatonal.
- La posibilidad de establecer arterias con carriles exclusivos para transporte público y arterias de uso exclusivo peatonal-transporte público.
- La necesidad de evaluar en función del incremento del parque automotor, la instalación de nuevas esquinas semaforizadas consideradas en la actualidad de conflicto, por ejemplo gobernador Deloqui y Piedrabuena.
- La posibilidad de demarcar sendas exclusivas peatonales o carriles exclusivos de circulación del transporte público con losetas de colores.
- La necesidad de evaluar interdisciplinariamente la unificación de criterios para el diseño y la ubicación de reductores de velocidad.

- Trabajar en el rediseño de la señalización vial, coordinando las tareas entre las áreas de Planeamiento Urbano y Transporte al fin de reducir el impacto de la contaminación visual y sonora producida por la instalación de carcerería.
- Plantear la necesidad de capacitación de agentes municipales en la especialización de los temas relacionados al transporte, la contaminación visual y el planeamiento estratégico.
- La necesidad de incluir en los pliegos de licitación pública la necesidad de rampas para el acceso de personas con capacidades diferentes.

La gran mayoría coincide en la necesidad de establecer más y mejores servicios de transporte público, la necesidad de incrementar los recorridos de la línea urbana de colectivos en relación a los barrios que se han ido conformando después del último pliego licitatorio. Con relación a este punto cabe acotar que se intentan establecer variables que permitan obtener a futuro servicios públicos de excelencia para que realmente cualquier ciudadano de Ushuaia se constituya en la alternativa más eficaz y eficiente para trasladarse de un punto a otro de la ciudad.

Del sistema de transporte público, integrado por los colectivos de la línea urbana, los taxis y remis; la línea urbana es el servicio que los usuarios entienden que ha mejorado en los últimos tiempos, aunque aún adolece de carencias importantes. Entre los puntos débiles del servicio de línea urbana se encuentra la falta de regularidad en las frecuencias. Los usuarios se quejan y aducen demoras del orden de los 20 a 40 minutos, que por otra parte hemos comprobado in situ durante el diagnóstico, pese a que el pliego licitatorio establece una frecuencia de 15 minutos.

Con relación a este punto, las variables que se han analizado para intervenir son las siguientes:

- El estudio de un nuevo pliego de licitación que establezca frecuencias irregulares, mayor frecuencia en los horarios de mayor demanda, por ejemplo a ingreso o egreso de alumnos a establecimientos escolares, y menor frecuencia en horarios de menor demanda.
- Diseñar nuevos recorridos que vinculen a barrios que se han construido y que han quedado sin la cobertura del servicio de transporte.

- Establecer una menor frecuencia en función a las particularidades climáticas de la ciudad.
- Diseñar y construir nuevas paradas.
- Evaluar la necesidad de la prestación del servicio por vehículos que cumplan con características particulares, tanto como tamaño, características mecánicas o potencia motor, etc.
- La posibilidad de instalar un sistema de información en las paradas, basado en el sistema de posicionamiento global satelital, que le permita conocer a los usuarios el tiempo de demora de la unidad más próxima a la parada.

Es materia de este estudio establecer las directrices y alternativas más convenientes para ser propuestas al municipio quien evaluará en función de los recursos que disponga, cuáles de esas alternativas implementará. Los servicios de taxis y remises, no son considerados por los usuarios con una diferencia modal. La diferencia entre ambos servicios es formal, los taxis pueden ser tomados por los usuarios en cualquier lugar de la ciudad en el que se encuentre, mientras que los remises, solo pueden ser tomados en las paradas de las agencias habilitadas por el municipio, en cuanto a lo demás, características de los vehículos, tarifas o servicios diferenciales, en la práctica no existen diferencias de modo. De hecho la normativa prevé características similares para los dos vehículos, pero a la hora de elegir por uno u otro servicio el usuario se decide por el que responda primero el pedido.

Algunas de las agencias de remises han desarrollado un software para reducir los tiempos de pedido del servicio, prestación efectiva. Han logrado excelentes resultados y los taxis van por el mismo camino. Los usuarios reclaman mayor diferenciación entre los dos sistemas, y se quejan de no encontrar vehículos en determinados horarios del día en las paradas de taxis. Por parte de los concesionarios y de las empresas privadas de remises, se advierten los pedidos a los que denominan "papa", en referencia a los viajes que no encuentran al usuario debido a la conducta de algunos usuarios que realizan pedidos de manera simultánea a taxis y remis y toman el viaje del que arriba primero al domicilio.

De acuerdo a lo relevado se debe trabajar en la reducción de los tiempos ociosos en kilómetros recorridos, y la disponibilidad en los sistemas de taxis de un cronograma de guardias que garanticen de alguna manera la prestación del servicio durante las 24 horas del día.

Con relación a este punto se considera como alternativas de intervención:

- La implementación de un sistema informático que permita incorporar las nuevas tecnologías de la información y las comunicaciones a los servicios públicos de pasajeros, fundamentalmente a los taxis y remises, a fin de reducir de manera significativa los kilómetros recorridos sin pasajeros, reduciendo de manera considerable congestionamientos, contaminación ambiental y costos del servicio.
- Analizar la conveniencia de separar los modos de prestación del servicio entre los taxis y remis, quizás pensando en un sistema a futuro de calidad que permita a los vecinos trasladarse de un punto de origen a otro de destino solamente utilizando el transporte público.
- Evaluar la necesidad de establecer desde el municipio un sistema de guardia de cumplimiento rotativo del servicio de taxis fundamentalmente en días y horarios donde la demanda baja.
- Evaluar la conveniencia de la conformación de una unidad de carácter público o semipúblico de características similares a una central de tráfico en la que se pueda establecer información del sistema de transporte público de utilidad para los ciudadanos y prestadores del servicio.
- Prever la incorporación de vehículos aptos para el traslado de personas con capacidades diferentes.

Es importante establecer la importancia en la participación de todo sistema de transporte público de los vecinos y los turistas que se constituyen en usuarios del servicio y que son además quienes los demandan, con el fin de contribuir a su optimización para mejorar la calidad de vida de los vecinos de Ushuaia.

En este sentido es vital, dotar al vecino de la información necesaria acerca de los servicios de transporte que el municipio presta y de contribuir a concientizar acerca

de cómo se puede a partir de un simple cambio de conducta contribuir a mejorar la prestación del mismo. En este sentido, se considera un actor estratégico el Concejo Deliberante, toda vez que conoce, no solamente cuales son las demandas de los vecinos, sino también cuales son los inconvenientes con los que el Ejecutivo se encuentra para mejorar la efectiva prestación del transporte.

En este sentido se han detectado temas en los que el Concejo Deliberante podría analizar la conveniencia de intervenir:

- ✓ Programa de Cultura Ciudadana para el transporte.
- ✓ Potenciar el autocontrol y el control social.
- ✓ Promover campañas para infundir e inculcar los valores necesarios para una movilidad segura.
- ✓ Programas de educación en tránsito y seguridad vial.
- ✓ Potenciar el valor de las estadísticas en la sensibilización ciudadana.

Se plantea la utilización de este diagnóstico como base para la elaboración de una matriz de planificación de proyectos a desarrollar en un taller como conclusión del trabajo en el que intervengan los diferentes actores sociales involucrados. Se desea una visión de lo que "queremos" consensuada.

- Queremos empresas que sean cogestoras del sistema y no simples participantes
- El municipio a través de las áreas competentes deberá analizar la conveniencia de la creación de un organismo semipúblico de seguimiento y control
- Pretendemos tecnificar y profesionalizar todo el sector
- Certificar en calidad cada uno de los integrantes del sistema
- Incorporar y utilizar adecuadamente las nuevas tecnologías de la información y las comunicaciones
- La calidad debería ser uno de los pilares de las nuevas ordenanzas que se dicten en relación al transporte.

BASE DE DATOS DE LOS PRESTADORES DEL TRANSPORTE PÚBLICO

1.1. Sistema del Transporte Público de Pasajeros

El sistema de transporte público de pasajeros de la ciudad de Ushuaia, está integrado por transporte colectivo de personas tal como lo prescribe la ordenanza municipal, denominado línea urbana, los taxis, los remixes y las combis que se encuentran habilitadas como transporte especial de personas y que fueran utilizadas en algún momento como una alternativa de refuerzo para el sistema de colectivos.

INFORME DE LA NORMATIVA MUNICIPAL

Dadas las condiciones de formación de la Provincia, y de la propia ciudad de Ushuaia, es verificable que todo lo relacionado a transporte en la ciudad es relativamente reciente.

El 19 de enero del 73 se inician los primeros antecedentes normativos del Transporte Público con la habilitación de los transportes escolares, de niños en edad escolar, como servicio público, en la Ordenanza Municipal 02/73. La misma se refería a la habilitación de quien prestaría el servicio y su correspondiente vehículo afectado a ese determinado transporte.

El 22 de ese mismo mes se sancionó la Ordenanza Municipal N° 04/73, definiendo al servicio que prestaban los automóviles de alquiler, con reloj taxímetro, como servicio público y denominando a esos vehículos como TAXIS.

En esa Ordenanza se estableció en 30 (treinta) unidades, el número máximo de licencias y determinando al Municipio como ente de regulación de las habilitaciones, pudiendo ser aumentadas por éste, si se considerase necesario. En esta normativa fueron permitidos los “conductores auxiliares” cuando hubiese imposibilidad física del conductor titular, no siendo autorizados a ser titulares de las licencias a profesionales, comerciantes, industriales ni viajantes. A partir de la Ordenanza, la habilitación como titular de taxi era personal y transferible. También establecía los requisitos para obtener

la libreta de taxista, licencia renovada anualmente y que durante este pedido de concesión, el vehículo no podía ser dado de baja, salvo por resolución municipal.

El 14 de junio de 1973, se elaboró la Ordenanza Municipal N° 08/73 fijando básicamente una escala tarifaria y determinando los lugares de arribo, pero la misma no indicaba el lugar de partida del vehículo. Asimismo se regularon los valores de transporte de valijas, minuto de espera, alquiler por hora, etc.

El 03 de setiembre de 1973, se confeccionó la Ordenanza Municipal N° 09/73 que determinaba las tarifas a cumplir por los coches de alquiler, que usasen los relojes taxímetro. Para los viajes denominados "de turismo" definía a todos aquéllos que estuvieran contemplados dentro de las excursiones aprobadas por el organismo competente del gobierno territorial. También indicaba que hasta la incorporación de las tarifas a los taxímetros regirían los valores establecidos por la Ordenanza N° 08/73.

El 27 de octubre de 1973, se pautó la Ordenanza Municipal N° 14/73, donde se fijaban los montos de las tarifas de la Empresa de Transporte de Pasajeros TORRES Hnos. S.R.L.

El 29 de diciembre del mismo año, la Ordenanza Municipal N° 18/73 modificó las tarifas de la O.M. N° 14/73, en éstas dos últimas Ordenanzas Municipales surgen en la ciudad los primeros antecedentes de los llamados "Colectivos".

El 26 de abril de 1974, la Ordenanza Municipal N° 26/74 implementó la primera parada de vehículos, lugar comprendido entre Yaganes y Antártida Argentina, en la mitad de la calle San Martín, sobre la acera derecha, en el sentido NO - SO".

El 16 de setiembre de 1974, la Ordenanza Municipal N° 37/74 apuntaba nuevamente a reglar a las tarifas, por los lugares de destino. El lugar de salida debería ser la parada indicada en la O.M. 26/74. También se destacaba la no utilización, hasta ese momento, de los relojes taxímetros.

Ya el 13 de enero de 1975, en la Ordenanza Municipal N° 51/75 se destacó la obligatoriedad de contar con el certificado de circulación para realizar las tareas de taxi a todo vehículo que realizase transporte público, extendido por la Municipalidad. En los talleres de la misma se revisaría, verificaría y controlaría a los vehículos afectados al transporte de pasajeros, teniendo esa inspección vigencia de un año debiendo renovarse, en caso de accidente o deterioro.

El 7 de junio de 1975, la Ordenanza Municipal N° 57/75 rigió nuevas tarifas para el alquiler de taxis, por lo que se dedujo que hasta ese momento aún no estaban en funcionamiento los coches con taxímetro.

El mismo 7 de junio se definió a ómnibus, micro ómnibus y colectivos, en la Ordenanza Municipal N° 58/75. Además se llamó a licitación para la adjudicación a servicios de transporte colectivo de pasajeros, a ser implantados.

En la Ordenanza Municipal N° 77/76 del 24 de febrero de 1976 se aprobó el pliego de condiciones para el llamado a Licitación Pública, para la concesión del Servicio Público de Transporte Colectivo de Pasajeros y el propio recorrido de la línea, fijado en el ANEXO I.

En el año 1981, sin fecha, la Ordenanza Municipal N° 134/81, modificó el art. 12° de la O.M. 04/73 limitándose el tiempo de transferencia de la habilitación de la titularidad de la misma, como taxi, a no menor a 5 (cinco) años.

En 1983, la Ordenanza Municipal N° 172/83 declaró Servicio Público al realizado por los automóviles de alquiler que utilizan aparato taxímetro. Modificó el art. 4° de la O.M. 04/73, fijando en 40 (cuarenta) las unidades, como máximo, para ser habilitados como TAXIS (el N° anterior era de 30 unidades). Especificó que cada licencia no podría tener más de un titular, sea persona física o jurídica; además fijó los requisitos para la tramitación y obtención de la misma, su duración y período de renovación y quién era el ente regulador con intervención en el control de estas regulaciones. Pautó las condiciones para el titular de la licencia, estableció qué deberían cumplir los coches taxímetros, tales como: modelo, peso, cilindrada del motor, cantidad

de puertas, condiciones de uso, cómo comunicar cuando se pone un vehículo fuera de servicio por reparaciones, etc. Determinó el máximo tiempo que un vehículo podría estar en servicio, el uso de la licencia anual de los titulares, vestimenta de los conductores, paradas de los taxis, el uso del reloj taxímetro, horario de servicio, etc.

En la Ordenanza Municipal N° 83/84, de carátula: REGLAMENTO PÚBLICO PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS, se definieron cuáles son los vehículos que se pueden considerar como transporte colectivo de pasajeros: “ómnibus, microómnibus y colectivos, con capacidad de transporte superior a 8 (ocho) plazas”. A partir de esa misma O.M. la Municipalidad inspeccionará y aprobará los vehículos para realizar el servicio. Los permisos de implantación de servicios de transporte por vacancia o ampliación se adjudicarán por licitación pública con pliego de especificaciones y condiciones, las que deberán contener: a) recorrido de la línea, b) frecuencia, programa básico de la circulación y variantes, c) tarifas e índices básicos, d) cantidad mínima y máxima de vehículos, tipo y característica, e) otras condiciones necesarias para que para un mejor servicio se implemente. La duración de estos permisos será de 3 (tres) años los que podrán ser prorrogados por la Municipalidad, siendo que la misma podrá imponer las modificaciones que estime convenientes (horarios, capacidad portante, número de vehículos y tarifas). Se pautó la ambigüedad en la descripción de los vehículos que podrían ser presentados para la habilitación, condiciones de funcionamiento y seguridad de los mismos; condiciones para renovar los permisos, en caso de rescisión se deberá continuar prestando el servicio por un término no mayor a 1 (un) año. El Ejecutivo podrá dar de baja a los vehículos que no cumplan con las normas de habilitación, fijó además las cláusulas que se referían a la habilitación de los choferes que conducirán los vehículos de la línea.

Los permisos o licencias de explotación de las líneas son también intransferibles. Se podrán modificar recorridos con un aviso previo de 5 (cinco) días, con la correspondiente autorización del Municipio y la debida difusión por los medios de comunicación locales. Lo mismo con los horarios y las paradas ubicadas dentro de los recorridos de las diferentes líneas. En cuanto a las tarifas presentó pautas de en base a qué elementos se compondrán la estructura de precios, pero no una fórmula matemática que determine su composición por insumo o rubro que fije con consenso el cálculo de

los precios. La implementación de un boleto o abono impreso donde se pudiera percibir el nombre de la empresa y el importe del mismo. Las pautas de conducción de los vehículos afectados al Servicio Público de Transporte Colectivo de Pasajeros serán las establecidas por las Ordenanzas referidas al Tránsito incluyendo la presente, y la Ley Nacional que refiere a estos temas. Reguló el comportamiento para admisión de los pasajeros y la forma de presentación y comportamiento de los choferes.

En 1984, en la Ordenanza Municipal N° 103/84 se reiteró como “SERVICIO PÚBLICO”, “al que prestan los automóviles de alquiler con aparato taxímetro, que para todo efecto se denominan Taxis, los que estarán regidos dentro del ámbito jurisdiccional de esta Municipalidad por la presente.” Ésta tuvo el mismo título que la O.M. 127/83, volvió a fijar en 40 (cuarenta) el máximo de las licencias para unidades destinadas al servicio de taxímetros. Fijó en su texto las exigencias para la obtención de la licencia, el tiempo en que se deben renovar, las condiciones de la persona para renovarla. También especifica el horario mínimo a trabajar, las pautas de la relación entre el municipio y los titulares de las concesiones, las exigencias hacia los chóferes que trabajan con el titular de la licencia. Control del aparato taxímetro. Paradas autorizadas, libros foliados para control de las paradas, etc.

La Ordenanza Municipal N° 131/84 suspendió la aplicación de Art. 13° de la O.M. 103, la que establecía “blanco fijo” al color con cual deberían estar pintados los vehículos.

Ya en 1985, la Ordenanza Municipal N° 143/85 modificó al Art. 4° de la O.M. 103, fijando para ese momento el número máximo de licencias en 80 (ochenta), cuando en la O.M. 103 se permitían, como máximo, 40 (cuarenta) licencias. Por O.M., se incrementó el cupo de licencias en 100%, en un año.

La Ordenanza Municipal N° 146/85 volvió a suspender, por el término de 6 (seis) meses, la aplicación del Art. 13° de la O.M. 103 (acerca del color blanco de los vehículos).

La Ordenanza Municipal N° 136/85 se refirió al régimen de penalización de las personas, agencias, o empresas, prestatarias de servicio de Transporte de Pasajeros, sea o no colectivo.

La Ordenanza Municipal N° 183/86 otorgó una prórroga por 3 (tres) años a los vehículos que no sean de color blanco. A posteriori, las unidades que vinieran a cambiarse, deberán ser blancas.

La Ordenanza Municipal N° 189/86 asignó el nombre de Felipe Romero a la parada de taxis N° 1, ubicada en Maipú y Lasserre.

La Ordenanza Municipal N° 213/86 otorgó el nombre de Carlos Diego a la parada de taxis N° 2, ubicada en Malvinas Argentinas y 12 de Octubre.

La Ordenanza Municipal N° 213/86 volvió a alterar al Art. 4° de la Ordenanza N° 103, pasando a un número de 105 (ciento cinco) las licencias a habilitar. El número anterior era de 80 (ochenta).

La Ordenanza Municipal N° 256/86 contempló, por primera vez dentro del transporte público de pasajeros, la inclusión de facilidades para personas con capacidades diferentes: “DESTINASE al uso prioritario de embarazadas, ancianos y minusválidos, los cuatro primeros asientos de los vehículos afectados al Transporte Público Colectivo de Pasajeros”.

La Ordenanza Municipal N° 412/88 conceptuó nuevamente sobre el SERVICIO PÚBLICO DE TAXI, las licencias para la explotación de los mismos, los vehículos, características e identificación, del aparato taxímetro, de los horarios de prestación del servicio, de la habilitación de los chóferes auxiliares, de la aplicación de las tarifas marcadas por el taxímetro, obligaciones y prohibiciones de los taxistas y conductores auxiliares y disposiciones generales.

La Ordenanza Municipal N° 413/88 declaró Servicio Público de Radio Taxi, al prestado por los taxis capaces de establecer radio comunicaciones, con el objetivo de

transmitir mensaje, relacionados con la prestación del servicio dentro de la Jurisdicción de Ushuaia. Explicó la terminología de la transmisión de mensajes, de las normas para la actividad propia del radio taxi, de la habilitación para el uso de la banda ciudadana. Asimismo, las obligaciones del prestador (titular de la estación central), funciones de las paradas, autorizaciones de la Secretaría de Comunicaciones, número mínimo de unidades para ser prestador e iniciar el servicio. Características de la prestación del servicio: lo que deberán abonar por el servicio (exclusivamente por el recorrido efectuado sobre el taxi), carteles identificatorios de los móviles, señalización de “ocupado”.

La Ordenanza Municipal N° 426/88 implementó en el Servicio de Transporte Público de Pasajeros de la ciudad de Ushuaia, al boleto estudiantil, como abono mensual. Se llegó al valor de la ecuación donde se consideró un valor de 40% del boleto multiplicado por 2 (dos) viajes diarios y por los días hábiles escolares y fechas patrias.

La Ordenanza Municipal N° 456/88 reguló: cuándo, cómo, y quién podría implementar la transferencia de la licencia para la explotación de Taxis.

La Ordenanza Municipal N° 461/88 autorizó mediante un convenio entre la Municipalidad y la Asociación de Taxis, la ampliación de la parada N° 1, y, además, habilitar al Ejecutivo Municipal a otorgar un Canon de uso por 3 (tres) años, para amortizar la obra.

La Ordenanza Municipal N° 474/88 eximió de la obligación de cubrir un turno mínimo de 6 (seis) horas, a 6 (seis) de los concesionarios de licencias para Taxis que cumplen funciones como miembros titulares de la Asociación de Propietarios de Taxis.

La Ordenanza Municipal N° 500/89 estableció sobre los vehículos de Transporte de Pasajeros: deberán parar en todas las esquinas solamente para ascenso y descenso de pasajeros que sean ancianos, impedidos en forma visible, no videntes, señoras con criaturas en brazos, y mujeres en evidente estado de embarazo.

La Ordenanza Municipal N° 508/89 también modificó al Art. 22 de la O. M. 413/88, sobre la identificación de los radio taxi, regulando que el parabrisas del Taxi

llevará un cartel con los datos del radio taxi y números telefónicos del prestador de servicio. Se presentaron luego una cierta cantidad de Ordenanzas que eximían de la obligatoriedad del color blanco de los vehículos que prestan el servicio de Taxis. (Art. 10° de la Ordenanza Municipal 412/88).

La Ordenanza Municipal N° 546/89 aprobó el convenio a suscribir en relación al contrato de concesión para la explotación del Servicio Público de Transporte de Pasajeros. Se celebró el convenio que será regido por el Pliego de bases y condiciones de la licitación pública N° 01/84. Determinó la existencia de 4 (cuatro) tipos de boletos diferentes y la proporción de valor del primero al último, como su valor inicial expresado en Australes.

La Ordenanza Municipal N° 568/89, de acuerdo a lo establecido en la ley Nacional N° 23.673, implementó en la ciudad de Ushuaia al boleto Estudiantil Secundario, el que tendrá un valor de hasta 50% del valor del boleto mínimo, vigente para el Servicio de Transporte Público de Pasajeros, por automotor, en el ámbito de la Capital Federal.

**EMPRESAS QUE COMPONEN LA OFERTA DE TRANSPORTE EN LA
CIUDAD DE USHUAIA**

Según datos e información suministrada por la Municipalidad de Ushuaia, se encuentran actualmente registradas las siguientes unidades destinadas al servicio de transporte público:

CATEGORIA	EMPRESA	VEHICULOS AUTORIZADOS	VEHICULOS FUERA DE SERVICIO (promedio)	VEHICULOS DISPONIBLES	TOTAL DE UNIDADES X CATEGORIA
REMIS	AGENCIA CARLITOS Y BAHIA HERMOSA	86	3 (*)	83	
REMIS	COOPERATIVA DE REMISES	44	3 (*)	41	
REMIS	CHAKO'S	44	3 (*)	41	165
TAXIS	ASOCIACION DE TAXIS	254	25 (*)	229	
TAXIS	COOPERATIVA DE TAXIS	24	2 (*)	22	250
LINEA URBANA	AUTOBUSES SANTA FE	21	1	20	20
TRANSPORTE ESPECIAL DE PASAJEROS	TURISMO/LINEA REGULAR/ETC	219		219	219
TOTAL DE UNIDADES		692	38	654	

(*) la cantidad de vehículos puede trasladarse de 3% a un 15% en enero y febrero debido a las vacaciones de los choferes.

Como se puede apreciar en el cuadro de un total de 692 unidades de servicios, 278 pertenecen a taxis, 174 a los remises, 21 a la línea urbana de autobuses y 219 pertenecientes a los diferentes transportes especiales de pasajeros.

Basados en las encuestas e información brindada por los diferentes sectores, se desprende que las unidades que prestan efectivamente el servicio promedio son 250 pertenecen a taxis, 165 a los remises y 20 a la línea urbana de autobuses, no pudiendo precisar la disponibilidad de vehículos de transporte especial de pasajeros dado a la complejidad que representa conocer con exactitud los vehículos en servicio. Sin embargo realizamos el supuesto de que hay plena disponibilidad de los mismos.

Como párrafo adicional a la oferta presentada, la Municipalidad posee 4 colectivos, los cuales los pone en funcionamiento en casos de emergencia y cuando el servicio de línea urbana se vea afectado en su servicio. Asimismo, el municipio ha implementado como plan de emergencia, la contratación de aproximadamente 30

combis de alrededor de 19 asientos. Si bien son vehículos que forman parte de la totalidad de la oferta, no se han tenido en cuenta dado a que los mismos son parte de planes de emergencia en el transporte.

Así es como en el presente informe, realizamos una comparación evolutiva de la oferta del transporte público de pasajeros en todas sus categorías, el cual refleja claramente un 53% de crecimiento de la oferta en remises, un 24% en taxis, un 25% en línea urbana y un 61% de transportes especiales de pasajeros los cuales incluye combis, ómnibus de turismo, combis y ómnibus de líneas regulares que realizan recorridos desde la ciudad de Ushuaia hacia Tolhuin y Rio Grande.

De este análisis comparativo, se desprende que el mayor crecimiento se relaciona con los transportes especiales, esto dado al gran crecimiento turístico que la ciudad ha venido manteniendo, ocasionando que en base a la gran demanda, la oferta se dispare en pocos años en un 61%. La influencia del transporte en el turismo lo trataremos mas adelante.

EVOLUCION COMPARATIVA AÑO 2005 Y 2011 EN LA OFERTA DE TRANSPORTE

CATEGORIA	EMPRESA	2005	2011	2005	2011	2005	2011	2005	2011	%
		VEHICULOS AUTORIZADOS		VEHICULOS FUERA DE SERVICIO (promedio)		VEHICULOS DISPONIBLES		2005	2011	
REMIS	AGENCIA CARLITOS Y BAHIA HERMOSA	90	86	18	3	72	83			
REMIS	COOPERATIVA DE REMISES	45	44	9	3	36	41			
REMIS	CHAKO'S		44		3	0	41			53%
TAXIS	ASOCIACION DE TAXIS	224	254		25	224	229			
TAXIS	COOPERATIVA DE TAXIS		24		2	0	22			12%
LINEA URBANA	AUTOBUSES SANTA FE	30	21	14	1	16	20			25% (*)
TRANSPORTE ESPECIAL DE PASAJEROS	VARIOS	136	219			136	219			61%
TOTAL UNIDADES										35%

En cuanto a la línea urbana de autobuses, si bien la resultante refleja un crecimiento de un 25%, cabe destacar que las unidades entre la línea que ofrecía el servicio en el año 2005, poseían menos cantidad de asientos y espacio para los pasajeros, que las unidades que actualmente presta el servicio, ofreciendo mas capacidad de pasajeros por móvil, brindando una mayor comodidad a los usuarios.

Es indudable que ante el constante crecimiento poblacional de la ciudad, el parque de automotores que entran en el ámbito del servicio del transporte público, se

vea también incrementado por el simple equilibrio entre la demanda y la oferta. Sin embargo, existen múltiples variables como los horarios pico, días de cobro, días de lluvia, nieve convierten la capacidad ociosa de los taxis, remises y autobuses, en faltante de unidades para cubrir las demandas que se presentan.

Por las entrevistas realizadas a empresarios del sector, los horarios pico son de 07:30 a 08:00 de 08:45 a 09:30 de 12:00 a 13:30 de 17:00 a 18:30 hs de 20:00 a 20:45 hs. Asimismo y, curiosamente, la demanda se siente más los días de cobro que los días de invierno. Otro dato importante a analizar es que en los días de lluvia hay un incremento en la demanda pero por el estado de las calles es perfectamente absorbido por la oferta salvo en los horarios pico, en cambio en los días de nieve y por la casi intransitabilidad de muchas calles, la marcha de los móviles disminuye considerablemente, en algunos casos triplicando el tiempo de cada viaje, ocasionando la indisponibilidad de vehículos libres para atender otros viajes.

En cuanto a la línea urbana, como ya mencionamos, se compone de una flota de 21/22 unidades, en donde en promedio son 20 unidades prestando servicio efectivo. Dicha línea posee 3 recorridos diferentes (A, B y C) que van desde las 640 viviendas, pasando por el casco céntrico, hasta la zona del Río Pipo. Basándonos en el cumplimiento del pliego de licitación, la frecuencia entre unidades de línea urbana debería ser de 15 minutos, pero que en la práctica, esto no se cumple por diferentes cuestiones que ya analizaremos más adelante. Se desprende de las entrevistas realizadas que los recorridos actuales de las líneas A y B, han sufrido varias modificaciones respecto al pliego licitatorio original, debido a cambio de sentido de calles, poca demanda, entre otros. Sin embargo, hay sectores importantes de la ciudad que la línea no cubre (zona alta del casco céntrico, barrio alacalufes, sectores del Río Pipo) debiendo analizar para el próximo llamado a licitación prever una mayor cobertura de zonas y sectores en los recorridos, para cubrir la demanda aun no satisfecha. Asimismo, se desprende un análisis sobre la evaluación de los tamaños de los ómnibus en base a los recorridos que realice, poniendo como ejemplo la evaluación de ómnibus más pequeños para realizar recorridos en donde los móviles más grandes tengan dificultades de maniobras o en donde la demanda sea sensiblemente más baja, maximizando así el costo vs. rentabilidad.

Según los datos suministrados por la empresa concesionaria Autobuses Santa Fe S.R.L. el detalle de los recorridos son:

Recorrido Línea A Zona Baja

IDA: Por Teodoro Mendoza - Pioneros fueguinos - Felipe Romero - Perito Moreno - Eva Perón - Facundo Quiroga - Gendarme Argentino - Perito Moreno - Fabrica Philco - Maipú - Kuanip - Presidente Perón - Hipólito Yrigoyen - Constitución Fueguina - Independencia - Monte Susana - Hipólito Yrigoyen - Irizar - Pto. Argentino - Formosa - Hip. Yrigoyen - Av. Leandro N. Alem.

VUELTA: Por Hipólito Yrigoyen - Av Leandro N Alem - 12 de Octubre - Isla Año Nuevo - Fuegia Básquet - Marcos Zar - Kuanip - Primer Argentino - 12 de Octubre - Prefectura Naval - Perito Moreno - Fabrica Philco - Gendarme Argentino - Facundo Quiroga - Eva Perón - Perito Moreno - Felipe Romero - Pioneros Fueguinos - Teodoro Mendoza - Héroes de Malvinas - Rotonda del Indio.

Recorrido Línea B Zona Media

IDA: Rotonda del Indio. Perito Moreno - Pioneros Fueguinos - Teodoro Mendoza - Héroes de Malvinas - Eva Perón - Soberanía Nacional - Cormorán - Alakush - Albatros - Héroes de Malvinas - Magallanes - Gobernador Paz - don Bosco - Magallanes - José Retamar - Magallanes - Darwin - Gobernador Paz - Florentino Ameghino - Alfonsina Storni - Karukinka - Cabo Quiñones - Kupanaka - Kuanip - Isla Año Nuevo - 12 de Octubre - Av. Leandro N. Alem - Hipólito Yrigoyen.

VUELTA: Av. Leandro N. Alem - Hipólito Yrigoyen - José Salomón - Puerto Argentino - Irizar - Hipólito Yrigoyen - Monte Susana - Independencia - Constitución Fueguina - Vicente Padín Otero - Francisco Torres - Fueguia Básquet - Marcos Zar - Kuanip - Primer Argentino - 12 de Octubre - Karukinka -Gobernador Paz - Darwin - Vicente Canga - Gob. Campos - Magallanes - Retamar - Piedra Buena - Gob. Deloqui - Yaganes - Héroes de Malvinas - Albatros - Alakush - Cormorán - Soberanía Nacional - Eva Perón - Héroes de Malvinas - Teodoro Mendoza - Pioneros Fueguinos - Perito Moreno - Rotonda del Indio.

Recorrido Línea C1

Al centro por Malvinas Argentinas

Salida: desde Río Claro y Bahía Reno. Bahía Ushuaia - De la estancia - Av. Dr. Hip. Yrigoyen - Formosa - Puerto Argentino - Rompe Hielos Almirante Irizar - Av. Dr. Hipólito Yrigoyen - Juan Domingo Perón Sur - Fueguia Básquet - Malvinas Argentinas - PREFECTURA Naval - Yaganes - Héroes de Malvinas - Rotonda las Violetas - Héroes de Malvinas - Av. Leandro N. Alem - Akainik (Entrada al barrio andino) - Stayakin - Costa de la laguna - Del Michay - AV Leandro N Alem - 12 de Octubre - Juan Domingo Perón - Av. Dr. Hip. Yrigoyen - De la estancia Bahía Ushuaia - Río Claro y Bahía Reno.

EVOLUCION DE ESTRATEGIAS EMPRESARIALES APLICADAS A LA ACTIVIDAD

Servicio de Remis.

Las 4 agencias de remises que actualmente operan en la ciudad de Ushuaia, han tratado de establecer sus bases de operaciones en diferentes sectores de la ciudad con el fin de minimizar los tiempos de espera del pasajero al momento de solicitar un móvil. Sin embargo, zonas como las 640 viviendas aún no posee base de operaciones, satisfaciendo los pedidos de viajes con móviles que se encuentran en dicha zona ya sea a la espera de llamados o por viajes realizados previamente a esa zona.

Desde hace unos años, han empezado a operar con un sistema de radio, donde los operadores de las centrales, se comunican con los móviles y determinan la organización de los viajes para cada móvil en servicio.

Una de las agencias que concentra más vehículos remises en la ciudad, es la agencia Carlitos / Bahía Hermosa, con una flota de 86 vehículos aproximadamente, realizando un promedio de viajes/día de 2.575. La agencia ha desarrollado un sistema informático en el cual concentra todos los viajes que están siendo realizados por los móviles en servicio, dividiendo las zonas en las que se encuentran. Dicho sistema les permite no solamente minimizar los tiempos de espera, sino que también asigna en forma equitativa, viajes a los remises en servicio, permitiendo así que todos choferes posean una equilibrada cantidad de viajes. Además, este sistema logra obtener un uso racional del suelo ya que conocer fehacientemente las zonas donde se encuentran los vehículos y la zona donde es solicitado el servicio permite minimizar extensos recorridos o distancias para desplazarse de un lado a otro en busca de un pasajero.

Al cabo de poco mas de un año, la agencia implementó adicionado a su sistema informático, otro sistema que lo han denominado "CALLPHONE" en el cual el pasajero que solicite vía telefónica el servicio, entra al servicio automático de llamadas identificando el número de la llamada entrante; Si ese número se encuentra en la base de datos automáticamente entra al sistema asignando un móvil disponible que se encuentre en la zona e informándole al pasajero el tiempo estimado de espera. Dicha solicitud es tomada por el operador de la base central, y le asigna vía radio, el viaje al vehículo disponible mas cercano.

Basados en los registros de los clientes, la modalidad de uso del mismo, se determinó que el sistema es hoy en día altamente aceptado y utilizado, incrementándose día a día la base de datos de los usuarios. Además, dicho sistema es fundamental no solamente para su logística, sino también a la baja de costos operativos, permitiendo que las tarifas no se disparen, que la rentabilidad se mantenga en el orden de entre un 18% a un 20%, y que además puedan brindar un buen servicio con móviles en buenas condiciones. Una de las particularidades fundamentales del sistema, es la de captar la mayor cantidad de llamadas posibles con una agilidad que no se obtiene con la atención de operadores. Sin embargo muchas llamadas no identificadas o celulares, son tomadas por los operadores, dada a la particularidad de la llamada.

Fuera del sistema de pedidos de viajes, las agencias de remises poseen clientes que realizan viajes diariamente con recorridos y horarios definidos, siendo los mismos ya programados con anterioridad y asignados a determinados móviles. Esta modalidad es comúnmente utilizada en todas las agencias de remises de todo el país, siendo un servicio sensiblemente diferenciado del servicio de taxis.

Servicio de Taxis.

A diferencia del servicio de Remis, los taxis tienen la particularidad de subir pasajeros en la calle cuando se encuentran “Libres”, por radio cuando el radio operador informa de un viaje a realizar, o bien en las 44 paradas apostadas en diferentes sectores de la ciudad.

Recientemente, y mas precisamente la Asociación de Taxis, ha adquirido y puesto en funcionamiento el mismo sistema CALLPHONE que posee la agencia de remis Carlitos, obteniendo rápidamente resultados positivos en la agilización de pedidos, rapidez en la atención de los mismos y por sobre todo poder captar la mayor cantidad de pedidos telefónicos posibles, tal como lo posee la agencia de remises.

Un punto fundamental en el servicio de taxis son las paradas. Las mismas se encuentran estratégicamente establecidas en el ejido urbano que, utilizado en forma sincronizada por la central, forman parte de una importante herramienta de captación de viajes que trae aparejado una serie de beneficios que tienen que ver, con la baja demora

en tomar el servicio (casi al instante), con la minimización de la contaminación, con el uso racional del suelo, con la mejora de costos operativos de los taxis, deterioro de los mismos y fundamentalmente, evitando generar congestiones en el tránsito de la ciudad. Recientemente se han adicionado 3 paradas más a las que ya están establecidas, siendo 2 de ellas sitas en el Valle de Andorra y zona del Rio Pipo.

De las entrevistas realizadas, se desprende como tema fundamental, la gestión para que Ushuaia pueda contar con una estación de servicio de GNC, permitiendo tanto a los taxis como a los remises utilizar un “combustible” alternativo con mejor grado de contaminación, de muy bajo costo y que permita a los choferes no quedar atado pura y exclusivamente al abastecimiento de Naftas y Gasoil, más aun cuando se han experimentado con frecuencia faltante de abastecimiento, originando grandes pérdidas a los taxistas y remiseros y por sobre todo, no poder cumplir con el servicio de transporte a la ciudadanía. Se considera que este beneficio traerá aparejado elevar la rentabilidad de los dueños de los taxis, tener un parque automotor de taxis y remises más nuevo y con mejores condiciones.

Servicio de Línea Urbana

En este punto desarrollaremos la evolución estratégica de la empresa que actualmente posee la concesión de la línea urbana, Autobuses Santa Fe S.R.L., según contrato registrado bajo el N° 4888/2009.

Sin duda alguna, una de las estrategias que la firma de la línea urbana ha implementado es el sistema llamado CONTACT-LESS, el cual, es similar a los utilizados principalmente en colectivos de Buenos Aires y línea de subtes, donde el usuario compra una tarjeta con determinada cantidad de dinero, el cual se irá descontando de acuerdo a la cantidad de veces que el pasajero utilice el servicio, debiendo realizar recargas en la medida que la tarjeta lo requiera para efectuar futuros viajes.

Este sistema, tal y como manifiesta la empresa concesionaria, presenta una nueva “forma de viajar de manera económica, segura, conveniente, efectiva y cómoda”, ya que no se necesita contar con monedas para subir al colectivo. Asimismo este

sistema mejora la seguridad del pasajero y del chofer al haber una disminución del uso de efectivo.

Los pasajeros usuarios de este transporte, pueden realizar sus recargas a través de los Puntos de Recarga que ha establecido la línea urbana de colectivos.

EMPRESA - Héroes de Malvinas 4983	LOCUTORIO EL GRECO - Pioneros Fueguinos 80
MAXI KIOSCO FRATELLO - San Martín 376	KIOSCO CORNER - Karunkinka y Kuanip
KIOSCO ARMANNO - Kuanip y Perón	CIBER PLAY - Facundo Quiroga 1596
LOCUTORIO CONTACTO - San Martín 838	POLIRUBRO PANIAGUA - Alem 3896
POLIRUBRO LA ESTANCIA - Del Tolkeyen 709	

En cuanto a la evolución de los recorridos, se observa que por múltiples factores, han sido modificados de su pliego original, por detección de imposibilidad de que los autobuses puedan maniobrar en ciertas calles e intersecciones, acrecentado esto en época invernal. Asimismo se ha observado que parte de estos recorridos han sido modificados por la baja rentabilidad que obtenía la empresa basado en el corte de boletos.

Sin embargo, estas modificaciones sumado a que hay zonas de la ciudad que no están cubiertas por esta modalidad de transporte público, merece un punto aparte para realizar un análisis responsable de cómo se debe prestar el servicio de línea urbana.

ANÁLISIS DE LAS ESTRUCTURAS LOGÍSTICAS DE LAS EMPRESAS EN LA PRESTACION DEL SERVICIO

La gestión logística en el transporte de personas, “es el proceso de planificación, implementación y control del flujo de los servicios de transporte de personas, como así también la información asociada”. La logística de la distribución y de la información es de vital importancia, a partir del manejo eficiente del flujo de los servicios en tiempo y forma, con un nivel aceptable de satisfacción al consumidor final del transporte. Los objetivos de un sistema de transporte público excelente, deben apuntar a mejorar la calidad de vida del ciudadano y a mejorar la competitividad de la ciudad, bajo los principios de seguridad, comodidad, accesibilidad, fiabilidad, economía, oportunidad y calidad en el servicio. El sistema de transporte urbano permite a los ciudadanos movilizarse desde sus hogares a sus lugares de trabajo, recreación, diversión, cultura, deporte, en fin, participar en las actividades urbanas características de las ciudades. Esto hace que el transporte se constituya en un derecho adquirido por la población y que el municipio se convierta en garante de este servicio para contribuir con la calidad de vida de los habitantes de la ciudad.

Siendo la movilización una de las necesidades básicas de la población y el Municipio garante por cubrir esta necesidad, se hace necesario que se formulen políticas que contribuyan a mejorar la calidad del servicio de transporte, entendiendo como la formulación de políticas el proceso mediante el cual el Municipio planifica y toma acciones con la finalidad de cubrir las necesidades básicas de la comunidad. En el caso del transporte urbano, “el objetivo de una política de transporte no es simplemente movilizar a los usuarios, sino aumentar, de manera global, el bienestar de los habitantes de la ciudad y en nuestro caso, la de la ciudad de Ushuaia”.

Su funcionamiento se realiza de la siguiente manera: los ciudadanos necesitan movilizarse para desplazarse a sus sitios de trabajo, educación, recreación, comercio, entre otros; para ello necesitan transportarse a través de unos medios los cuales pueden ser: caminando, vehículos de tracción humana, como por ejemplo las bicicletas, vehículos a motor, como motocicletas, vehículos particulares, vehículos colectivos como minibuses, autobuses, etc. También necesitan la infraestructura vial que es a

través de esta que circulan estos vehículos, para los usuarios del transporte público, se debe contar además con una infraestructura de apoyo a la operación como lo son paradas, terminales, entre otros. Todos estos elementos del sistema deben organizarse para prestar de la mejor manera el servicio, esta responsabilidad la asume el Municipio.

Típicamente, los requerimientos de los usuarios del transporte público son: salir de su casa, caminar lo menos posible hasta el lugar donde pasa el transporte, esperar lo menos posible en la parada para tomar el transporte, trasladarse en el menor tiempo en vehículos seguros y confortables hasta su lugar destino, y pagar una tarifa baja, ya que el costo del transporte representa un porcentaje importante en referencia a sus ingresos.

De esta manera, ofrecer calidad de servicio es hacer que cada componente de este sistema de transporte público urbano brinde seguridad física, seguridad de la prestación del servicio, comodidad, tarifas acorde con la calidad recibida, entre otros. Es decir, el buen funcionamiento de la operación del transporte contribuye a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

La gestión logística se convierte así en una importante herramienta de la estrategia competitiva de las organizaciones. El alineamiento del proceso logístico con la estrategia empresarial, es vital para lograr una posición sustentable en el mercado, evitando ociosidad en el servicio brindado. De la misma forma que las estrategias de producción, comercialización, personal y finanzas, la logística debe guardar una coherencia interna y responder a los objetivos básicos de la compañía. No es posible ofrecer velozmente el servicio de mejor calidad, con los precios más bajos, y a la vez poseer una estructura sumamente rígida que impida adaptarse rápidamente a las cambiantes demandas del mercado. Por esta razón, cada institución debe seleccionar la estrategia mas conveniente en función de sus fortalezas y los segmentos de mercado que atiende. No todos los clientes exigen lo mismo, no todos los usuarios del transporte público tienen las mismas prioridades, por ello, el enfoque en el mercado pasa a ser una prioridad en la estrategia global de las empresas.

Sin duda alguna, las diferentes estructuras logísticas de las empresas son determinantes al momento de mejorar la calidad de servicio, en la racionalización del suelo, en la minimización de la contaminación ambiental, entre otros.

Estas estructuras, son una herramienta que ayuda a mejorar el servicio que presta la línea urbana de colectivos, mejorando las frecuencias de sus recorridos, tender a tener una cobertura de las zonas de la ciudad mas amplia que la actual. Permite que exista renovación de unidades, que el servicio de taxis, evite el movimiento sin pasajeros.

Es así como la logística se presenta como una oportunidad estratégica de crecimiento y competitividad, a partir de la integración de funciones internas de cada empresa y de la interrelación entre los actores que forman parte del sistema del transporte público. La utilización de sistemas tecnológicos e informáticos principalmente, permiten acceder a formas mas eficaces de administración de la cadena de demanda, mejorando sus condiciones y permitiendo mayores rentabilidades.

ANÁLISIS E INFORME DE LAS ESTRUCTURAS TARIFARIAS VIGENTES

Las tarifas representan la fuente principal de ingresos de las empresas de transporte, a la vez que afectan la afluencia actual y potencial de cualquier sistema de transporte público e influyen la actitud hacia el servicio que se presta.

Por ello, sobre todo en el transporte de línea urbana, es necesario planear el sistema tarifario con gran cuidado y considerando una serie de factores que mas adelante se detallarán.

Para analizar el nivel tarifario y su estructura se deben examinar los objetivos que se persiguen, siendo los mas importantes:

- Atraer al máximo número de usuarios.
- General el máximo ingreso para la empresa transportista.
- Lograr metas sociales específicas, tales como el facilitar la movilidad de las personas y estudiantes o incrementar la movilidad de la fuerza de trabajo.
- Facilitar su uso tanto para el usuario como para el operador en términos de la estructura tarifaria, la obtención de datos estadísticos, etc.

Es aparente que todos estos objetivos no pueden ser satisfechos en su totalidad ya que hay algunos que se contraponen entre sí. Esto es obvio para los dos primeros objetivos: la atracción de los usuarios requiere en la mayoría de los casos un nivel moderado de tarifas, lo que resultará en un nivel mas bajo de ingresos que el que se lograría con una tarifa mas alta. Por ello, la problemática fundamental en la definición de esto, es encontrar un balance entre los objetivos.

Línea Urbana:

De los datos brindados por la Municipalidad de Ushuaia, se presentan las siguientes tarifas para el transporte de línea urbana de colectivos, donde se puede observar cómo se componen y posicionan dentro de la estructura de la recaudación de la línea urbana, las diferentes tarifas que actualmente se encuentran vigentes.

VALOR DE BOLETOS

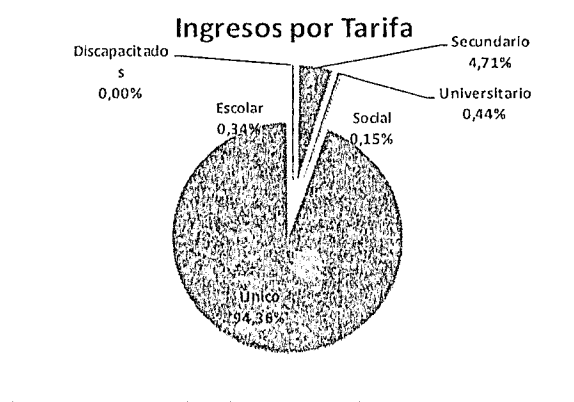
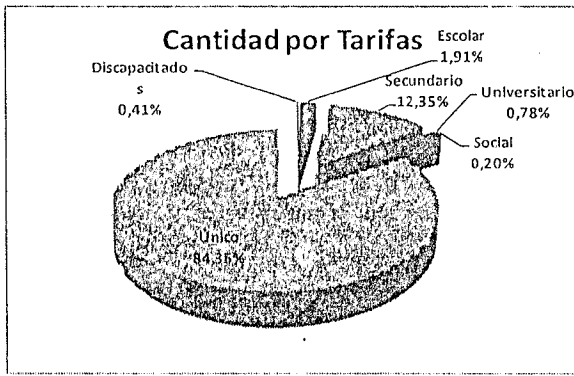
Discapacitados	0,00
Escolar	0,35
Secundario	0,75
Universitario	1,10
Social	1,50
Único	2,20

TIPO DE TARIFA	CANTIDAD DE BOLETOS							TOTAL X TARIFA
	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	
Discapacitados	1.025	985	1.098	1.025	22	1.439	1.326	6.920
Escolar	50	66	8.021	6.147	8.094	6.207	3.270	31.855
Secundario	0	13	37.647	56.079	51.780	43.649	16.773	205.941
Universitario	6	6	615	3.987	4.096	3.371	961	13.042
Social	258	314	299	512	656	602	681	3.322
Único	189.668	200.193	213.054	198.996	217.108	199.774	188.279	1.407.072

Total boletos	191.007	201.577	260.734	266.746	281.756	255.042	211.290
----------------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------

TIPO DE TARIFA	RECAUDACION							TOTAL X TARIFA
	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	
Discapacitados	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00	\$ 0,00
Escolar	\$ 17,50	\$ 23,10	\$ 2.807,35	\$ 2.151,45	\$ 2.832,90	\$ 2.172,45	\$ 1.144,50	\$ 11.149,25
Secundario	\$ 0,00	\$ 9,75	\$ 28.235,25	\$ 42.059,25	\$ 38.835,00	\$ 32.736,75	\$ 12.579,75	\$ 154.455,75
Universitario	\$ 6,60	\$ 6,60	\$ 676,50	\$ 4.385,70	\$ 4.505,60	\$ 3.708,10	\$ 1.057,10	\$ 14.346,20
Social	\$ 387,00	\$ 471,00	\$ 448,50	\$ 768,00	\$ 984,00	\$ 903,00	\$ 1.021,50	\$ 4.983,00
Único	\$ 417.269,60	\$ 440.424,60	\$ 468.718,80	\$ 437.791,20	\$ 477.637,60	\$ 439.502,80	\$ 414.213,80	\$ 3.095.558,40

Total recaudado	\$ 417.680,70	\$ 440.935,05	\$ 500.886,40	\$ 487.155,60	\$ 524.795,10	\$ 479.023,10	\$ 430.016,65
------------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------



Como transporte público de línea urbana, la empresa percibe mensualmente dos subsidios que tienen orígenes diferentes. A nivel nacional, perciben un subsidio al combustible y a nivel municipal reciben un aporte mensual no reintegrable por unidad de servicio. Asimismo, la línea urbana debe descontar de lo que percibe en concepto de subsidio un 1% del total mensual por venta de boletos vendidos debiendo descontar a ésta última resultante un importe por la cantidad de boletos sociales vendidos del período. Por lo que la fórmula final es: APOORTE MENSUAL NO REINTEGRABLE – (CANON MENSUAL DE BOLETOS VENDIDOS – APOORTE DE BOLETOS SOCIALES VENDIDOS)

Remises:

Datos provistos por la Agencia Carlitos/Bahía Hermosa

La estructura particular de la modalidad de prestación de remis, se basa en una planilla la cual, es una cuadrícula donde hay 49 zonas que son las zonas en que han dividido a la ciudad dentro del ejido urbano.

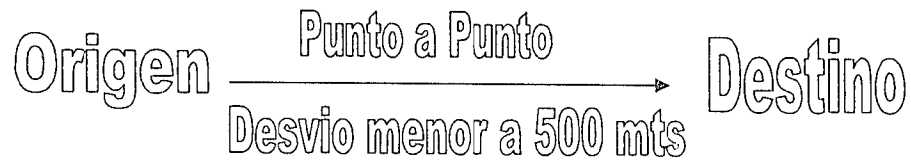
Es obligación de los choferes conocer a la perfección el mapa de zonas o bien la planilla nominal de calles, en caso de dudas con las tarifas que no figuren en los elementos de trabajo, consultarlo con el operador y para aquellas tarifas que estén seguros de haberlas cobrado bien, hacer una factura oficial con el detalle del viaje.

A- ZONA DE ORIGEN – ZONA DE DESTINO, donde se cruzan las coordenadas está el precio.

Poner la zona mayor bajar solo vertical

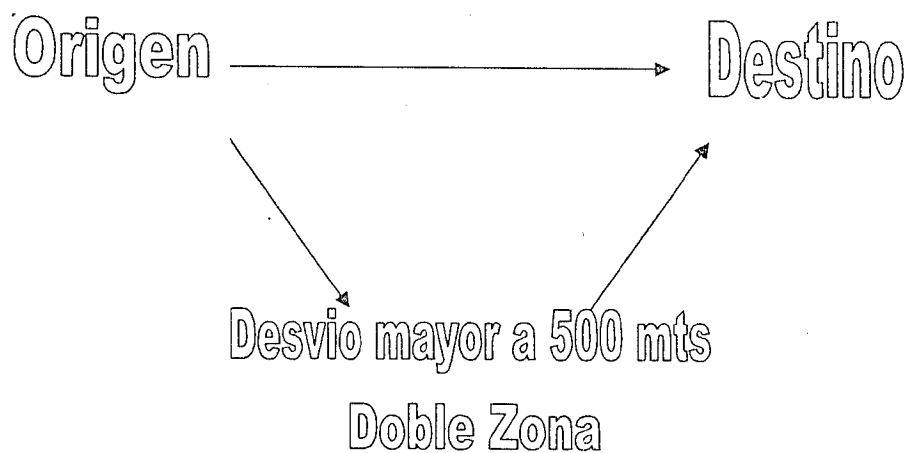
***	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	3,25	3,25	3,25	3,25	3,75	3,75	3,50	3,50	4,25	3,75	3,25
	2	3,25	3,25	3,25	4,25	4,25	3,75	3,75	5,00	4,25	3,50
		3	3,25	3,25	3,50	4,25	3,75	4,25	5,25	5,00	3,75
			4	3,25	3,25	3,75	3,50	3,75	5,00	4,25	3,50
				5	3,25	3,25	3,25	4,25	5,00	4,25	3,50
					6	3,25	3,25	3,75	3,75	3,50	3,25
						7	3,25	3,75	4,00	3,50	3,25
							8	3,25	3,25	3,50	3,50
								9	3,25	3,25	3,50
									10	3,25	3,25

B- Viajes Punto a Punto = Origen - Destino
Para el punto a punto: el traslado Origen - Destino con un desvío intermedio siempre y cuando este sea menor a 500 mts del traslado Origen - Destino.



C- Doble zona = Origen - desvío - Destino

Para las doble: es igual al traslado Origen - Destino con un desvío intermedio siempre y cuando este sea mayor a 500 mts al traslado Origen - Destino.



D- Recorrido = tres puntos o mas con esperas.

Los recorridos a lugares fuera del ejido urbano es confeccionada por distancia desde el centro de la ciudad, y se recurre a tarifas diferentes.

En el caso particular del Remis, las tarifas son establecidas por cada agencia, de acuerdo a los costos operativos y de rentabilidad, el cual se promedia por la información recabada en un 15% a un 19%. Una de las posibilidades para aumentar estos valores sería la de lograr que los costos emergentes se nucleen para así lograr mejores costos.

Taxis:

La estructura tarifaria de los taxis son propuestas por los choferes de los taxis y autorizadas y reguladas por el municipio. Las tarifas se componen de la denominada “bajada de bandera” y de la ficha, siendo los valores vigentes de:

Bajada de bandera	\$ 7,00
Ficha	\$ 0,30 cada 100 mts.

Analizando el caso particular de la Asociación de Taxis, que agrupa a aproximadamente 254 vehículos, proponen tarifas basados en una estructura de costos a la que llaman Estructura de Operación, la cual se esquematiza de la siguiente manera:

+	Ventas
-	Costos Laborales
	Chofer 1
	Chofer 2 (opcional)
	Aportes empleador (de poseer chofer adicional)
-	Costos de operación y amortización
	Cuota asociados
	Combustible
	Ing. Brutos
	Lavadero
	Seguro
	Municipalidad
	Patente
	Autónomos
	G. mantenimiento
	Gestoría
	Siniestro
	Amortización

Se ha analizado que la cantidad de viajes diarios que realiza un taxi varía entre los 60 y 70 viajes, en donde la recaudación relativa ronda los \$ 700 diarios en bruto. Sin embargo aquí se presenta una variable muy importante en los costos, que tiene que ver con el mantenimiento del vehículo y la durabilidad para mantenerse en servicio sin bajar la calidad del mismo. Esto ocurre tanto para los taxis como también para los remises.

Se ha verificado que el tiempo promedio en donde los vehículos empiezan a presentar problemas y en donde el momento de realizar un recambio de vehículo, oscila entre dos y tres años, dependiendo si también si los móviles poseen 2 choferes o más. La ciudad de Ushuaia particularmente, presenta una serie de factores determinantes en la durabilidad de los vehículos, ya que el mal estado de las calles, las calles sin asfaltar, la geografía natural de la ciudad y por sobre toda las cosas la sal o úrea en época

invernal, que ocasiona un avanzado deterioro en la totalidad de los vehículos y ómnibus que transitan por la ciudad, motivo por el cual los cuidados, mantenimientos y reparaciones de los vehículos son realizados con frecuencia a fin de mantenerlos en buenas condiciones operativas.

Como concepto básico y teórico a tener en cuenta, definimos que la estructura tarifaria debe tener su base en las normativas del “Comercio Justo” cuyos cimientos se fundan en el diálogo, la transparencia y el respeto, buscando mayor equidad en el comercio local y que contribuye al desarrollo sustentable al ofrecer mejores condiciones comerciales a los prestadores de servicios u a los trabajadores marginales. Son muchas las definiciones y los términos (Justo, Equitativo, Alternativo, Solidario) que hoy en día se conocen del “Comercio Justo”; sin embargo, todos tienen algo en común que tratan de comunicar: igualdad de oportunidades, desarrollo económico y cuidado del medio ambiente.

Los prestadores de servicios ofrecen un bien de calidad a un precio que les permite cubrir los costos operativos y generar excedentes que serán reinvertidos en beneficio de su comunidad, así el usuario utiliza un servicio confortable en tiempo y forma, con una tarifa que sea accesible y que le permita al taxista, remisero o empresa de líneas urbanas, a renovar unidades, prever accidentes mediante un autoseguro, realizar los mantenimientos preventivos correspondientes, etc.

En cuanto a la financiación del transporte público urbano cabe diferenciar dos tipos de ingresos:

- Ingresos directos o aportes de los usuarios.
- Ingresos indirectos o aportes del municipio y de otras entidades (publicidad gráfica en los vehículos)

La participación de los usuarios en la financiación del transporte público urbano es muy variable, observándose fuertes diferencias aún en situaciones similares. Por otra parte, el nivel de cobertura ha evolucionado con el tiempo, y frente a políticas de transporte en décadas anteriores que apoyaban una baja aportación de los usuarios, con experimentos de gratuidad en algunos casos, se ha evolucionado, ante los incrementos de los déficits, a políticas tarifarias que buscan una mayor aportación de los usuarios. La

cobertura total de los costes de transporte por los usuarios es, no obstante, un objetivo que representa problemas. Por una parte, el incremento de las tarifas hasta la cobertura de costes, se puede traducir en un desvío no deseable de la demanda hacia el transporte privado, con el consiguiente aumento de la congestión, contaminación y ruido. En este sentido, la política tarifaria que se aplique en una zona debe tener en cuenta muy diversos objetivos:

Objetivos de gestión

- Incremento de los ingresos directos
- Reducción de costes de explotación
- Mejorar la utilización de la capacidad excedente

Objetivos de carácter social:

- Facilitar el acceso al transporte público de los grupos sociales más desfavorecidos.

Objetivos Medioambientales

- Reducción de contaminación y ruido.
- Uso racional del suelo.

Estos son objetivos que pueden ser contradictorios y aún incompatibles entre sí.

A la hora de diseñar la política tarifaria, es preciso elegir entre los distintos objetivos, y tal y como se ha señalado, ante el incremento de recursos para atender a los déficit, se tiende a una política de mayor grado de cobertura por parte de los usuarios. Por otra parte, esta política de cobertura total de costes no es fácilmente aceptable por las comunidades, muchas de ellas, acostumbradas a un transporte público barato. La utilización de otros recursos para financiar la parte no cubierta por los usuarios es razonable en cuanto que se admite que existen otros beneficiarios del transporte público que no son los usuarios. Asimismo, la producción de transporte colectivo está sometido a una serie de condicionantes, de los que no él no es responsable. Pues responden a decisiones ajenas, y que se traducen en sobrecostos, siendo lógico que los elementos causantes asuman dichos costes.

ANÁLISIS DE LA DEMANDA ACTUAL Y FUTURA DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

El transporte de pasajeros en áreas urbanas es un problema importante para nuestra sociedad actual. En los últimos años, se ha demostrado empíricamente que la construcción de infraestructura o la ampliación de las vías existentes es una solución adecuada, sin embargo, se debe planificar el transporte de pasajeros de manera integral de manera tal que sea un servicio que por su naturaleza su uso vaya creciendo y así intentar paliar los efectos concomitantes que produce la gran concentración de vehículos privados ocasionando potencialmente congestión, accidentes, contaminación, etc.

Los desarrollos en el análisis de la demanda de transporte son importantes, incorporando en ocasiones metodologías que han sido desarrolladas en otras áreas del conocimiento científico. Sin embargo, no siempre se da la importancia necesaria al estudio riguroso de los aspectos que influyen de alguna manera en el comportamiento de viajes. Nos encontramos con un sistema compuesto de múltiples y variados elementos que requieren de un ejercicio de planificación importante para no malgastar recursos públicos, así como evitar los problemas derivados de una oferta de transporte que realmente no provea el servicio demandado. Estamos hablando de intentar considerar todos los elementos que interactúan en el desarrollo de la ciudad y la necesidad de, por ejemplo, planificar paradas y nuevos recorridos de la línea urbana ante una ampliación territorial de la ciudad. También se requiere desarrollar la capacidad de valorar todos los costos ambientales que cada modo de transporte genera para que la toma de decisiones de política sea lo más correcta posible.

Por otra parte, en áreas como el casco céntrico de la ciudad con una concentración de población bastante importante, la escasez del territorio es un problema añadido a los del sistema de transporte. Además, el parque automovilístico ha ido creciendo a un promedio de más del 28% desde el año 2005 al 2011 registrándose picos de crecimiento en el 2006 (57,70%) y 2010 que alcanzó el 48%, lo que se traduce a un total de 3.375 unidades solamente en ese año entre autos, camionetas y jeep. Este importante crecimiento ha derivado en un aumento de los problemas de tráfico en la ciudad y concretamente en los accesos desde y hacia la zona céntrica y dentro de ella.

Por esto, el objetivo principal de este estudio se centra en examinar la demanda de transporte de pasajeros, con el fin de intentar analizar la respuesta de la demanda de transporte de pasajeros.

El objetivo de un sistema de transporte es satisfacer la demanda mediante la provisión de una oferta adecuada que responda a sus exigencias. Los servicios de transporte surgen como consecuencia de la necesidad que tienen los individuos de realizar actividades que implican desplazamientos; por ejemplo, ir al trabajo, llevar los niños al colegio, ir al teatro, al médico, etc. Por esta razón se dice que la demanda de transporte es derivada. En general, no se demanda viajar *per se* sino con el objeto de realizar alguna actividad localizada en el espacio y en el tiempo. Estamos, por tanto, ante una demanda cualitativa y diferenciada en el sentido de que existen viajes por múltiples motivos, a distintas horas del día y que pueden realizarse en distintos modos de transporte. En lo que respecta a la oferta, nos encontramos con un servicio que no puede ser almacenado para ser ofertado, por ejemplo, en períodos donde existe una mayor demanda. Se produce, por tanto, un desequilibrio entre la cantidad ofertada y la demandada debido a la existencia de períodos con mayor nivel de demanda (horas pico, días de lluvia, nieve, etc.) y períodos con menores niveles de demanda, siendo imposible el “trasvase” de la capacidad ociosa de un período a otro. Además, la demanda se encuentra localizada en un espacio, que se va ampliando con cierta celeridad, lo que suele producir problemas de coordinación que afectan al equilibrio del sistema.

Para satisfacer de forma eficiente la demanda de transporte es necesaria la planificación en el corto y largo plazo con un conocimiento bueno y preciso de los distintos atributos que la determinan. Existen varios argumentos que justifican esta planificación. La provisión de infraestructura de transporte es costosa dado su alto grado de indivisibilidad, y requiere, en muchos casos, de largos períodos desde que se planifica su construcción hasta que ésta se ve totalmente finalizada. En segundo lugar, existe una segregación entre el proveedor, generalmente público, de la infraestructura y el operador de la misma, lo que implica la necesidad de una regulación que defina los estándares del servicio de transporte que se desea ofrecer. Por último, la operación del servicio de transporte está asociada a determinadas externalidades (accidentes,

contaminación, etc) que distorsionan las decisiones a tomar, ya que los usuarios del sistema no internalizan el coste que su elección de viaje.

Los argumentos expuestos justifican la importancia de realizar estudios de demanda que permitan evaluar los proyectos de transporte de la manera más completa posible, en el sentido de que sea factible analizar de forma conjunta los aspectos de la demanda y de la oferta con el fin de conocer el efecto de futuras políticas de transporte que puedan introducirse (por ejemplo, variación de algunos atributos de alternativas ya existentes o la introducción de nuevos modos de transporte).

COMPORTAMIENTOS DE LA DEMANDA Y SU TEORIA DE LA UTILIZACION ALEATORIA.

Cuando abordamos el problema del comportamiento de la demanda en un contexto de alternativas discretas, es preciso tener en cuenta los aspectos relevantes que rodean el proceso de toma de decisiones de los individuos. Entre los más importantes cabe señalar los siguientes: definición de la unidad que toma decisiones, determinación del conjunto de elección, selección de los atributos que explican la utilidad de cada alternativa y determinación de la regla de decisión que sigue la unidad tomadora de decisiones.

El individuo es la unidad típica de toma de decisiones, pero alternativamente también puede considerarse a un grupo, como la familia o el hogar, a una empresa o institución pública. Cada uno de ellos puede representar una única unidad de decisión. Es importante señalar que aunque estudiemos la predicción de la demanda agregada, hay que tener en cuenta las diferencias entre los individuos en el proceso de decisión, debido principalmente a la existencia de distintos patrones de gustos.

Dado un conjunto universal de alternativas (C), el conjunto de elección de un individuo n (C_n) está determinado por aquellas que éste tiene disponibles; a su vez, este es un subconjunto del conjunto universal ($C_n \subseteq C$) y representa la región factible en el problema de optimización del consumidor, definida a partir de las distintas restricciones del individuo.

En un contexto de elección modal, el conjunto universal está determinado por todos los modos de transporte existentes para realizar un viaje entre el par origen-destino considerado. Por ejemplo, si los modos existentes son vehículo particular, línea urbana, taxi o remis, un individuo particular podría no tener disponible alguna de las alternativas (por ejemplo, si no tiene licencia de conducir no tendría disponible la alternativa vehículo particular como conductor; si la parada de la línea urbana más cercana está a una distancia superior a 600 mts. probablemente no sería factible para él ir en dicho medio, etc) y esto debe ser tomado en cuenta a la hora de determinar su conjunto de elección.

Identificadas las distintas alternativas, cada una de ellas es evaluada en términos de un vector de atributos que representan sus características. Así, por ejemplo, los atributos para el vehículo particular pueden ser tiempo, costos y comodidad; para la línea urbana, tiempo, costo, frecuencia y comodidad, y para el taxi o remis, tiempo, costo, disponibilidad de unidades y comodidad. Para cada alternativa, los distintos atributos toman diferentes valores. El individuo elige, dados los valores de los atributos, aquella alternativa que considera mejor, estableciendo una regla de decisión que describe el mecanismo interno utilizado para procesar la información disponible y realizar la elección. Los procesos de decisión pueden ser compensatorios, esto es, cambios en uno o más atributos pueden ser compensados por cambios en otros; o no compensatorios, donde los buenos atributos de una alternativa no permiten compensar los malos. Los procesos de naturaleza compensatoria definen una función objetivo (normalmente, una función de utilidad) que exprese el atractivo de la alternativa en términos de sus características. Está basado en el *compromiso* entre atributos, pues al elegir la alternativa con la utilidad más alta, el individuo selecciona aquella que ofrece una combinación óptima de los mismos. Este tipo de modelos no son apropiados para los procesos de decisión caracterizados por discontinuidades, las cuales son mucho mejor expresadas a través de los procesos no compensatorios. Por su parte, estos procesos definen normas o umbrales que restringen el campo de alternativas factibles, como por ejemplo que el valor del viaje no exceda de una determinada cantidad de dinero, así se define el costo del viaje máximo. Estas restricciones son consideradas por los individuos en sus procesos de decisión. Se distinguen la elección por eliminación y la satisfacción.

En la elección por eliminación el individuo jerarquiza los atributos (por ejemplo, el tiempo de viaje es más importante que el costo, el costo que el tiempo de espera, etc.) y define un valor mínimo aceptable o umbral para cada uno de ellos. Posteriormente, se jerarquizan las alternativas de mejor a peor en relación al atributo, por ejemplo que el tiempo de viaje no sea mayor de veinte minutos, y todas aquellas alternativas que no satisfagan esta restricción son eliminadas y así sucesivamente hasta quedarnos con una sola alternativa. Es posible que repetido el proceso tengamos varias alternativas que cumplan todas las restricciones establecidas, en este caso se elige una de manera compensatoria.

Por su parte, la satisfacción presenta varias maneras de búsqueda de la estrategia de elección. Por ejemplo, podría tratarse de un proceso cíclico donde los umbrales se modifican secuencialmente hasta encontrar una alternativa. Asimismo, se podría predefinir una regla de manera que la búsqueda se alcance en el punto en el que se satisface la regla. En este caso, no todos los atributos o alternativas tienen que ser considerados.

De los procesos de decisión comentados, el que ha sido más utilizado para explicar el comportamiento de elección del individuo es el compensatorio. No obstante, en algunos casos el individuo podrá no considerar este proceso como criterio de elección, y en estas situaciones se analizará si las preferencias del individuo descritas por sus elecciones cumplen con los axiomas que establece la teoría del consumidor.

La teoría en que se sustenta el comportamiento del consumidor parte del supuesto que los individuos son racionales (*homo economicus*) y su toma de decisiones se basa en alcanzar unos objetivos dadas unas restricciones. En el contexto de las elecciones discretas, estos objetivos se alcanzan maximizando la satisfacción sobre el conjunto de elección del individuo.

La teoría de la utilización aleatoria constituye el cuerpo teórico que permite tratar empíricamente el problema de las elecciones discretas. A la hora de modelizar las decisiones de los individuos y obtener empíricamente la satisfacción, el investigador no dispone de información perfecta; es decir, no puede observar todos los factores que participan en el proceso de elección. Puede darse la situación en que dos individuos con

el mismo conjunto de alternativas disponibles, sujetos a las mismas condiciones para realizar un viaje concreto e idénticas características socioeconómicas, elijan distintas alternativas.

Para resolver este problema, se acude a la teoría probabilística con la idea de tener en cuenta el efecto de factores de naturaleza aleatoria y de este modo corregir las percepciones incorrectas del analista. Así pues, se define una función de utilidad que presenta dos componentes: una parte observable, determinada por el vector de características o atributos medibles de la alternativa y el vector de características socioeconómicas del individuo; y una componente no observable o aleatoria, definida para incorporar las distintas fuentes de aleatoriedad que han sido identificadas; en primer lugar, cualquier atributo no observado. El vector de atributos de las alternativas es normalmente incompleto, no es posible medir el conjunto total de elementos que el individuo considera en sus decisiones. Otra fuente de aparente aleatoriedad es la variación en los gustos no observada; la función de utilidad puede tener elementos no observados que varían entre individuos. En tercer lugar, los errores en la medición de los distintos atributos y en cuarto lugar, elementos de la función de utilidad no observables que se reemplazan por otros elementos que incluyen variables *proxy*.

DETERMINACION DE LA ENCUESTA

La determinación de la encuesta sobre análisis de la situación actual del transporte público en la ciudad de Ushuaia (ver copia adjunta) se ha realizado en base a los datos aportados en el estudio base de otros años, más otros datos adicionales que mejoran notablemente la información recabada y que pueden servir para ampliar la información que excede al fin de este informe.

El objetivo de esta encuesta, de entrevista personal, es conocer las características de las personas que habitan el hogar y de los viajes que realizan un día predeterminado ("día de viaje"). Una encuesta de entrevista personal es aquella en la que un encuestador está presente para registrar lo que expresa el encuestado en respuesta a una serie de preguntas que él le efectúa.

El procedimiento de la encuesta se inicia con un primer contacto del encuestador recogiendo información sobre el hogar y sus habitantes, incluyendo aspectos de su estructura, número de integrantes del hogar, y cantidad y tipos de vehículos. Además le comunica al hogar la fecha del "día de viaje" asignado. Dado que la información es totalmente objetiva, se usa un método de entrevista muy estructurado y en forma anónima.

Las encuestas realizadas se llevaron a cabo en diferentes zonas del ejido urbano de la ciudad de Ushuaia, siendo ellos las 640 viviendas, casco céntrico de la ciudad, monte gallinero, barrio Gaucho Rivero, entre otros. Las diferentes encuestas no han sido fáciles de realizar dado a que una parte de las personas a encuestar no han aceptado participar ni brindar información a pesar de que la misma es de carácter informativo y anónimo.

Se han realizado las mismas principalmente en paradas de líneas urbanas, dado a que son los usuarios directos de los transportes públicos de pasajeros, ya que de las diferentes encuestas no solamente utilizan la línea de colectivos, sino que también utilizan otros medios de transporte como taxi, remis o vehículo particular. La población investigada son todos los individuos integrantes de la Ciudad de Ushuaia.

Para cumplimentar con los objetivos antes mencionados se diseñó un instrumento de captación de la información compuesto por un formulario está dirigido a relevar información referida a la vivienda y a la composición del grupo familiar. También, otra parte del formulario está destinada a relevar las características de los viajes que realizan las personas de la vivienda.

En la sección de información general, se recaban datos que sirven para el conocimiento de las características socio — económicas de los censados. Las preguntas en este sentido están destinadas a conocer: Dirección: donde nos permite la identificación de la vivienda o zona encuestada. Número de personas que habitan el hogar: corresponde a la cantidad de personas que habitan en el hogar de manera habitual. Número de personas mayores de 5 años que habitan el hogar: corresponde a la cantidad de personas del apartado anterior cuyas edades superan los cinco años. Número

de visitas en el domicilio: corresponde a las personas que no residen habitualmente en el hogar, pero que se encuentran en el mismo en la fecha de la encuesta y cuyos desplazamientos también serán relevados. Número de vehículos en el hogar: en este apartado el encuestador debe completar la cantidad de vehículos del hogar seleccionado según su uso (Particular o Laboral), y cantidad de acuerdo al tipo de vehículo. Por ejemplo si el encuestado dispone de un minibús destinado al transporte escolar, el encuestador deberá registrar "1" en la casilla correspondiente a Minibus en el cuadro de Uso Laboral de la matriz. Ingreso mensual del hogar: En este caso el encuestador marcar con "X" en la casilla que corresponda de acuerdo con los estratos definidos para el estudio, que fue elaborado considerando los rangos más relevantes de la encuesta permanente de hogares, o en su defecto el valor absoluto del dato.

En la sección referida a los Datos del Grupo Familiar se recaba la información relativa a las personas que habitan el hogar. Permite conocer las características de las personas y su relación dentro del grupo familiar, comprende: Número de persona: se refiere a la identificación de las personas mayores de cinco años presentes en el hogar en la fecha asignada como "día de viajes". El número "1" corresponde a la persona que se selecciona como "Jefe del Hogar". Relación al Jefe: en este caso corresponde consignar la relación de parentesco que une a la persona (mayor de 5 años) con el jefe del hogar. Los miembros deberán clasificarse de acuerdo a una de las siguientes categorías: esposo/a, hijo/a, padre/madre, nieto/a, otro parentesco, sin parentesco, visita. Puede ocurrir que las visitas sean familiares del jefe de hogar. En este caso el encuestador deberá consignar a estas personas como "visita", prescindiendo de la relación de parentesco que una a la persona con el jefe, edad, según codificación prevista por rangos, sexo. Registro de conducir: se refiere a si la persona cuenta o no con la licencia de conductor. Ocupación: el encuestador clasifica la situación laboral de la persona en una de las siguientes seis categorías: en relación de dependencia, sin relación de dependencia, estudiante, ama de casa, sin ocupación u otra. La sección Viajes realizados en el día de la fecha, permite conocer si la persona efectuó viajes en la fecha asignada, por lo que se debe completar en forma posterior a la misma. Comprende: Si la persona realizó viajes en el día de medición, si los realizó para trasladarse por motivos laborales o particulares y qué medio de transporte utilizó para la concreción del mismo.

Por convención se adopta que deberán registrarse todos los viajes que tengan inicio entre las 0 hs. y las 24 hs. del "día de viajes" asignado. Así, no se registrarán los viajes que hayan tenido inicio el día anterior aunque su finalización acabe en la fecha asignada y si se relevaran aquellos viajes que comiencen en la fecha prevista aunque concluyan al día siguiente. Se recabarán los siguientes datos: Número Persona: corresponde al número que identifica a la persona que efectuó viajes. Por ejemplo: el número "1" señala que el viaje fue realizado por el jefe del hogar. Viaje Número: en esta columna se señalará en forma correlativa y para cada una de las personas la totalidad de los viajes realizados.

ENCUESTA - INSTRUCTIVO PARA ENCUESTADORES

Introducción

En el marco de la realización de un informe de análisis sobre la situación actual sobre el Transporte público, se tomó la determinación de efectuar una encuesta que fuera parte fundamental del análisis de la demanda.

Este tipo de trabajo permitirá obtener una gran cantidad de información sobre los viajes entre las que se puede mencionar por ejemplo medios utilizados, motivaciones, etc., lo que caracterizará a los mismos. De esta manera se podrán comprender mejor los desplazamientos y sus motivaciones, tanto en medios públicos como privados.

Objetivo

El objetivo de esta encuesta, de entrevista personal, es conocer las características de las personas que habitan el hogar y de los viajes que realizan un día predeterminado ("día de viaje").

Definición

Una encuesta de entrevista personal es aquella en la que un encuestador está presente para registrar lo que expresa el encuestado en respuesta a una serie de preguntas que él le efectúa.

Procedimiento

La etapa de la encuesta tiene lugar cuando el encuestador se acerca a los diferentes encuestados para llevar a cabo la entrevista utilizando para esto un formulario estructurado; informando composición del grupo familiar, vehículos propios según su uso, ingresos del hogar y viajes realizados.

Población Investigada y área geográfica relevada

Todos los individuos integrantes de la Ciudad de Ushuaia. Para la localización de los individuos se tomó como unidad de información a los encuestados en diferentes lugares del ejido urbano de la ciudad de Ushuaia.

Instrumento de relevamiento

Para cumplimentar con los objetivos antes mencionados se diseñó un instrumento de captación de la información compuesto por un formulario dirigido a relevar información referida a la vivienda y a la composición del grupo familiar y a relevar las características de los viajes que realizan las personas de la vivienda.

Guía para Completar los formularios

Como ya mencionáramos la captación de datos se ha estructurado mediante la utilización de un formulario tipo. A continuación se explicitan las consideraciones que deben tenerse en cuenta para el correcto llenado del mismo.

Información General: en esta sección se recaban datos que sirven para el conocimiento de las características socio — económicas de los hogares censados. Las preguntas en este sentido están destinadas a conocer:

Dirección: será provista al encuestador y le permitirá la correcta identificación de la vivienda seleccionada o la zona.

Número de personas que habitan el hogar: corresponde a la cantidad de personas que habitan en el hogar de manera habitual.

Número de personas mayores de 5 años que habitan el hogar: corresponde a la cantidad de personas del apartado anterior cuyas edades superan los cinco años.

Número de visitas en el domicilio: corresponde a las personas que no residen habitualmente en el hogar, pero que se encuentran en el mismo en la fecha de la encuesta y cuyos desplazamientos también serán relevados.

Número de vehículos en el hogar: en este apartado el encuestador debe completar la cantidad de vehículos del hogar seleccionado de acuerdo su uso, al tipo de vehículo y la cantidad de cada uno. Por ejemplo si el hogar encuestado dispone de un minibús destinado al transporte escolar, el encuestador deberá registrar "1" en la casilla correspondiente a Minibus en Laboral de la columna de la matriz.

Ingreso mensual del hogar: En este caso el encuestador deberá marcar con "X" en la casilla que corresponda de acuerdo con los estratos definidos para el estudio.

Datos del Grupo Familiar: en esta sección se recaba la información relativa a las personas mayores de cinco años que habitan el hogar. Permite conocer las características de las personas y su relación dentro del grupo familiar. Comprende:

Número de persona: se refiere a la identificación de las personas mayores de cinco años presentes en el hogar en la fecha asignada como "día de viajes". El número "1" corresponde a la persona que se selecciona como "Jefe del Hogar".

Relación al Jefe: en este caso corresponde consignar la relación de parentesco que une a la persona con el jefe del hogar. Los miembros deberán clasificarle de acuerdo a una de las siguientes categorías: esposo/a, hijo/a, padre/madre, nieto/a, otro parentesco, sin parentesco, visita. Puede ocurrir que la visita sean familiares del jefe de hogar. En este caso el encuestador deberá consignar a estas personas como "visita", prescindiendo de la relación de parentesco que una a la persona con el jefe.

Edad: en este caso el encuestador sólo deberá consignar la edad de la persona. El casillero grisado será completado a posteriori y en función de la codificación prevista.

Sexo: el encuestador deberá marcar con "X" en el casillero que corresponda.

Licencia de conducir: se refiere a si la persona cuenta o no con carnet de conductor. El encuestador deberá marcar con "X" en el casillero que corresponda.

Ocupación: el encuestador deberá clasificar la situación laboral de la persona en una de las siguientes seis categorías: en relación de dependencia, sin relación de dependencia, estudiante, ama de casa, sin ocupación u otra.

Viajes realizados en el día de la fecha: esta sección permite conocer si la persona efectuó viajes en la fecha asignada, por lo que se debe completar en forma posterior a la misma. Comprende:

Viajes Laborales / Otros Viajes: El encuestador deberá consignar con "X" en la casilla que corresponda. Si la persona realizó viajes por motivos laborales y otros.

Tipo de Transporte utilizado: El encuestador deberá consignar con "X" en la casilla que corresponda en función de qué tipo de transporte ha utilizado la persona.

Observaciones: El encuestador deberá exponer todas aquellas observaciones, anotaciones o aclaraciones que considere relevantes para el análisis que se lleva a cabo.

ENCUESTA SOBRE ANALISIS DE LA SITUACION ACTUAL DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD DE USHUAIA

PROGRAMA DE FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL PRODUCTIVO Y DE GESTIÓN FISCAL PROVINCIAL PROFIP BID 1588 /OC-AR



INFORMACION GENERAL

DIRECCION: _____	NUMERO DE VEHICULOS EN EL HOGAR AUTOS, CAMIONETAS MOTOS, CUATRICICLOS CAMION, MINIBUS OTROS MEDIOS DE TRANSP.	SEGUN SU USO		INGRESO MENSUAL DEL HOGAR DE \$ 0 A \$ 3.000 DE \$ 3.001 A \$ 6.000 DE \$ 6.001 A \$ 9.000 MAS DE \$ 9.000
NUMERO DE PERSONAS QUE HABITAN EN EL HOGAR <input type="text"/>		PARTICULAR	LABORAL	
NUMERO DE PERSONAS MAYORES DE 5 AÑOS <input type="text"/>				
NUMERO DE VISITAS EN EL DOMICILIO <input type="text"/>				

DATOS DEL GRUPO FAMILIAR								VIAJES REALIZADOS EN EL DIA DE LA FECHA							
PERSONA NRO.	RELACION JEFE DE HOGAR	EDAD	SEXO		LICENCIA DE CONDUCIR		OCUPACION	VIAJES LABORALES		OTROS VIAJES		TIPO DE TRANSPORTE UTILIZADO			
			MASC.	FEM.	SI	NO		SI	NO	REMIS	TAXI	COLECTIVO	VEHIC. PART.		
1	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
2	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
3	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
4	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
5	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
6	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
7	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
8	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
9	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
10	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

COD. PARENTESCO
 1. JEFE 5. NIETO/A
 2. CONYUGE 6. OTRO
 3. HIJO/A 7. SIN PARENTESCO
 4. PADRE/MADRE 8. VISITA

COD. EDADES
 1. 05-10 6. 35-45
 2. 11-15 7. 46-55
 3. 16-20 8. 56-65
 4. 21-25 9. > 65
 5. 26-35

CODIGO DE OCUPACION
 1. CON RELACION DE DEPENDENCIA
 2. SIN RELACION DE DEPENDENCIA
 3. ESTUDIANTE
 4. AMA DE CASA
 5. SIN OCUPACION
 6. OTRA

ZONIFICACIÓN DE LA CIUDAD

Metodológicamente distribuimos la ciudad en zonas de estudio cubriendo todos los hogares, donde se realizan los viajes de cada miembro de la familia y qué medio, dentro de las opciones del sistema de transporte utilizan. El modelo trata de explicar la operación del sistema de transporte dentro del área de estudio, cuyo perímetro físico está definido por el ejido urbano, y las influencias externas deben ser tratadas como datos exógenos del problema que el modelo debe considerar, pero que no puede explicar.

Definido el contexto espacial, el área de estudio constituyó la unidad básica del análisis de transporte. La primera característica deseable de las zonas es su homogeneidad en términos de utilización de suelos y de características socioeconómicas de la población, dado que éstas son dos variables fundamentales para explicar la demanda de viajes. El número de zonas fue una definición delicada que se analizó con sumo cuidado. A mayor número de zonas, el análisis de transporte es más preciso y detallado, pero también son mayores los requerimientos del modelo y de la información necesaria, ver la opinión del Prof Zadeh, respecto a mayor precisión menor significatividad.

Es recomendable que la zonificación distinga adecuadamente aquellas zonas singulares de la ciudad. Ello se justifica porque normalmente no poseen un comportamiento de viajes similar al de otras zonas preferentemente residenciales, comerciales o industriales. La ventaja de ello radica en que las zonas resultantes son homogéneas en términos del uso del suelo y en términos de los viajes generados y atraídos. Su tratamiento no es diferente al de otras zonas, con la salvedad de que en éstas no es necesario que existan hogares.

Los cortes temporales futuros son simulados introduciendo al modelo las variables de entrada correspondientes a cada período, con los valores que se estima que tales variables tomarán en el futuro. Luego se simula la operación del sistema en los períodos definidos y se sigue el procedimiento descrito anteriormente.

En base a una adecuada planificación de tareas de alumnos y profesores de la Universidad Nacional de la Patagonia "San Juan Bosco", durante el año 2005, se procedió a realizar las encuestas de demanda en los hogares de Ushuaia, cuyo objetivo principal era capturar patrones de comportamiento de los distintos elementos que interactúan en el sistema, o sea, lograr la calibración del modelo, entre los cuales se destacan los usuarios. Trabajaron bajo la *“hipótesis básica de que tales patrones de comportamiento permanecerán constantes en el futuro, lo que se hizo claramente discutible a medida que se consideran escenarios más distantes en el tiempo, como por ejemplo, no es posible garantizar que las tasas de generación de viajes para los hogares de ingreso medio con un automóvil, serán en 10 años más, las mismas que las actuales, o que el flujo migratorio desde el continente altere el desarrollo urbano de nuestra ciudad en forma significativa”*.

Tampoco es posible saber la valoración que los usuarios de distintos niveles de ingreso dan al tiempo de viaje, y si esta variable, permanecerá constante en el futuro. Mientras más cercano sea el horizonte temporal de aplicación, menor será la incertidumbre respecto a la validez del modelo, debido a que se reducen las posibilidades de alteración de los patrones de comportamiento y, por lo tanto, de los parámetros que fueron calibrados para el mismo. Siendo conveniente que los cortes temporales de análisis estén lo más cercano posible del año de calibración. Es posible y deseable limitar estos requerimientos predictivos a no más de 5 años, para evitar cargar con una responsabilidad excesiva al modelo. En nuestro caso el año base es el año 2005 llegando a noviembre del año 2011, con proyección al año 2016.

Complementando lo anterior, se debe considerar que el modelo de transporte requiere información exógena, tales como nivel de ingresos para el análisis de la elasticidad precio de la demanda, características sociales de los hogares, escenarios de desarrollo urbano, modelos demográficos, etc., cuyo horizonte de predicción es, en general, de corto plazo.

Más allá de las diferentes zonificaciones que se pueden realizar en la totalidad del ejido urbano, éste puede variar en función de la modalidad del transporte que se trate, así por ejemplo las agencias de remises dividieron en 49 zonas del ejido urbano de

la ciudad, basados en su análisis de que particionando la ciudad en esta cantidad de zonas, brindan una mayor cobertura de la ciudad y por ende un mejor servicio en tiempos y costos al momento de “tomar” un viaje. En el caso de los taxis, suele ser sensiblemente diferente ya que por su modalidad de tomar pasajeros en la vía pública y tener paradas fijas apostadas en diferentes zonas de la ciudad, permite que no haya tanta división de zonificaciones como la de los remises.

RECOPIACION DE RESULTADOS DE LAS ENTREVISTAS Y ENCUESTAS REALIZADAS

Es importante “*a priori*”, describir muy brevemente, información sobre factores que influyen en el comportamiento de las personas en la demanda. Dichos factores o llamados también ambientes, componen el macroentorno de la ciudad y sus habitantes, los cuales son de relevancia para el análisis del presente informe.

Ambiente Demográfico:

Según la información brindada por el INDEC, el crecimiento poblacional en la ciudad de Ushuaia se manifiesta de manera constante. Esto no solamente impacta sobre la demanda habitacional, sino que también se encuentra directamente relacionado con la infraestructura de calles y fundamentalmente al transporte público, generando permanentemente demandas no satisfechas en diferentes zonas de la ciudad.

El siguiente cuadro expone la tasa de crecimiento acumulada de la ciudad de Ushuaia, según datos del INDEC:

ANO	CANTIDAD DE HABITANTES	TASA DE CRECIMIENTO ACUM.
1991	29.411	
2001	45.785	55,67%
2010	56.956	24,40%

Este nivel de tasa de crecimiento acumulado posiciona a la ciudad Ushuaia y más a la Provincia de Tierra del Fuego, en la segunda provincia con más alto índice de crecimiento poblacional. Este crecimiento se da por la migración no solamente de personas de diferentes provincias, sino que también hay un alto porcentaje de inmigrantes extranjeros, donde el factor climatológico, geográfico y sociológico son diferentes a sus respectivos lugares de origen, pudiendo determinar patrones de comportamientos de la demanda diferentes.

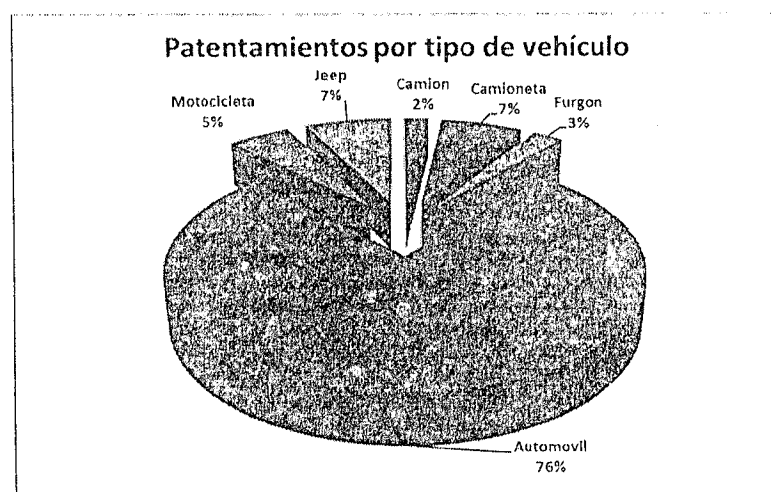
Ambiente Económico:

En la ciudad de Ushuaia, existe un alto porcentaje de habitantes que poseen ingresos familiares superiores a los nueve mil pesos mensuales, según información de

las estadísticas realizadas, muchas de esas familias a pesar de poseer ingresos superiores a lo informado, poseen vehículo particular y además en gran porcentaje, son usuarios del transporte público, sea remis, taxi o línea de colectivo.

En la ciudad de Ushuaia el crecimiento del parque automotor encabeza los porcentajes de patentamientos a nivel nacional en relación a la población que posee, osea que hay un alto nivel de vehículo per cápita. Esto debido no solamente a la gran facilidad del acceso al vehículo 0 km. mediante créditos prendarios, a sola firma, y los créditos brindados por las mismas automotrices, sino que los valores de los mismos, y sobre todo los vehículos importados, ingresan a la provincia a precios inferiores que en el continente dado a la exención de impuestos nacionales y gravámenes de importación.

Es así como en la actualidad la municipalidad de Ushuaia posee un acumulado de vehículos patentados que asciende a los 50.700 aproximadamente. Si realizamos un cruzamiento en la cantidad de habitantes de la ciudad y cantidad de vehículos patentados, en teoría y en términos numéricos podemos presuponer que tenemos alrededor de un vehículo cada 1,2 habitantes, siendo éste un porcentaje bastante elevado.



Este dato, no menor, genera un cambio de comportamiento ante la opción del transporte público, impactando negativamente con la saturación de tránsito vehicular que se presenta en la actualidad y que se evidencia como problema potencial en un futuro cercano.

La importancia del ambiente económico y el comportamiento de las personas al utilizar uno u otro transporte, se evidencia sobre todo en la utilización de taxis y remises a principios de cada mes, que es que cuando la gente percibe sus salarios y recurre a gastar un poco más de su dinero disponible, volviendo a bajar levemente en el resto de los días del mes.

Adicionamos y relacionamos dentro de este ambiente, al Turismo como factor importante y uno de los motores de la economía en la ciudad de Ushuaia. Así es como en temporada estival o de cruceros, se pueden observar variaciones en la demanda ya que principalmente entre los meses de diciembre, enero, febrero y finalmente marzo, son períodos sin clases y de vacaciones, donde gran porcentaje de la población sale de la isla. En contraposición, el turismo donde muestra sus índices máximos de visitantes, son en los meses mencionados, utilizando diferentes medios de transporte público, siendo los más usados el taxi o el remis, dejando casi de lado la utilización de la línea urbana, ya sea por no explotar o promocionar su utilización para dicho segmento o por falta de móviles. Esto sería muy beneficioso para la empresa concesionaria ya que compensaría la baja de boletos de habitantes locales, con turistas que deseen realizar recorridos claves por la ciudad.

Ambiente Sociocultural:

El comportamiento de la demanda en el transporte público de los habitantes en una ciudad suelen ser muy diferentes entre sí en cuanto su elección, pero que paradójicamente poseen patrones generales iguales. De las entrevistas realizadas a diferentes actores del sector del transporte público (salvo la línea urbana), los habitantes de la ciudad de Ushuaia presentan una serie de particularidades en su comportamiento, que repercuten en la utilización del sistema de transporte como el bajo nivel de paciencia de espera al momento de solicitar un taxi o remis. Se ha detectado que un considerable porcentaje de pasajeros llaman simultáneamente a diferentes agencias de remises y taxis, con el fin de conseguir transporte en el menor tiempo posible. Este comportamiento genera que en la ciudad se movilicen por lo menos 3 vehículos generando costos no recuperables para el taxi/remis lo que luego puede ser trasladado a la estructura de costos y posteriormente a la tarifa del servicio, movilización innecesaria impactando sobre el tránsito vehicular y el uso racional del suelo. El porcentaje

detectado de viajes denominados “papa”, que son los viajes que cuando llegan al lugar del pedido, no se concreta el servicio, rondan en el 5% con picos de 9% del total de los pedidos por parte del servicio de taxi y servicio de remis.

Se pueden llegar a mencionar también el comportamiento sobre los estacionamientos, escasa tendencia de traslados de pocas cuadras a pie, por lo que generalmente utilizan sus vehículos particulares, etc.

Ambiente Climático:

Siendo la ciudad de Ushuaia, la ciudad más austral del mundo, donde las temperaturas son muy bajas en invierno y relativamente bajas en verano, hace que este sea un punto de relevancia considerable, sobre todo a los usuarios del transporte de línea urbana, donde no solamente las frecuencias de la línea no satisface a la demanda, sino que las paradas deberían adecuarse o diseñarse de tal modo que el tiempo de espera refugie en cierta medida a los pasajeros.

Asimismo, la presencia de la nieve en las calles, representa un alto factor de complicaciones al momento de trasladarse en cualquier tipo de movilidad sea colectivos, taxis, remises, vehículos particulares, motos, bicicletas y peatones, generando demoras, congestionamientos y potencialidad en accidentes de tránsito, entre otros. Si bien la Municipalidad de Ushuaia, ha implementado un plan de limpieza de calles que mejora altamente la transitabilidad por ellas, no se está exento a los problemas detallados. El clima frío y los días de lluvia o mal tiempo, genera en las personas una conducta que se relaciona con la intolerancia de esperar demasiado tiempo en un transporte de colectivos, inclinándolo así, al uso de un taxi, remis o vehículo particular, cualquiera sea el motivo de su uso (laboral o no, de placer o por otra necesidad).

En cuanto al servicio, el factor climático también es un punto clave en cuanto a la durabilidad y mantenimiento de los vehículos ya que la sal o úrea utilizada para el descongelamiento de las calles, genera un deterioro avanzado en los mismos, debiendo en muchos casos cambiar repuestos, encareciendo la estructura de los costos.

Ambiente Geográfico:

Ushuaia tiene la particularidad de una ciudad de montaña con el agravante de que posee dos limitantes naturales que son infranqueables: el Canal Beagle y la Montaña. Esto ha generado que la ciudad se haya desarrollado a lo largo de estas limitantes y que posea escasas arterias principales que comuniquen ambos extremos de la ciudad y el casco céntrico, que sumado al alto porcentaje de vehículos per cápita y a la baja satisfacción de demanda del sistema de colectivos, genera congestionamientos en horas pico.

La aparición de nuevos sectores del ejido urbano, genera constantes modificaciones no solamente en recorridos de línea urbana, sino también moviliza a la modificación de estrategias logísticas en los taxis en cuanto a paradas y vehículos que transiten por esos sectores y a los remises, que muy posiblemente se vean en la necesidad de optar por establecerse con alguna sucursal. El inconveniente que genera estos sectores son principalmente por las calles de tierra o ripio, el cual genera deterioros continuos en todos los transportes, ocasionando por ejemplo que una unidad de taxi o remis no supere los dos años de utilidad, dado al gran desgaste que sufren los mismos.

Es importante resaltar aquí, que los ambientes que se han enunciado, se han elaborado basados en puntos importantes o relevantes de las entrevistas y encuestas realizadas, ya que existen una diversidad de factores o ambientes que también pueden influir en el comportamiento individual y/o colectivo de los individuos y la demanda en el transporte.

De las entrevistas y encuestas realizadas a diferentes actores que forman parte del sistema del transporte público de la ciudad, enunciaremos una serie de puntos de relevancia que permitirán llegar a conclusiones que brindarán un aporte importante a la situación actual del sistema de transporte público.

- Monitoreo satelital. No solamente para seguridad sino también para recabar información estadístico y para poder utilizarlo como desarrollo de tecnología aplicado al transporte público.
- De las entrevistas realizadas, hubo una opinión unánime en cuanto a que el servicio de taxis y remises, deben ser regulados con sus particularidades de regulación actual.
- La falta de estacionamientos, generan grandes congestionamientos en el tránsito a la espera de un lugar. Esto se potencia en horarios de entrada y salidas escolares.
- Falta de mantenimiento de calles, genera el deterioro de los vehículos.
- La línea urbana de colectivos no son suficientes para satisfacer la demanda. Gran cantidad de usuarios han manifestado la falta de higiene en los mismos y extensos tiempos de espera entre móviles. Baja frecuencia de colectivos, que se debe en muchos casos a la falta de móviles disponibles, congestionamiento en las calles, factores climáticos en época invernal. Asimismo, se evidencia que se debe evaluar las frecuencias de los colectivos en los diferentes horarios del día.
- Hay recorridos de la línea de colectivos que no cubren zonas de la ciudad como la zona alta de Alem, Magallanes, Andorra, Rio Pipo, zona del Barrio Andino, principalmente.
- Se han presentado varios inconvenientes en el tamaño de los colectivos en cuanto a la maniobrabilidad en algunas calles y recorridos, lo que ha obligado en varias oportunidades a modificar los recorridos. Una alternativa propuesta es que se adicionen colectivos de tamaños inferiores para ciertos recorridos, permitiendo realizar también conexiones con los otros recorridos. Generar recorridos diferenciales y rápidos.
- Rever los márgenes de ambos lados de algunas calles céntricas de la ciudad, para evitar congestionamientos en el tránsito vehicular.
- Ante el planteo de una posible solución en cuanto al estacionamiento de vehículos en la vía pública, todos los encuestados se han mostrado en cierta medida a favor de que se evalúe la posibilidad de una modificación en el código de planeamiento urbano, que obligue a que los edificios privados o públicos, posean estacionamiento o cocheras propias.
- Algunos entrevistados, han considerado estudiar la posibilidad de establecer vedas en la zona céntrica de la ciudad para vehículos particulares.

- En un radio de 5 cuadras de la zona céntrica, existen al menos 5 establecimientos educativos, en donde los horarios de entrada y salidas son similares, ocasionando estacionamientos en doble y tercer fila, congestiónamiento de vehículos circundantes y de vehículos que transitan por varias calles comprometidas y trascendentes del casco céntrico de Ushuaia. Se propone evaluar, conjuntamente con algunos establecimientos, el diferimiento de entrada y salidas de cada uno de ellos a fin de que minimizar la alta cantidad de vehículos en la zona mencionada.
- Semaforización en algunas intersecciones claves para la agilización y ordenamiento del tránsito vehicular.
- Aumentar controles sobre el transporte público evaluando la cantidad de personal para cumplir con las expectativas de control.
- Desarrollo de la avenida Perito Moreno que conecta la zona céntrica con las fábricas, shopping y las 640 viviendas.
- Planteamiento sobre mejorar, reordenar /o reformular, ordenanzas sobre el transporte público.
- Se detectó que existe gran cantidad de usuarios de taxis que no usan remis.
- La espera promedio de taxis y remis es entre 7 y 13 minutos, dependiendo del tránsito y condiciones climáticas, principalmente.
- Necesidad de instalar en la ciudad de Ushuaia, una estación de Gas Natural Comprimido, para el abastecimiento de los taxis y remises, lo que permitirá mejorar los costos operativos, bajar los niveles de contaminación ambiental, no generar dependencia de la nafta/gas-oil en cuanto a la falta de abastecimiento esporádico.
- Interés en que los taxis posean un sistema de ploteado obligatorio que generen identificación visual hacia los habitantes y turistas.
- Con relación a la demanda futura se determinó que la misma está relacionada, por un lado con la variación del número de viajes en relación a como se incrementa la población de la ciudad. Según estudios ya realizados por la Universidad de Córdoba y la Universidad de la Patagonia San Juan Bosco, la tasa de crecimiento anual es del 6% valor que hemos corroborado en este nuevo estudio. Por otra parte, debemos considerar la evolución de los viajes en función de la tasa origen y destino, según la base tomada sobre los estudios ya mencionados, para seguir una misma de análisis que ha resultado clara y confirmada, la tasa de crecimiento

anual es de 8,5 %. Asimismo hemos considerado la partición modal en cuanto a la elección del modo de transporte por parte de los usuarios, sobre el total de los viajes realizados. Con el fin de tener en cuenta las dos variables porcentuales, **se establece un crecimiento de 7,25 % anual**, como incremento de la demanda futura.

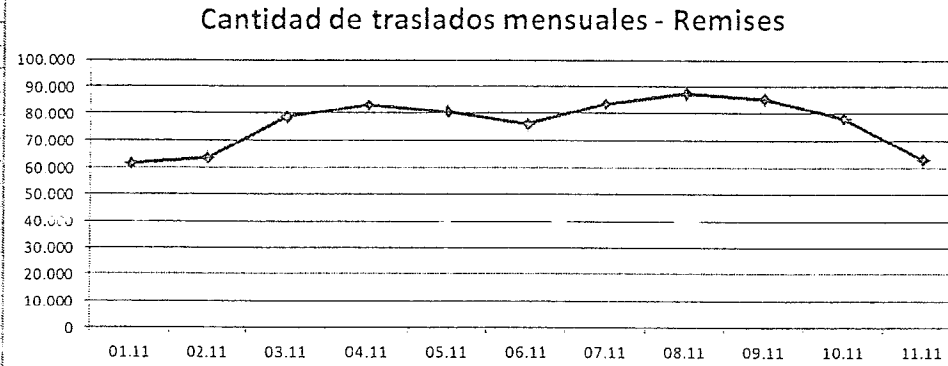
De todos modos, este valor de 7,25 % de crecimiento anual, debe ser monitoreado y revisado a fin de comprobar la evolución de estas tres variables analizadas. Este valor, que es el que se viene aplicando desde el año 2005, ha resultado el mas aproximado al crecimiento de los viajes/día.

Este incremento de la demanda, debería ser satisfecho incorporando mas líneas de transporte de colectivos, diagramando diferentes combinaciones de recorridos, que vinculen un recorrido circunvalatorio, con otros recorridos perpendiculares a este, que posibiliten que los diferentes barrios de la ciudad tengan acceso al transporte público, o incorporando mas unidades a los ya establecidos. En segundo lugar de prelación la demanda debería ser cubierta por taxis y remis.

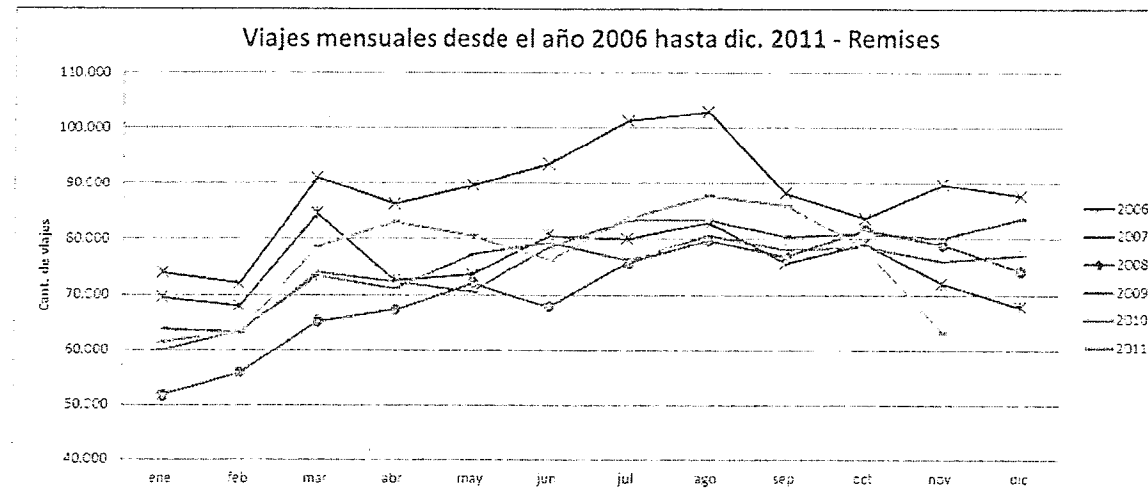
El Municipio debe implementar una política pública relacionada con este tema que desanime la utilización del transporte particular como medio de transporte, dando prioridad a un sistema de transporte público de pasajeros de alta calidad.

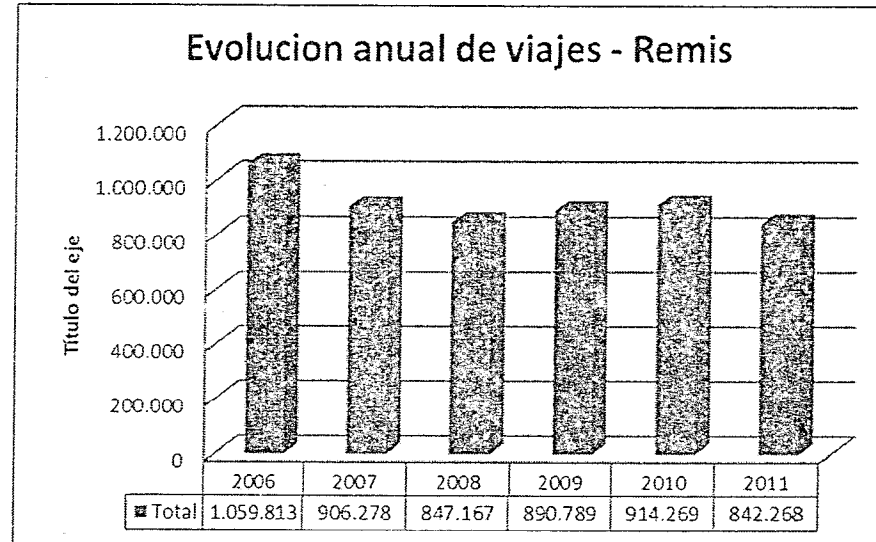
ESTADISTICAS DE LAS DEMANDAS

MESES	CuentaDeIdTraslados
01.11	61.470
02.11	63.357
03.11	78.654
04.11	83.078
05.11	80.551
06.11	76.167
07.11	83.777
08.11	87.771
09.11	85.935
10.11	78.316
11.11	63.168



AÑOS	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep	oct	nov	dic	Total
2006	73.900	71.996	91.011	86.222	89.626	93.563	101.263	102.964	88.128	83.692	89.783	87.665	1.059.813
2007	69.526	68.008	84.588	72.488	73.608	80.570	80.020	83.039	75.588	79.073	71.960	67.810	906.278
2008	51.773	55.954	65.125	67.224	72.021	67.934	75.681	79.788	76.775	81.700	78.924	74.268	847.167
2009	60.006	63.487	73.371	71.014	77.252	79.389	76.087	80.634	77.977	78.549	75.954	77.069	890.789
2010	63.761	63.197	73.983	72.230	70.518	78.499	83.409	83.412	80.448	80.990	80.111	83.711	914.269
2011	61.471	63.367	78.654	83.079	80.551	76.167	83.785	87.773	85.937	78.316	63.168	0	842.268





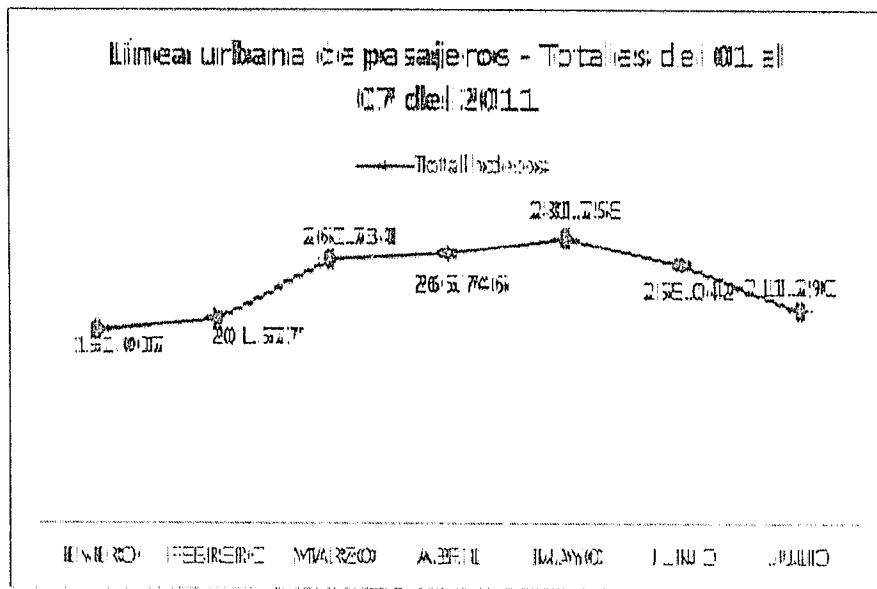
AÑO	MES	Camion	Camioneta	Furgon	Automovil	Casa rodan	Acoplado	Semiremolq	Colectivo	Motociclet	Trailer	Jeep	Maquinas V
2004	Enero	0	4	1	47	0	0	0	5	1	0	2	0
2004	Febrero	4	4	1	45	0	0	1	1	0	0	6	0
2004	Marzo	1	2	1	58	0	0	0	1	1	0	5	0
2004	Abril	3	3	4	55	0	0	0	0	0	0	4	0
2004	Mayo	0	2	0	65	0	0	0	3	0	0	0	0
2004	Junio	1	5	3	62	0	0	0	0	2	0	5	0
2004	Julio	2	5	6	59	0	0	0	1	0	0	4	0
2004	Agosto	4	7	3	71	0	0	1	2	0	0	2	0
2004	Septiembre	6	10	3	56	0	0	0	1	2	0	5	0
2004	Octubre	1	11	1	75	0	0	0	4	0	0	1	0
2004	Noviembre	0	9	3	87	0	0	0	2	2	0	3	0
2004	Diciembre	3	16	0	61	0	0	0	16	0	0	7	0
TOTAL 2004		25	78	26	741	0	0	2	36	8	0	44	0
2005	Enero	3	7	3	91	0	0	2	2	1	0	10	0
2005	Febrero	3	3	6	86	0	0	0	0	2	0	2	1
2005	Marzo	4	8	4	91	0	0	1	3	1	0	2	0
2005	Abril	4	7	9	119	0	1	1	0	0	0	6	0

2005	Mayo	6	12	7	111	0	0	0	0	1	0	3	0
2005	Junio	8	15	10	76	0	0	0	1	1	0	7	0
2005	Julio	0	10	1	88	0	0	0	2	4	0	5	1
2005	Agosto	1	9	2	68	0	0	0	2	5	0	7	0
2005	Septiembre	4	23	5	93	0	0	0	2	4	0	7	0
2005	Octubre	4	13	7	91	0	0	1	1	3	0	8	0
2005	Noviembre	5	10	9	107	0	0	1	0	7	0	5	2
2005	Diciembre	6	12	2	92	0	0	2	6	11	0	6	0
TOTAL													
2005		48	129	65	1113	0	1	8	19	40	0	68	4 1495
2006	Enero	8	13	3	154	0	0	1	1	6	0	19	0
2006	Febrero	3	4	7	103	0	0	1	1	7	0	9	0
2006	Marzo	5	11	6	150	0	0	1	3	3	0	8	0
2006	Abril	6	14	1	131	0	0	1	5	3	0	8	3
2006	Mayo	7	15	12	135	0	0	1	3	3	1	9	2
2006	Junio	1	14	1	120	0	0	1	2	4	0	7	0
2006	Julio	10	15	6	106	0	1	2	2	7	0	19	1
2006	Agosto	3	12	6	141	0	0	1	3	6	0	17	1
2006	Septiembre	7	17	3	193	0	0	0	6	3	0	22	0
2006	Octubre	5	12	5	200	0	0	1	11	6	0	16	0
2006	Noviembre	5	18	12	188	0	0	2	7	13	0	19	5
2006	Diciembre	5	17	7	118	0	0	2	5	15	0	12	1
TOTAL													
2006		65	162	69	1739	0	1	14	49	76	1	165	13 2354
2007	Enero	2	22	12	239	0	0	1	5	19	0	30	0
2007	Febrero	8	14	5	126	0	0	1	5	9	0	12	1
2007	Marzo	1	21	13	224	0	0	2	4	12	0	12	0
2007	Abril	3	12	4	157	0	0	2	6	7	0	15	0
2007	Mayo	5	30	10	190	0	0	2	4	6	0	22	2
2007	Junio	5	20	6	155	0	0	2	4	4	0	15	0
2007	Julio	5	13	1	214	0	0	2	7	5	0	22	0
2007	Agosto	6	12	4	250	0	0	1	5	7	0	29	1
2007	Septiembre	2	16	5	222	0	0	3	10	11	0	26	0
2007	Octubre	6	13	12	262	0	0	1	3	10	0	20	1
2007	Noviembre	3	8	4	156	0	0	3	8	8	0	25	0
2007	Diciembre	6	22	7	225	0	0	2	16	19	0	29	0
TOTAL													
2007		52	203	83	2420	0	0	22	77	117	0	257	5 3236

2008	Enero	3	26	6	285	0	0	2	8	15	0	51	0
2008	Febrero	5	14	9	217	0	0	1	4	13	0	17	0
2008	Marzo	7	17	5	186	0	0	0	4	18	0	15	1
2008	Abril	4	14	6	235	0	0	1	2	10	0	35	1
2008	Mayo	6	20	7	214	0	0	2	2	6	0	28	1
2008	Junio	6	18	5	213	0	0	1	7	7	0	35	0
2008	Julio	6	20	3	215	0	0	2	2	5	0	30	0
2008	Agosto	4	16	11	208	0	0	0	4	7	0	32	0
2008	Septiembre	7	20	11	220	0	0	3	8	19	0	35	0
2008	Octubre	3	18	12	244	1	0	1	2	12	0	30	0
2008	Noviembre	4	23	4	154	0	0	1	13	10	0	24	0
2008	Diciembre	3	13	5	184	0	0	2	3	24	0	23	0
TOTAL 2008		58	219	84	2575	1	0	16	59	146	0	355	3 3516
2009	Enero	4	12	6	204	1	0	0	6	43	0	29	0
2009	Febrero	4	13	3	145	0	0	0	5	32	0	12	1
2009	Marzo	5	14	10	163	0	0	0	3	19	0	22	0
2009	Abril	1	15	5	114	0	0	1	3	11	0	13	0
2009	Mayo	7	6	7	135	0	0	0	0	13	0	12	0
2009	Junio	2	18	5	144	0	0	0	6	9	0	22	0
2009	Julio	7	16	3	160	0	1	0	0	6	0	15	0
2009	Agosto	2	15	9	120	0	0	0	0	3	0	20	3
2009	Septiembre	2	19	7	189	0	0	1	2	20	0	20	2
2009	Octubre	3	21	9	180	0	0	1	3	18	0	23	0
2009	Noviembre	3	9	7	171	0	0	1	2	17	0	17	0
2009	Diciembre	3	8	8	168	0	0	2	2	27	0	17	0
TOTAL 2009		43	166	79	1893	1	1	6	32	218	0	222	6 2667
2010	Enero	3	16	7	227	0	0	0	1	20	0	32	3
2010	Febrero	2	16	5	195	0	0	1	1	18	0	21	0
2010	Marzo	4	12	5	228	0	0	1	1	10	0	20	0
2010	Abril	3	19	8	216	0	0	2	4	19	0	23	0
2010	Mayo	1	15	10	194	0	0	2	1	11	0	25	0
2010	Junio	3	17	9	216	0	0	2	1	7	0	17	0
2010	Julio	1	17	3	230	0	0	0	2	7	0	19	0
2010	Agosto	4	17	4	269	0	0	0	2	21	0	16	0
2010	Septiembre	3	20	13	308	0	0	2	3	17	0	14	0
2010	Octubre	6	20	12	282	0	0	2	2	35	0	21	5

2010	Noviembre	5	23	6	340	0	0	0	9	45	0	18	0
2010	Diciembre	5	14	10	225	0	0	0	2	33	0	13	0
	TOTAL 2010	40	206	92	2930	0	0	12	29	243	0	239	8 3799
2011	Enero	7	42	11	399	0	0	2	9	36	0	34	0
2011	Febrero	6	29	3	266	0	0	2	3	37	0	11	1
2011	Marzo	4	32	9	319	0	0	1	4	46	0	27	0
2011	Abril	8	35	7	366	0	0	4	11	13	0	23	0
2011	Mayo	4	30	5	366	0	0	2	6	23	0	15	1
2011	Junio	8	29	13	305	0	0	2	3	18	1	35	1
2011	Julio	7	28	6	316	0	0	1	4	29	0	26	1
2011	Agosto	13	38	7	379	0	0	5	3	27	0	24	1
2011	Septiembre	5	48	9	402	0	0	3	2	29	0	30	0
2011	Octubre	16	29	5	360	0	0	2	2	27	1	21	0
2011	Noviembre	17	33	7	319	1	0	5	2	38	0	22	0
2011	Diciembre	17	17	1	200	0	0	8	3	24	1	12	0
	TOTAL 2011	112	390	83	3997	1	0	37	52	347	3	280	5 5307

PATENTAMIENTOS NUEVOS ANUALES								INDICES DE CRECIMIENTO POR VEHICULO						
ANO	Camion	Camioneta	Furgon	Automovil	Motocicleta	Jeep	PATENTAMIENTO TOTAL	CRECIMIENTO	Camion	Camioneta	Furgon	Automovil	Motocicleta	Jeep
TOTAL 2005	48	129	65	1.113	40	68	1.310							
TOTAL 2006	65	162	69	1.739	76	165	2.066	57,7%	35,4%	25,6%	6,2%	56,2%	90,0%	142,6%
TOTAL 2007	52	203	83	2.420	117	257	2.880	39,4%	-20,0%	25,3%	20,3%	39,2%	53,9%	55,8%
TOTAL 2008	58	219	84	2.575	146	355	3.149	9,3%	11,5%	7,9%	1,2%	6,4%	24,8%	38,1%
TOTAL 2009	43	166	79	1.893	218	222	2.281	-27,6%	-25,9%	-24,2%	-6,0%	-26,5%	49,3%	-37,5%
TOTAL 2010	40	206	92	2.930	243	239	3.375	48,0%	-7,0%	24,1%	16,5%	54,8%	11,5%	7,7%
TOTAL 2011	112	390	83	3.997	347	280	4.667	38,3%	180,0%	89,3%	-9,8%	36,4%	42,8%	17,2%
TOTAL	418	1.475	555	16.667	1.187	1.586	19.728	27,5%						



De la información recabada y las entrevistas que se han realizado para la elaboración del presente informe, resaltamos que no hemos podido contar con la colaboración de la empresa de la línea urbana de colectivos, pese a la insistencia de nuestra parte en tener entrevistas e información que permita confeccionar informes mas detallados sobre todo en lo inherente a estructuras de costo, políticas de mejoras de su oferta e información estadísticas. Por el contrario hemos recibido muy buena asistencia e información de la agencia de remises, la Sra. Directora de Transporte Norma Navarro, la Asociación Propietarios de Taxis y el Sr. Subsecretario de Gobierno Guillermo Estévez, entre otros.

ANÁLISIS DEL IMPACTO DE LA DEMANDA TURÍSTICA EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LA CIUDAD

Ushuaia como ciudad turística, ha tenido un crecimiento sostenido de la actividad en la última década. Desde la perspectiva de la actividad turística relacionada con el transporte público, consideramos la realización de un análisis de los orígenes y destinos de esta particular demanda como así también la partición modal a quien adjudicar esta demanda.

Los destinos relevados, tanto en la Administración de Parques Nacionales, como en la Secretaría de turismo Municipal o el Instituto Fueguino de Turismo, arrojan como resultado, el parque nacional tierra del fuego como el destino al que los visitantes arriban por medios del segmento del transporte público, en su partición modal ubicándose en primer lugar, el taxi, los remises, y los transportes especiales de línea regular.

Parque Nacional Tierra del Fuego.

El Parque Nacional Tierra del Fuego tiene un extensión de Km cuadrados, esta se llega al parque siguiendo la ruta nacional N^a 3, que finaliza en jurisdicción del parque en la bahía Ensenada, y se encuentra a una distancia de 12 kilómetros de la ciudad. Camino al parque por la ruta 3, de ripio, se encuentra la estación del tren del fin del mundo, el campo de golf, y el camping municipal. Por medio del tren del fin del mundo, es otra manera de acceder al parque. Otra forma de acceso está dada por el ingreso de personas en excursión marítima, desde el puerto de Ushuaia, hasta el muelle ensenada, ubicado en la bahía homónima, en inmediaciones de la finalización de la ruta nacional número tres.

Los visitantes del parque son; los residentes y turistas

Año, tras año, la demanda ha sido creciente y sostenida, a la vez está compuesta por turistas y residentes que utilizan el parque nacional como zona recreativa, fundamentalmente en los fines de semana y los días feriados.

El ingreso de vehículos concesionarios de taxis durante la temporada alta turística es de 60 autos por día.

Los turistas que ingresan al parque nacional, provienen en su gran mayoría de los cruceros turísticos que arriban al puerto de Ushuaia, en lo que van de los meses de septiembre, octubre y noviembre del corriente año, ingresaron por vía marítima 6.429 pasajeros.

Es importante destacar que las temporadas alta turística, coincide con la temporada de vacaciones de la población local, en lo que va del mes de diciembre de 2011 salieron por vehículo de la Isla 8.000 fueguinos, con lo cual no es equivocado pensar que de alguna manera se compensan los flujos de usuarios en una temporada alta turística que coincide con el periodo de vacaciones de los pobladores locales. Este esquema de datos no lleva a pensar que la temporada turística coadyuva a mantener un servicio de taxis y remixes calificados, toda vez que las dos flotas poseen vehículos modernos y los servicios poseen un margen de rentabilidad positivo, gracias en parte a contar con una estructura de costos conformada que les permite a quienes gozan de una administración sana de sus recursos mantener una rentabilidad media de los servicios que presta.

Por lo expuesto se considera que el turismo lejos de impactar negativamente en el sistema de transporte, sería uno de los factores a considerar como puntales de la actividad.

Evolución Anual de Pasajeros

Temporada	Entradas	Pasajeros	Tripulantes
1995 - 1996	139	14.122	
1996 - 1997	111	12.244	
1997 - 1998	138	29.095	
1998 - 1999	144	30.704	
1999 - 2000	183	42.943	
2000 - 2001	180	50.374	
2001 - 2002	159	52.764	
2002 - 2003	179	56.969	
2003 - 2004	222	58.051	
2004 - 2005	259	63.858	
2005 - 2006	300	81.127	
2006 - 2007	349	87.375	
2007 - 2008	377	117.266	57.274
2008 - 2009	360	115.172	60.074
2009 - 2010	188	64.434	32.650
2010 - 2011	275	74.579	36.093

Como se desprende del cuadro, la actividad se viene incrementando desde el año 1995 hasta el 2009, cuando el continente desde donde provienen la gran mayoría de los visitantes, inició uno de los ciclos recesivos de su política económica y los pasajeros en consecuencia comenzaron a descender o estabilizar su crecimiento, para iniciar nuevamente su recuperación hasta llegar a nuestros días.

Si bien en el estudio de la demanda se ha considerado como inciden los turistas y visitantes en el sistema de transporte, nótese que se produce la compensación de una baja en la demanda de los servicios por parte de los ciudadanos residentes, en virtud a que se produce en época de temporada alta turística la mayor cantidad de salidas de la provincia de los habitantes de Ushuaia, con la llegada de turistas y visitantes, extranjeros y nacionales.

INFORME FINAL

El estudio de mercado es una fuente de información que tiene como objetivo constituirse en una herramienta útil y dinámica a la hora de tomar decisiones relacionadas con el sistema de transporte público de pasajeros. Toda la información recabada, ha sido analizada y se ha construido una matriz de planificación a manera de ejemplo y con el propósito de mostrar una alternativa de las múltiples que pueden obtenerse con su estudio.

Si bien hemos desarrollado una matriz de marco lógico, los problemas listados, son los que hemos detectado, esto no quiere decir, que no existan otros problemas, o que existan algunos sobre los cuales el municipio haya diseñado una política de intervención.

Nótese además que se ha cambiado la denominación del árbol de soluciones por el nombre de sugerencias, entendiendo que las soluciones a los problemas detectados deben encontrarse en un marco de consenso entre el estado municipal y el resto de los actores involucrados, en la medida en que el instrumento de planificación represente la voluntad acordada del mayor número de actores intervinientes, mayor será el alcance de las políticas que se implementen.

Antes del inicio del estudio de mercado, teníamos el convencimiento que estábamos frente a un problema de difícil solución en el mediano y largo plazo, sin la aplicación de una estrategia de intervención que introdujera modificaciones a las acciones que se venían desarrollando por parte del municipio.

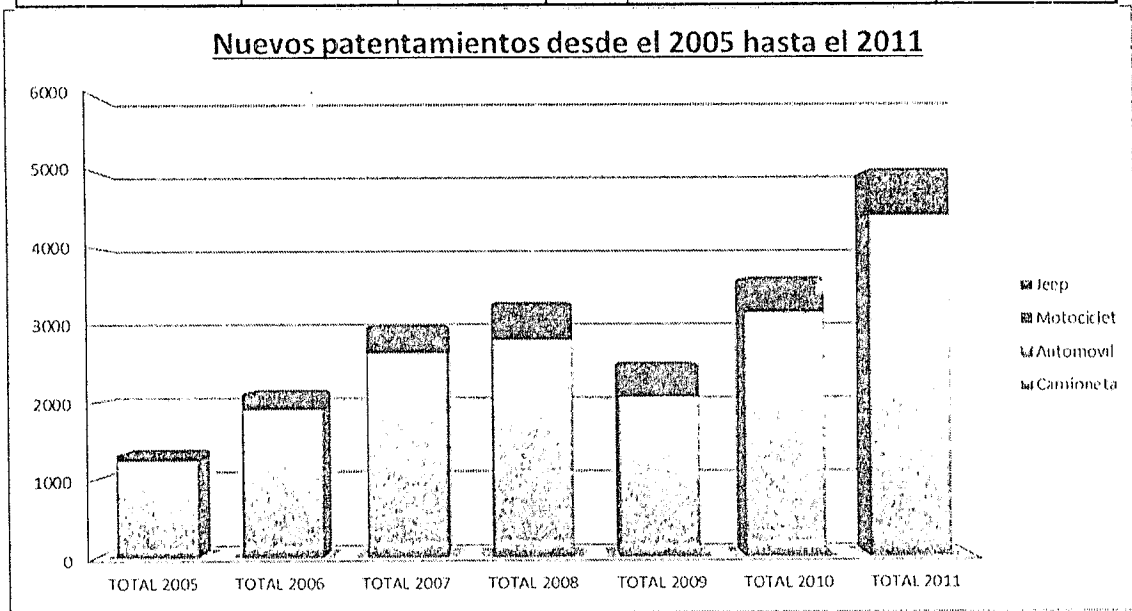
Creemos que la primera premisa que nos tocó analizar, que fue la de estudiar cual es la demanda sostenida de vehículos particulares, a esta ya complicada geografía urbanística. Ushuaia cuenta en los últimos días del mes de diciembre de 2011 con más de 50.000 vehículos particulares patentados, teniendo en los últimos seis años una tendencia de crecimiento sostenida, la proyección de estos índices en el mediano y largo plazo dan como resultado serios inconvenientes relacionados con congestionamientos en la circulación de vehículos en la ciudad de Ushuaia, que se agravan más aun con las características geofísicas y morfológicas particulares que venimos resaltando a lo largo

del estudio. La proyección en cuanto al uso racional del suelo demanda políticas de estado aplicadas en un corto lapso de tiempo.

Cuadros comparativos relacionados con la incorporación de vehículos al parque automotor de la ciudad, desde el año 2005 a la fecha:

MES	Camion	Camioneta	Furgon	Automovil	Motocicleta	Jeep	PATENTAMIENTO TOTAL	% CRECIMIENTO
TOTAL 2005	48	129	65	1.113	40	68	1.463	
TOTAL 2006	65	162	69	1.739	76	165	2.276	55,6%
TOTAL 2007	52	203	83	2.420	117	257	3.132	37,6%
TOTAL 2008	58	219	84	2.575	146	355	3.437	9,7%
TOTAL 2009	43	166	79	1.893	218	222	2.621	-23,7%
TOTAL 2010	40	206	92	2.930	243	239	3.750	43,1%
TOTAL 2011	112	390	83	3.997	347	280	5.209	38,9%
							21.888	26,9%

MES	Camioneta	Automovil	Jeep	PATENTAMIENTO TOTAL	% CRECIMIENTO
TOTAL 2005	129	1.113	68	1.310	
TOTAL 2006	162	1.739	165	2.066	57,7%
TOTAL 2007	203	2.420	257	2.880	39,4%
TOTAL 2008	219	2.575	355	3.149	9,3%
TOTAL 2009	166	1.893	222	2.281	-27,6%
TOTAL 2010	206	2.930	239	3.375	48,0%
TOTAL 2011	390	3.997	280	4.667	38,3%
				19.728	27,5%



Ushuaia, tiene la necesidad de plantear un servicio de transporte urbano de excelencia, porque en un futuro no muy lejano, sus ciudadanos no van a tener otras

alternativas de movilidad, la situación actual ya es muy complicada, no se encuentran en los horarios de funcionamiento de comercios, escuelas y administración pública lugares de estacionamiento, se dan en distintos horarios del día y en diferentes sectores de la ciudad congestionamientos de tránsito, existen por las características geográficas de la ciudad intersecciones de calles que deberían ser evaluadas en cuanto a la conveniencia de semaforizarlas y en otras, se debe evaluar reprogramar los tiempos de semaforización. Una causa que hemos notado contribuye a un inadecuado uso de la vía pública, está dado por el comportamiento de los automovilistas, algunos por desconocimiento de la normativa de tránsito, y otros, por desplegar una conducta inadecuada.

Los congestionamientos como vimos a lo largo del estudio, no solo tienen que ver con un uso racional de suelo, sino también con problemas medioambientales de contaminación, tenemos que formular una estrategia de intervención que reduzca drásticamente el índice de ocupación del suelo por parte de vehículos particulares. Para ello, es indispensable contar con un servicio de transporte público de pasajeros de excelencia, un servicio que permita con sus diferentes modos, cubrir el 100 % de las demandas de movilidad de los vecinos de la ciudad en toda su extensión.

El transporte público es una herramienta fundamental para solucionar los problemas de transporte urbano y lograr una ciudad eficiente y equitativa, ya que el transporte público es más eficiente que el privado motorizado en términos de pasajeros transportados por unidad de espacio, consumo energético e impactos ambientales, a saber:

- Un vehículo de transporte público necesita menos espacio por persona transportada para moverse por la ciudad. Un ejercicio típico es sobre un bus con 60 personas adentro (la capacidad máxima de un bus estándar), y demostrar cómo el espacio necesitado para moverse es mucho menor que el utilizado por esas 60 personas en 47 automóviles particulares (con una tasa de ocupancia promedio de 1,3 personas por vehículo). Así, el espacio necesario para mover la misma cantidad de personas implica una utilización mucho menor de espacio cuando éstas se movilizan en transporte público.

- En cuanto al consumo energético e impactos ambientales, el transporte público pareciera tener mayores emisiones que un automóvil, especialmente al compararse un bus con combustible Diesel de mala calidad con un automóvil con estándares de emisiones aceptables. No obstante, incluso en este caso se debe tener en cuenta nuevamente la calidad de personas transportadas en cada sistema de transporte. En el ejemplo anterior, un automóvil que movilice 1,3 personas en promedio y tenga unas emisiones 20 veces más bajas que las de un bus Diesel no sería más eficiente energética ni ambientalmente, pues el bus estaría movilizandando 60 personas, y a sí el factor de emisión por persona transportada se divide entre todos los ocupantes del vehículo. Esta comparación se vuelve aún más favorable para el transporte público con un bus articulado (160 pasajeros) con motor “Euro IV” o con un vehículo de transporte público de energía eléctrica.

Además, se deben tener en cuenta sus características de equidad social y eficiencia de inversión de recursos públicos, pues la inversión en transporte público tiene mas repercusiones en la población de una ciudad. En este sentido, el transporte público es más equitativo por:

- La mayor facilidad para las personas de menores ingresos para acceder a este transporte en comparación con el transporte privado.
- La mayor accesibilidad a bienes y servicios que genera la existencia de un transporte público.
- La disminución de inseguridad vial al priorizarse el transporte público.

Por otra parte, las inversiones en transporte público son más eficientes dado que son mucho menores que las realizadas para el transporte privado. Una comparación rápida de la inversión necesaria para movilizar miles de vehículos privados en una avenida o calles y la esperada para la movilización de la misma cantidad de personas en transporte público demuestra que éste es mucho menos costoso que aquel en términos de pasajeros transportados.

Los ejemplos anteriores implican una concepción del transporte público más comprensiva, donde se buscan mejorar las necesidades de transporte de las personas antes que las de los vehículos particulares, y donde en consecuencia se enfatiza la

utilización de transporte público y no motorizado por encima de la utilización del transporte privado motorizado. Esto a su vez también tiene consecuencias favorables en términos de menor segregación espacial y densidades más apropiadas en las ciudades.

En definitiva, la mejoría de los sistemas de transporte público es crucial para el desarrollo sostenible de la ciudad de Ushuaia en términos sociales, ambientales, económicos. Políticos y urbanísticos. Especialmente en una ciudad como ésta, en constante desarrollo, donde se tiene que fomentar el uso del transporte público y evitar el cambio modal hacia el automóvil particular por insatisfacción con el servicio de transporte público.

Como anotamos anteriormente, hemos planteado como estrategia del informe final, establecer un árbol de problemas que permita visualizarlos, que han sido detectados durante la realización del estudio, para sugerir a partir de ellos al municipio estrategias de intervención para transformar estos problemas en alternativas de solución que puedan contribuir a lograr un sistema de transporte público eficiente y eficaz, a la hora de consensuar políticas con el resto de los actores.

Cada una de las sugerencias planteadas, podrá ser considerada por el área competente del municipio con el fin de determinar si son o no, alternativas viables, desde el punto de vista presupuestario y logístico operativo.

En lo referente al estudio de la demanda, tenemos que notar que la demanda es creciente, que se incrementan en forma sostenida y constante el número de viajes que los usuarios realizan en los servicios de transportes, ya sea en taxis, remis o transporte urbano. De los análisis de las encuestas se obtienen los siguientes resultados:

- Un alto porcentaje de las familias encuestadas utilizan un medio transporte público para dirigirse a sus lugares de trabajo o centros educativos.
- El 70% de ellos, o sea aquellos integrantes de familias que utilizan el servicio de transporte público lo hacen en la modalidad de transporte urbano de pasajeros.

- El mayor problema detectado está relacionado con la frecuencia de los vehículos de transporte urbano de pasajeros, los usuarios manifiestan que las mismas no son regulares, con lo cual se producen largas colas de espera que hacen que este modo de transporte sea utilizado como última instancia.
- Que al no cumplirse frecuencias regulares los tiempos de espera en la parada de colectivos se alargan con el agravante que un alto porcentaje de ellas no prevé un tipo de protección con relación a las condiciones meteorológicas particulares de la zona.
- Una de las quejas de los usuarios en cuanto a la deficiencia del servicio de transporte está relacionada con la higiene de los mismos
- otra, está relacionada con el sistema de calefacción de estas unidades que en algunas épocas del año es deficiente.

Surgen como recomendaciones, realizar un taller, con la totalidad de los actores intervinientes involucrados en la problemática, para poder construir en función a la herramienta del enfoque marco lógico cuales son los diferentes enfoques de una realidad, que por otra parte es sistémica y dinámica, pero sobre todo para sociabilizar una estrategia de intervención compartida, que le dará mayor legitimidad al municipio a la hora de implementar políticas públicas referidas al sistema del transporte público. Insistimos en este concepto porque estamos convencidos, que la mayoría de los esquemas de planificación que fracasan se deben a esta causa, los diferentes actores de una sociedad, no se sienten parte de la construcción.

En ese taller, se podría tomar como base el documento del estudio de mercado, toda vez que ha sido confeccionado en base a datos facilitados por los distintos actores, pero que al sociabilizarlos, pasarían a ser de uso colectivo, y posicionaría al municipio como actor estratégico de gerenciamiento.

Los temas planteados en el árbol de problemas constituyen una agenda mínima pero específica de la problemática actual, como antes explicamos, no se trata de una lista taxativa, sino por el contrario una lista mínima, que dispare un proceso de construcción colectiva. La realización del taller, permitiría compartir el diagnóstico por los actores.

Es necesario que se pongan a consideración la revisión de las normas relacionadas a la materia, y tomando un actor relevante como el Concejo Deliberante que actúa en este caso como un mediador destacado entre el Departamento Ejecutivo del municipio y el resto de la comunidad. La figura del Concejo Deliberante en estos esquemas es decisiva, ya que conoce las limitantes del municipio, ya sean de orden normativo, presupuestario u operativo, y por otro lado poseen un mayor grado de cercanía con la comunidad.

Es importante dotar al sistema de transporte de las herramientas que provee la aplicación de las nuevas tecnologías de la información y las comunicaciones, aprovechando al máximo su potencialidad, asumiendo el desafío inclusive de pensar desde el municipio de Ushuaia e ir trabajando en el desarrollo y la innovación de este tipo de herramientas sumando para ello a actores estratégicos del conocimiento como la Universidad de Tierra del Fuego y la Universidad Tecnológica, inclusive planteando este desarrollo desde la capacidad de industria electrónica instalada en la Isla.

Se deben desarrollar sistemas de calidad que permitan el establecimiento de procesos para mejorar la calidad del servicio de transporte público y consecuentemente la calidad de vida de los vecinos de la ciudad. Estos sistemas de calidad deben ser implementados desde la normativa municipal, y adoptados como una de las políticas públicas de largo plazo.

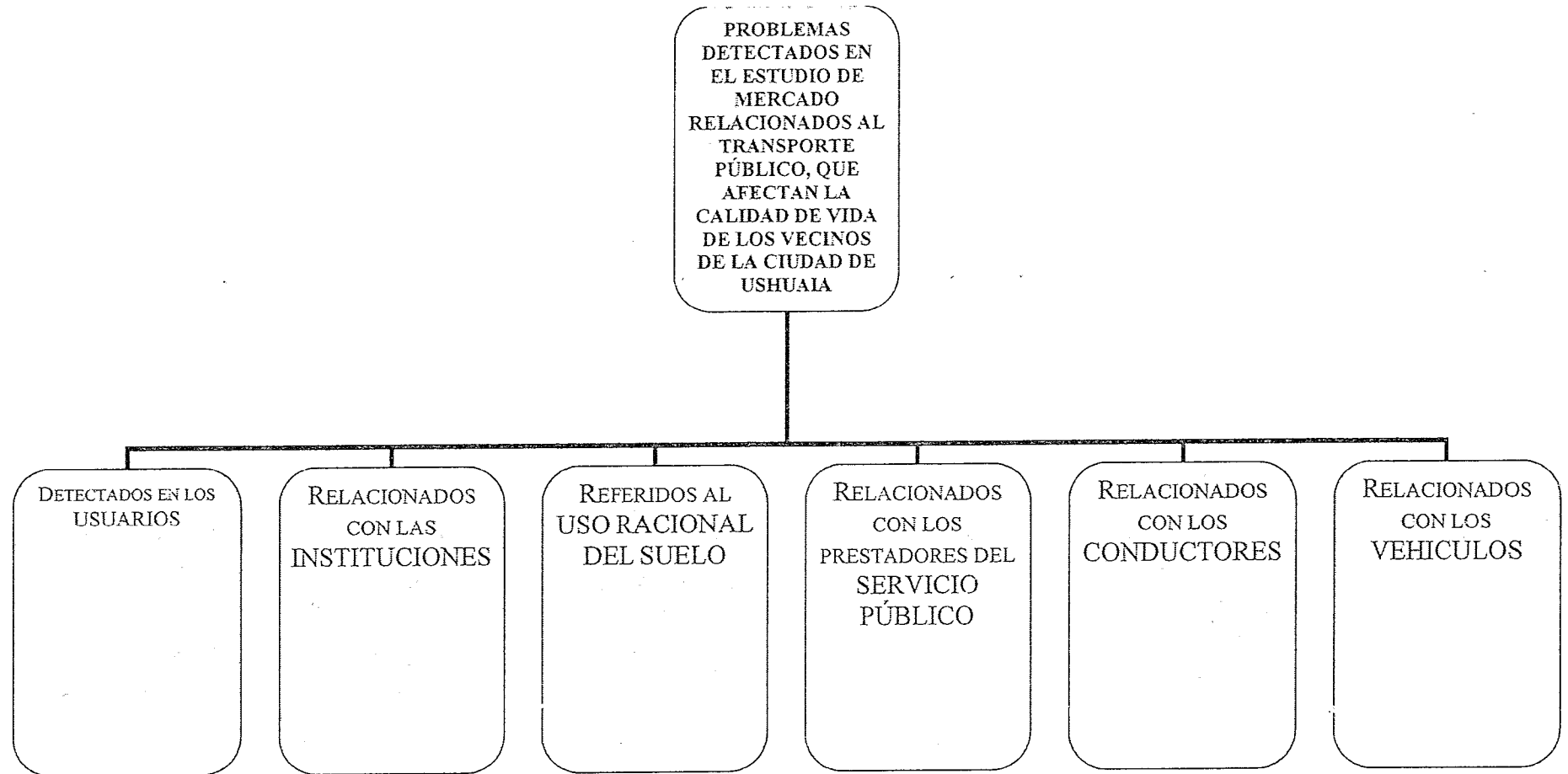
El Municipio debería evaluar la creación de un área de coordinación de diferentes sectores de la municipalidad con otras instituciones y actores involucrados, que realice el seguimiento de la planificación determinada y permita mediante la construcción de indicadores medir el seguimiento de las diferentes acciones emprendidas.

Con relación al uso racional del suelo, se propone el estudio de factibilidad de un tren costero que vincule los dos barrios ubicados en los extremos oriental y occidental de la ciudad, el denominado 640 viviendas y el Barrio Río Pipo, o bien la utilización de una estrategia que se ha aplicada en algunas ciudades latinoamericanas, que consiste en la construcción de un carril exclusivo, delimitado por apenas un metro a cada lado del

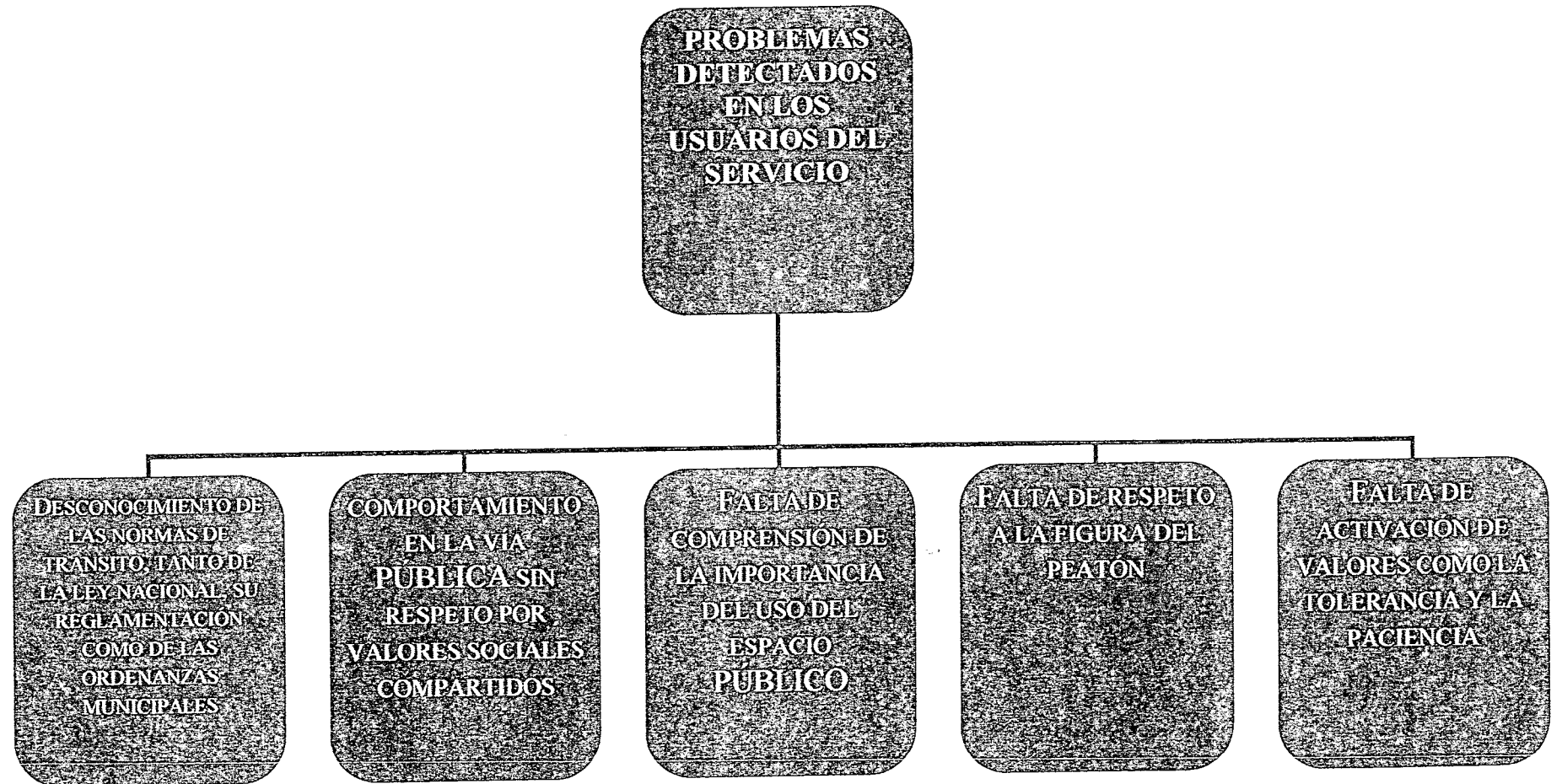
transporte colectivo articulado que se ha elegido por medio de separadores que tienen la forma de un cordón de vereda, esto permite que se construya un recorrido que reemplaza las vías del ferrocarril por este sistema, y favorece que según la capacidad del medio, entre 160 y 200 personas sean transportadas en forma eficiente y eficaz.

Establecer un servicio con accesibilidad para personas con discapacidad, propender a conseguir un servicio de transporte público inclusivo, de alta calidad, trabajando con el criterio de la mejora continua.-

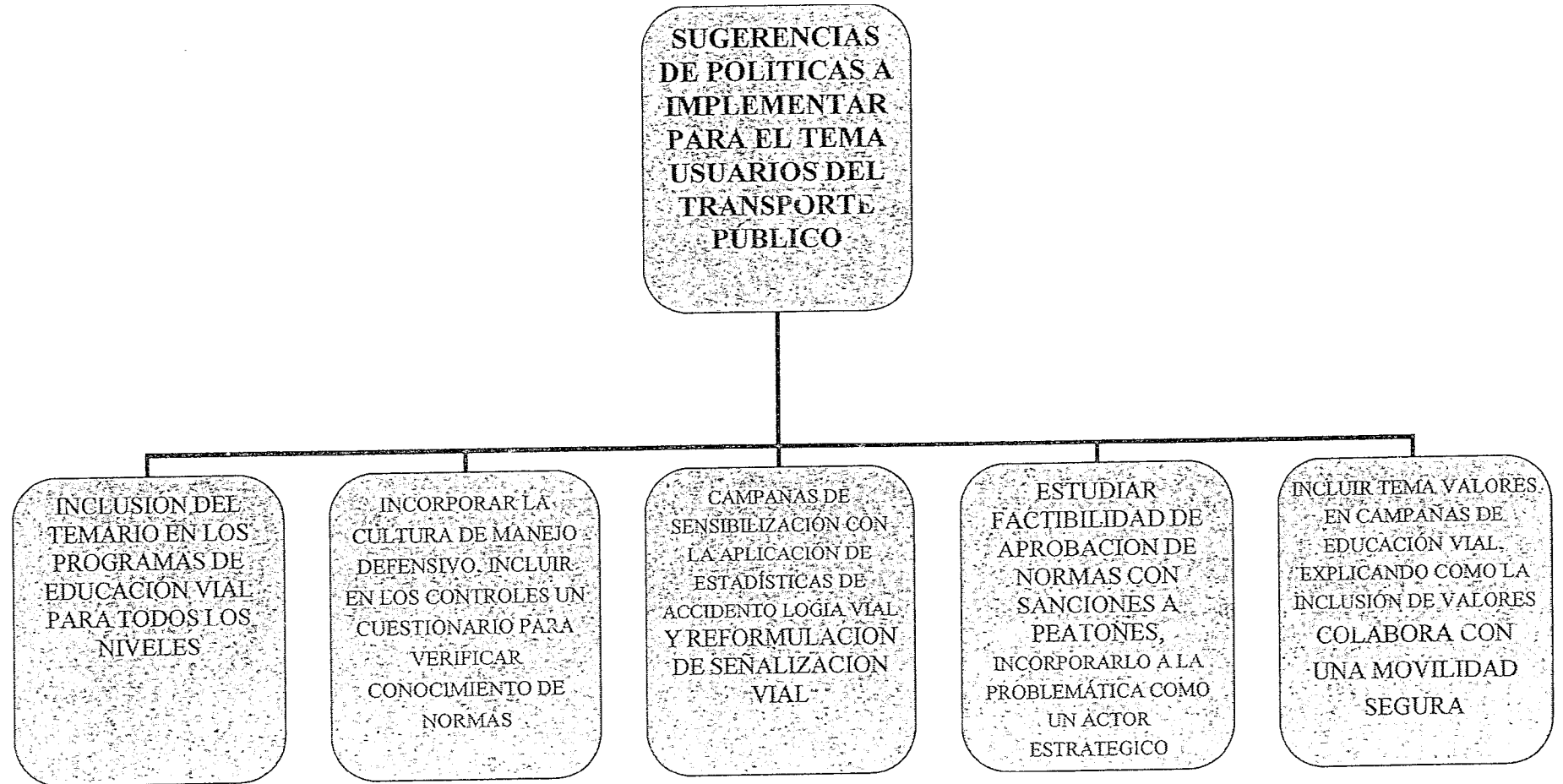
ILUSTRACION DE PROBLEMAS



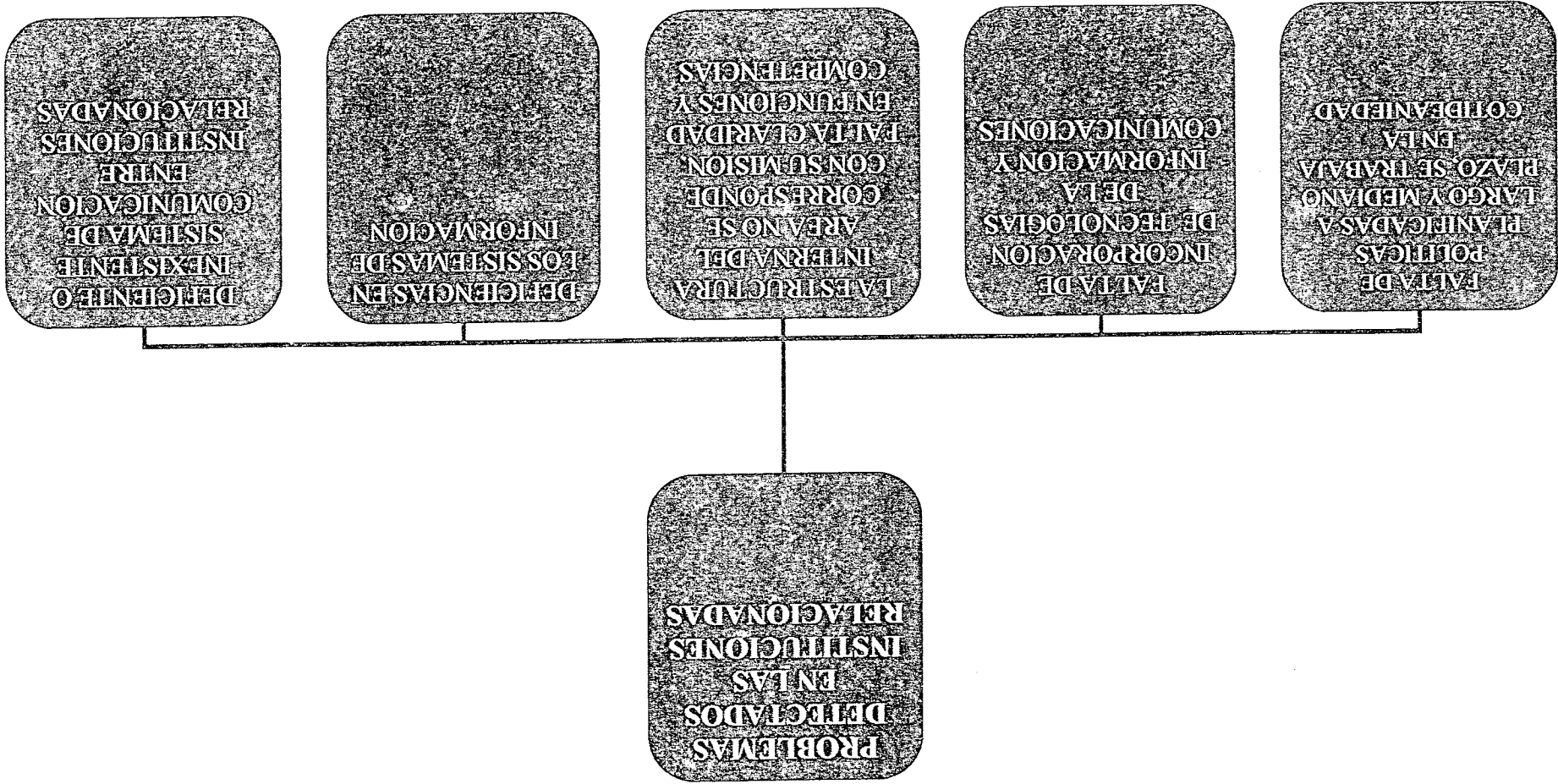
ARBOL DE PROBLEMAS REFERIDOS A LOS USUARIOS



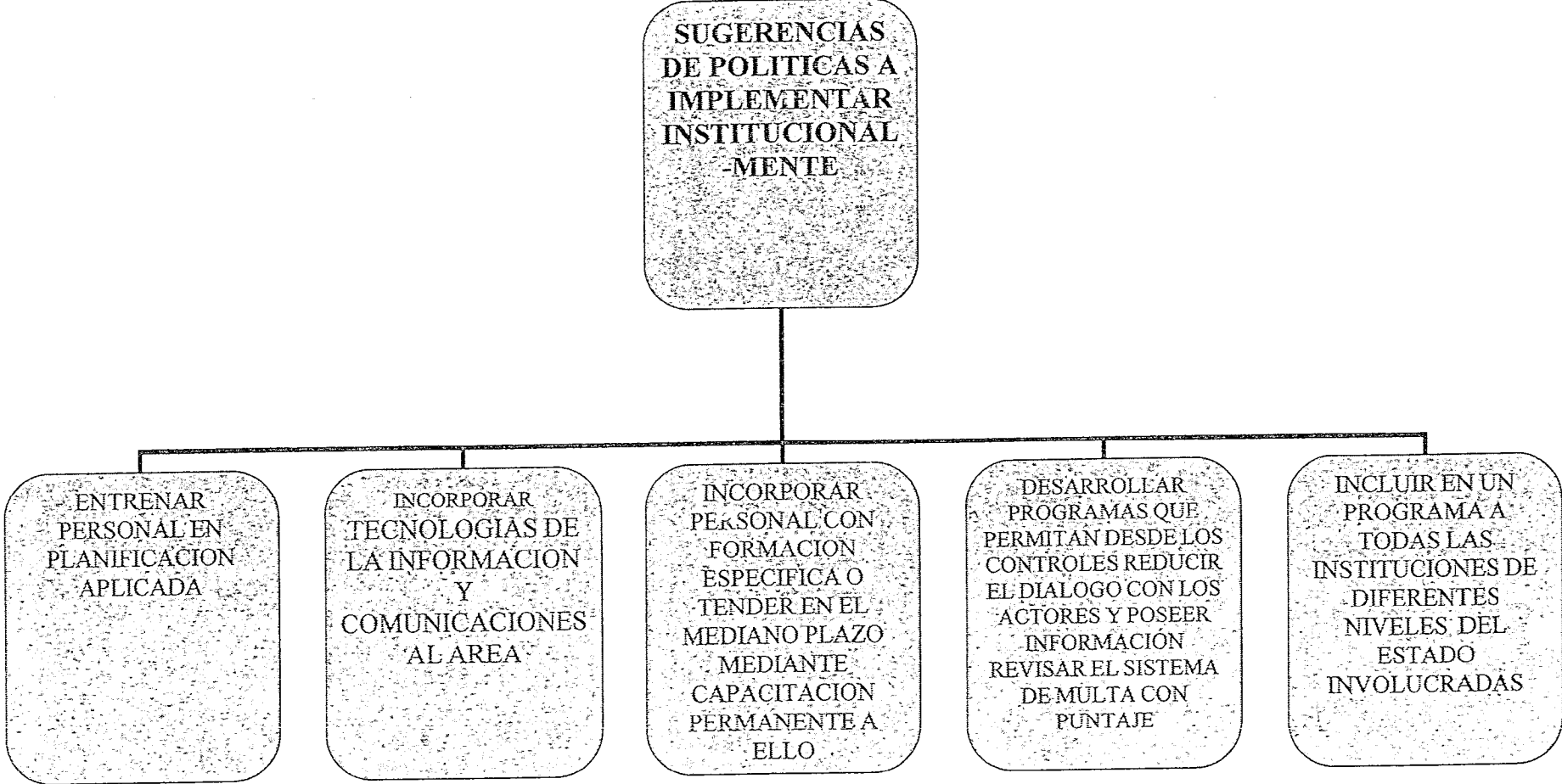
ARBOL DE SUGERENCIAS REFERIDAS A LOS USUARIOS



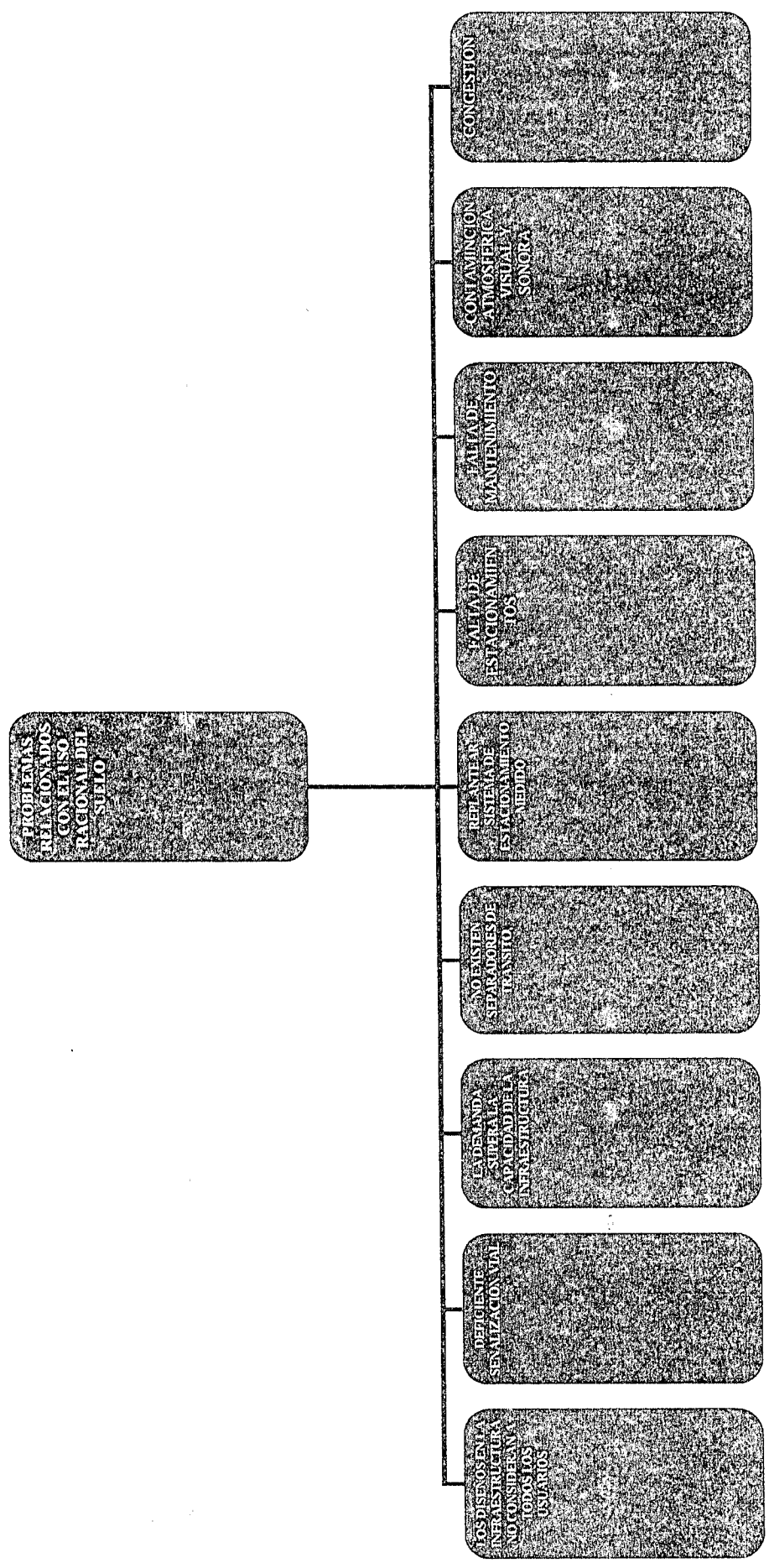
ARBOL DE PROBLEMAS RELACIONADOS CON LAS INSTITUCIONES



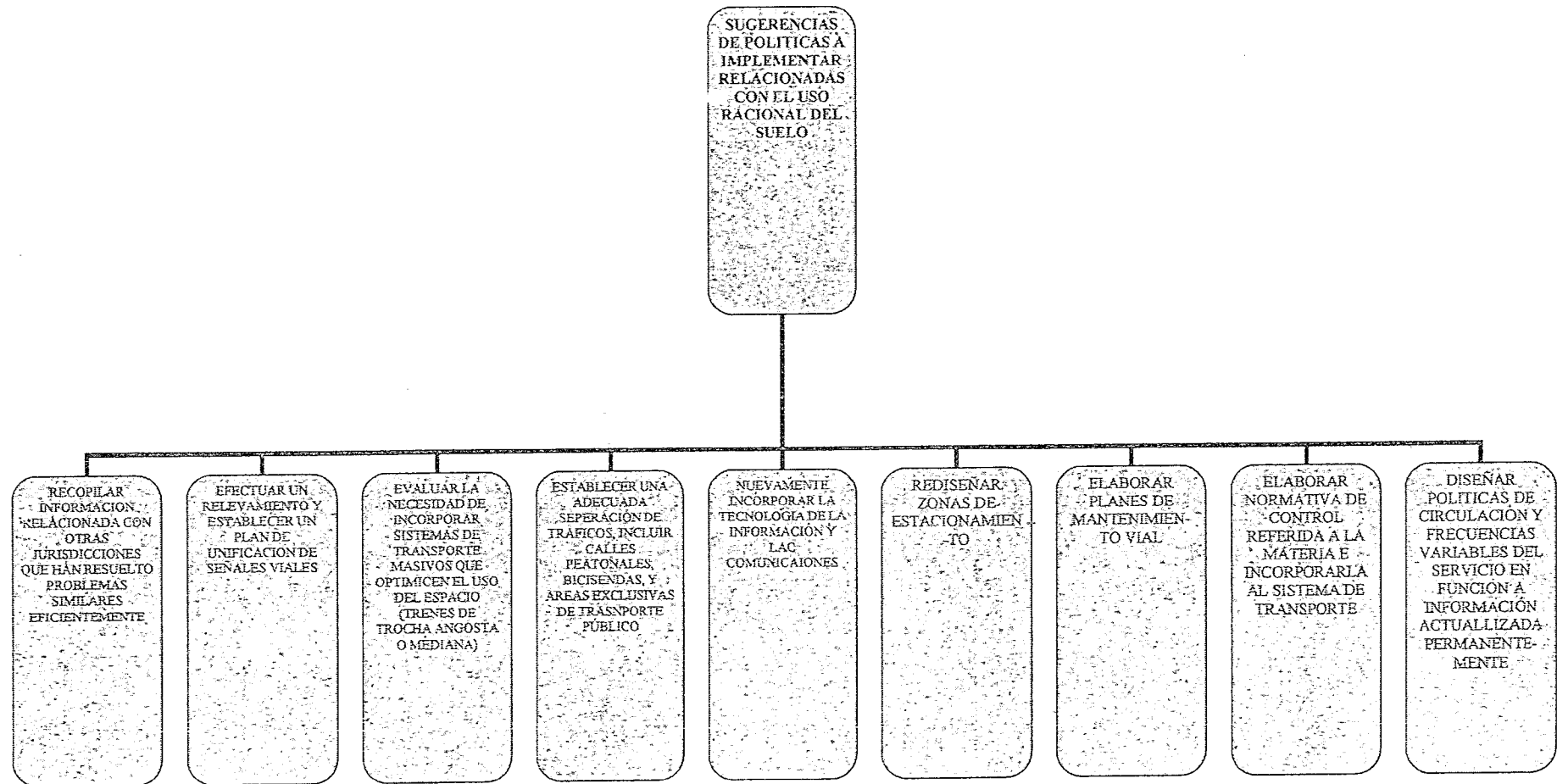
ARBOL DE SUGERENCIAS RELACIONADAS CON LAS INSTITUCIONES



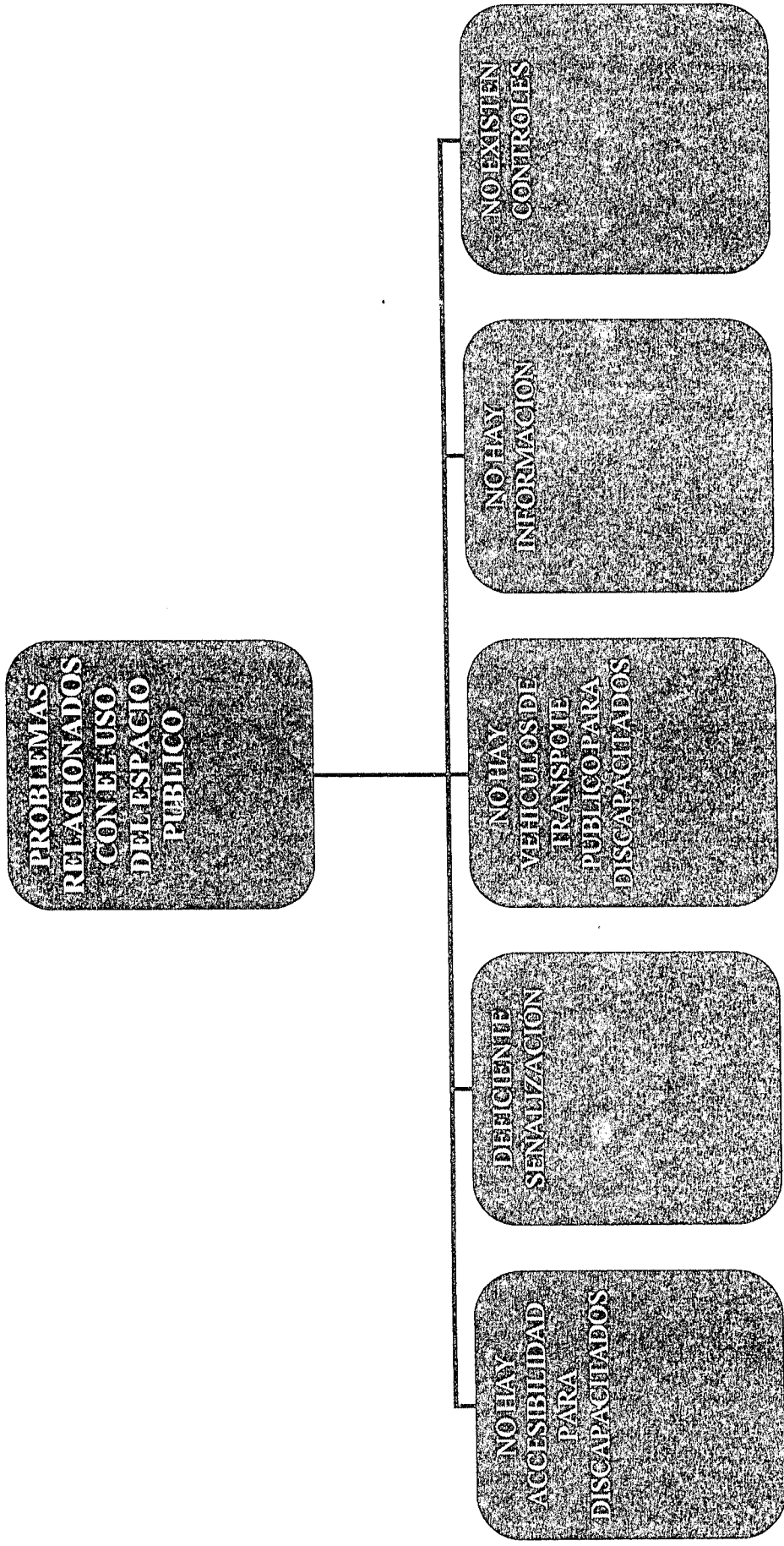
ARBOL DE PROBLEMAS RELACIONADOS CON EL USO RACIONAL DEL SUELO



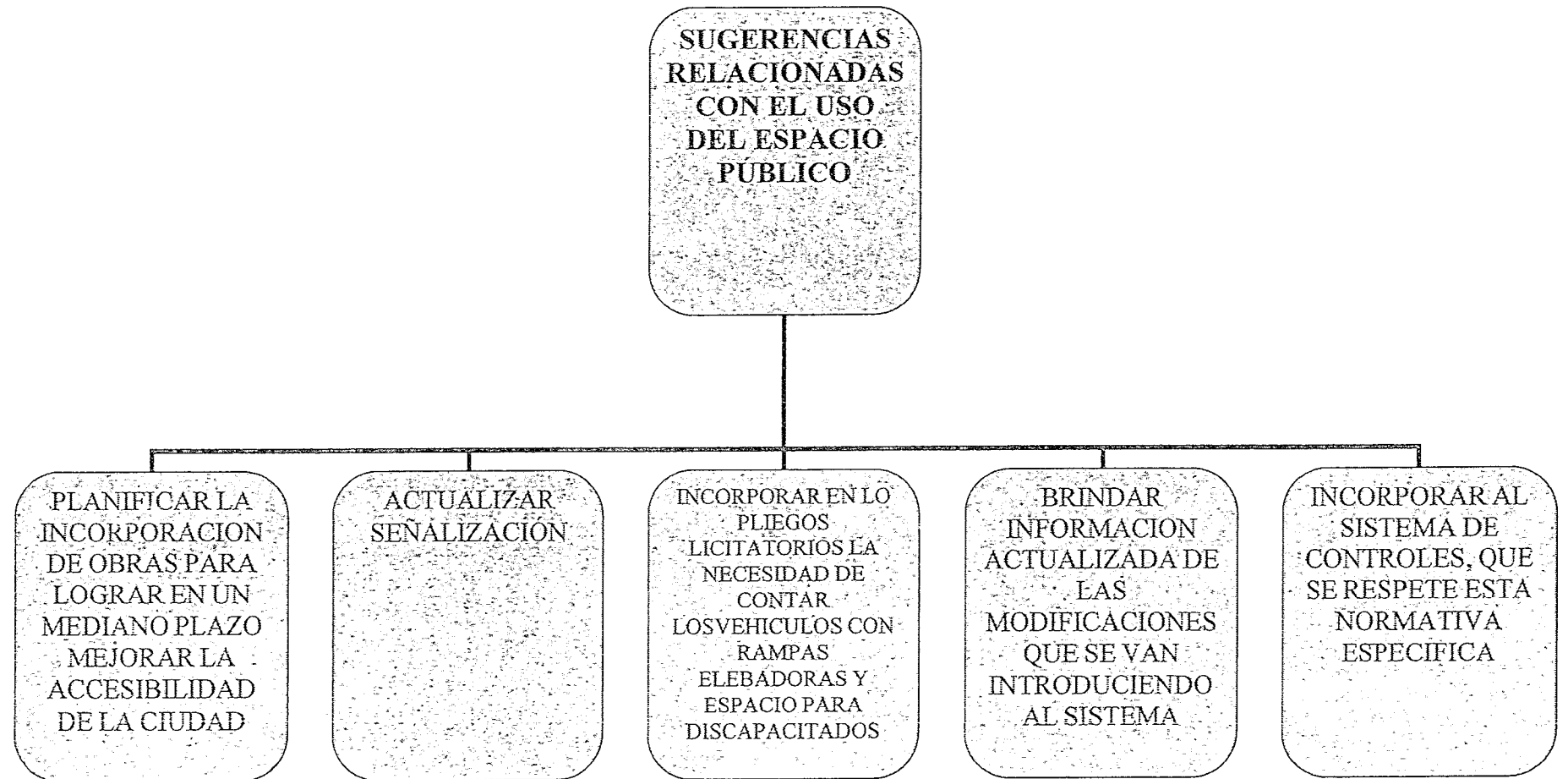
ARBOL DE SUGERENCIAS RELACIONADAS CON EL USO RACIONAL DEL SUELO



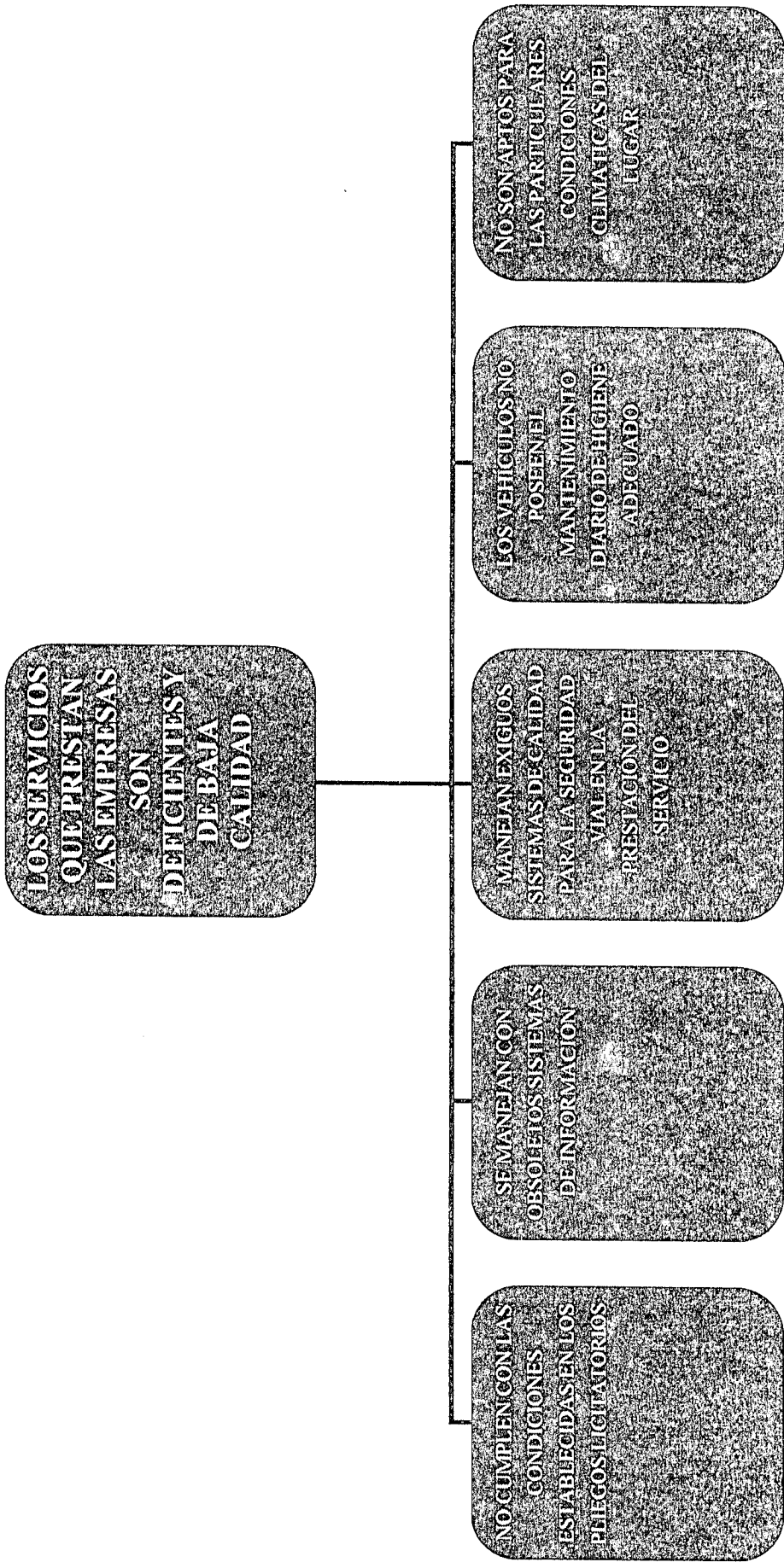
ARBOL DE PROBLEMAS RELACIONADOS CON EL ESPACIO PÚBLICO



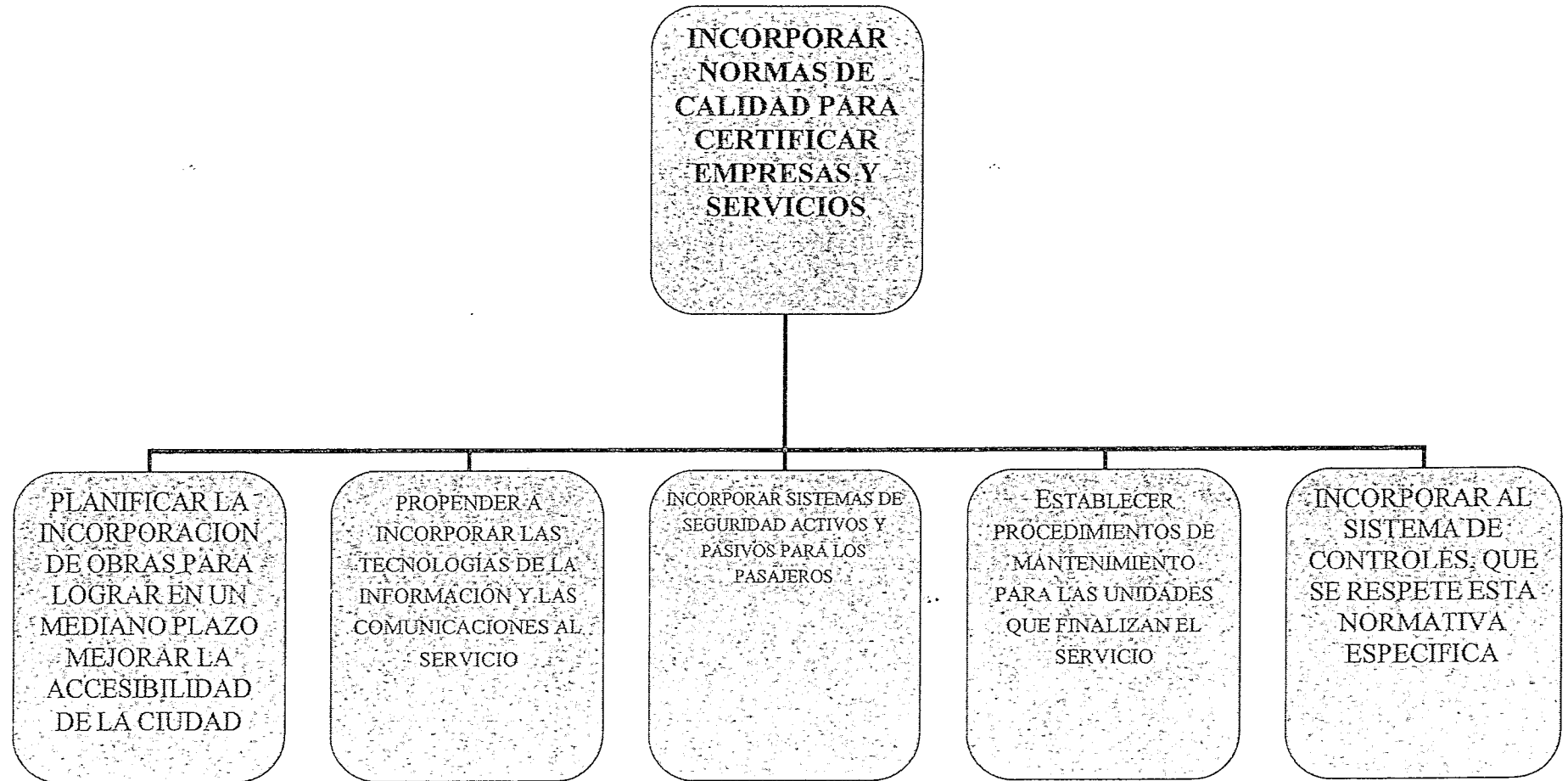
ARBOL DE SUGERENCIAS RELACIONADAS CON EL ESPACIO PÚBLICO



ARBOL DE PROBLEMAS RELACIONADOS CON LAS EMPRESAS



ARBOL DE SUGERENCIAS RELACIONADAS CON LAS EMPRESAS



BIBLIOGRAFIA.

- QUINET, E., TOUZERY, L., y TRIEREL, H.; Economic des Transports (París 1982)
- CANCALON, F. y GARGAILLO, L.; Les Transports collectifs urbains. Quelles methodes pour quelle strategie? Celse Editions (Paris 1991)
- ARISTI, J.; La financiación del transporte público urbano: Teoría y Soluciones prácticas. Dirección General de Palanificación Intermodal del Transporte en las grandes ciudades (1992)
- OCDE; Les villes et leurs transports (Paris 1988)
- QUIN, C., HOUEE, M. y MEYERS, A.; Le financement des transports collectifs. Ubrans dans les pays developes, la documentation Francaise, (Paris 1990)
- JESUS ARISTI BIURRUN; Financiación de Infraestructuras y servicios de transporte urbano.
- DIAZ DE SANTOS; El plan de Negocios –Guías de gestión de la pequeña empresa. (Madrid – 1994)
- EZEQUIEL ANDER – EGG; Métodos y Técnicas de investigación social – Acerca del conocimiento y del pensar científico (Buenos Aires – 2001)
- IRMA CHAPARRO; Evaluación del impacto socioeconómico del transporte urbano en la ciudad de Bogotá. El caso del sistema masivo, Transmilenio. Octubre 2002
- MENCKHOFF, G.; Latin American experience with bus rapid transit. World Bank. Annual Meetig – Institute of Transportation Engineers. (Melbourne – 2005)
- MINTEGUIAGA, J.; Transantiago: redesigning public transport in Santiago (Chile – 2006)
- Journal of Public transportation: Volume 9, NO 3. Special Edition BRT. Presenta características de varios sistemas BRT del mundo y potencial para otras ciudades. 2006
- Transport Policy Institute: TDM Encycloedia.