



# Boletín Oficial

"2024 - Año de la Digitalización y Simplificación Administrativa,  
de las Startups, de la Inteligencia Artificial, del Desarrollo de la Ciudadanía  
Digital y la Salud Mental."

**DEPARTAMENTO EJECUTIVO MUNICIPAL DE LA CIUDAD DE POSADAS**

**AÑO XL**

**Nº 2124**

**POSADAS-MISIONES**

## DEPARTAMENTO EJECUTIVO

INTENDENTE: **Ing. STELATTO LEONARDO ALBERTO**  
SECRETARIO DE GOBIERNO: **Dr. AMABLE JOSE ANTONIO**  
SECRETARIO DE HACIENDA: **C.P.N. GUASTAVINO SEBASTIÁN ALEJANDRO**  
SECRETARIA DE SALUD Y CALIDAD DE VIDA: **Dr. ORIHUELA MATIAS ARIEL**  
SECRETARIO DE PLANIFICACIÓN ESTRATEGICA Y TERRITORIAL: **Ing. MAZUR CARLOS M.**  
SECRETARIO DE TURISMO Y DESARROLLO ECONOMICO: **Lic. CARMONA JUAN DIEGO**  
SECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS: **Ing. BERGER EUGENIO ALBERTO**  
SECRETARIO DE SERVICIOS PUBLICOS: **Ing. NIELSEN NESTOR CARLOS**  
SECRETARIO DE CULTURA Y EDUCACION: **Mgtr. DACHARY MARIELA ROMINA**  
SECRETARIO DE MOVILIDAD URBANA: **Ing. JARDIN LUCAS MARTÍN**  
SECRETARIO DE DEPORTES Y DESARROLLO HUMANO: **Dra. FLORES GABRIELA ANDREA**  
UNIDAD DE COORDINACIÓN Y CONTROL DE GESTIÓN: **Téc. ASUNCION MARIA YOLANDA**  
COORDINACION DE TIERRA Y HABITAT: **Sra. HAYSLER MARLENE**

## DEPARTAMENTO LEGISLATIVO HONORABLE CONCEJO DELIBERANTE

**PRESIDENTE:** Dr. JAIR DIB  
**VICEPRESIDENTE 1º:** Lic. MALENA MAZAL  
**VICEPRESIDENTE 2º:** Vet. PABLO ARGANARAZ

### CONCEJALES:

Prof. TRAIID LAURA  
Ing. CARDOZO HECTOR  
Dña. SCROMEDA LUCIANA  
Ing. ROMERO DARDO  
Ing. ALMIRON SAMIRA  
Dr. MARTINEZ HORACIO  
Prof. SALOM JUDITH  
Dr. KOCH SANTIAGO  
Dra. GOMEZ DE OLIVEIRA VALERIA  
Don VELAZQUEZ PABLO  
Lic. JIMENEZ MARIA EVA

**DEFENSOR DEL PUEBLO:** Dra. FIORE CACERES VALERIA  
**SECRETARIO DEL H.C.D.:** Téc. TURKIENICZ GUSTAVO HERNAN

**DIRECTOR GENERAL DE ASUNTOS JURIDICOS:** Dr. NESTOR MARTIN ZAPPONE  
**DIRECTORA DE ASUNTOS JURIDICOS:** Dra. CORIA MARIA BELEN

Las publicaciones de este Boletín deben ser tenidas en cuenta por auténticas y no necesitan ratificación. -

**BOLETIN OFICIAL DE LA MUNICIPALIDAD DE POSADAS**

**NÚMERO:** 2124. -

**FECHA DE PUBLICACIÓN:** 26 de Noviembre del 2024.-

**AÑO:** XL

**INDICE DE CONTENIDO**

**DECRETO N° 1322/2024:** «**RATÍFICASE** la aprobación del acta acuerdo suscripta por la Municipalidad de Posadas y las empresas prestatarias del Sistema de Transporte Urbano y Metropolitano de la Ciudad de Posadas el 28/03/2012».-»-----

**Pág. 3 a 75**

**LICITACIÓN PÚBLICA N° 21/2024:** «**LLÁMASE A LICITACIÓN, PARA LA COMPRA DE MATERIALES DE FERRETERÍA**».-»-----

**Pág. 76**

POSADAS, 15 NOV 2024

DECRETO N° 1322

**VISTO:**

El Expediente N° 11607/2024, el Decreto N° 1132 de fecha 01/08/2012, las Ordenanzas XVI – N° 20 y XVI N° 33, la Carta Orgánica de la Ciudad de Posadas, y la necesidad de fijar nuevas pautas para la continuidad del Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano de la Ciudad de Posadas, en atención a las nuevas demandas urbanísticas y sociales y al cambio de condiciones fácticas, para un más óptimo y eficaz desarrollo del servicio del transporte urbano de pasajeros de nuestra ciudad, y;

**CONSIDERANDO:**

**QUE**, la Ordenanza XVI N° 20 creó el Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano de la Ciudad de Posadas y en su Anexo II aprobó el Reglamento General del Sistema, cuyo contenido consta de las condiciones generales para la operación del mismo, así como la competencia de las autoridades administrativas;

**QUE**, en tal normativa legal se establece expresamente que “...la *Municipalidad de la Ciudad de Posadas es la autoridad rectora del Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano de la Ciudad de Posadas, con potestad para emitir la regulación sustantiva y efectuar el planeamiento estratégico del mismo.*”;

**QUE**, en ese sentido, se dictó el Decreto N° 1132 de fecha 01/08/2012, por el cual se aprobaron los siguientes documentos legales: un acta acuerdo suscripto entre la Municipalidad y las entonces empresas operadoras del Sistema de Transporte Urbano y Metropolitano de la Ciudad de Posadas; la Planificación Técnica y Operativa del Sistema de Transporte Urbano y Metropolitano de la Ciudad de Posadas; fueron reordenados, reestructurados y novados los contratos de concesión oportunamente suscriptos y aprobados en los Decretos N° 123/2001 y 1058/2005, con las empresas en ese entonces concesionarias; se aprobaron los contratos de concesión, entre la Municipalidad y las empresas concesionarias del Sistema de Transporte Urbano y Metropolitano de la Ciudad de Posadas, en el marco de la entonces Ordenanza 1600/2005 (actual XVI – N° 20); se aprobaron los Criterios Generales de uso del T.I.M. Posadas, y el Régimen Tarifario y Metodología de Costos de los Servicios Urbanos y Metropolitanos de Transporte de la Ciudad de Posadas;

**QUE**, en el acta acuerdo mencionada se dejó expresamente establecido y reconocido que la adhesión de la Municipalidad de Posadas al Sistema Integrado de Transporte no implica la renuncia a las potestades que le son propias;

QUE, el Honorable Concejo Deliberante de nuestra Ciudad, por el Artículo 2º de la Ordenanza XVI – N° 33 estableció, “...*Ratificase en todas sus partes y Anexos el Decreto Municipal N° 1132/12 publicado en el Boletín Oficial Municipal N° 531 del 10 de agosto de 2012, el cual forma parte integrante de la presente ordenanza como Anexo Único.*”, aunque es necesario destacar que un Decreto sancionado por el Departamento Ejecutivo no precisa ser ratificado por una Ordenanza, dado que el mismo tiene plena validez por sí solo, siempre que sea dictado en el marco de las facultades que le son propias al mismo;

QUE, es menester traer a colación lo establecido por el Capítulo Sexto “servicios públicos” del Título Cuarto “de las funciones municipales” de la Carta Orgánica de la Ciudad de Posadas, que en su parte pertinente reza: “...*Los servicios que tienden a satisfacer necesidades primordiales del orden local, deben considerarse de competencia municipal y de carácter esencial...*”, “...*El Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano de la ciudad de Posadas es un factor determinante en la política de ordenamiento y regulación de la movilidad urbana y constituye el marco regulatorio y de prestación de todos los servicios de transporte masivo y de personal.*”, “...*El Departamento Ejecutivo Municipal conserva y detenta el poder de policía sobre los prestadores de Servicios Públicos, abarcando la fiscalización y vigilancia sobre la forma, eficiencia, regularidad del servicio y régimen de tarifas.*”;

QUE, de lo normado por la Carta Magna y la Ordenanza XVI N° 20, resulta el rol indelegable e irrenunciable que tiene este Ejecutivo Municipal respecto de la planificación y ordenamiento del transporte público en general, y del transporte urbano de pasajeros en ómnibus en particular, como garante y fiscalizador para una correcta prestación de los servicios de transporte público en beneficio de la comuna;

QUE, en la actualidad la ciudad de Posadas cuenta con más de 250 barrios; la expansión de la trama urbana y la ocupación de vacíos urbanos acompañada del crecimiento poblacional conjuga demandas sociales que el gobierno municipal trabaja constantemente para atenderlas. En 12 años, la ciudad ha tenido un crecimiento acentuado por las políticas habitacionales de la provincia y por las inversiones de capital privado sobre todo en la zona oeste de la ciudad. En el último decenio se han consolidado nuevas áreas residenciales alejadas, dicho proceso ha generado una traza limitada, conformando un sistema vial discontinuo con el adicional de un crecimiento del parque automotriz, lo cual ha generado una alta concentración de los flujos circulatorios en las vías de accesibilidad hacia el casco céntrico;

QUE, con respecto al Plan Estratégico 2022, en cuanto a lo proyectado en el programa de “Movilidad, Transporte, y Articulación Territorial”, desde entonces a esta parte, el plan se ha ejecutado en más de un 60%, y esto se

vio incrementado en los últimos cuatro años de gestión municipal como consecuencia de las acciones y obras que se fueron ejecutando, con el apoyo del Gobierno Provincial;

**QUE**, actualmente la Ciudad de Posadas se encuentra frente a un escenario complejo, donde se conjugan demandas sociales, crecimiento de la planta urbana acompañando el crecimiento poblacional y el desarrollo de grandes obras, y proyectos que requerirán de la gestión municipal, respuestas a un complejo conjunto de desafíos en materia ambiental;

**QUE**, la falta de planificación sostenida, sumado a la falta de coordinación técnica de los diversos actores y entes involucrados en el ordenamiento del territorio, ha resultado en una trama urbana descompensada, con grandes vacíos y baja densidad de ocupación del suelo, con un debilitado desarrollo de las infraestructuras básicas;

**QUE**, esta gestión de gobierno entiende como prioritario el ordenamiento urbano ambiental y la actualización de normativas, que identifique un plan de obras a largo plazo, fortalezca y oriente un crecimiento urbano sostenible, oriente las inversiones privadas y públicas, y defina políticas habitacionales apropiadas para sostener el desarrollo futuro;

**QUE**, en lo que concierne a la relación del municipio de Posadas con los municipios de Garupá y Candelaria, se ha observado un alto crecimiento del tránsito, proveniente de dichas localidades debido a la expansión de las áreas habitacionales y de la dependencia laboral de sus habitantes con la ciudad de Posadas;

**QUE**, dentro de la planificación llevada a cabo por este Departamento Ejecutivo y en lo que respecta al Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano, se pretende lograr un sistema de transporte que vincule y optimice de la manera más eficiente, los distintos modos de transporte disponibles, buscando la combinación más económica y de menor agresión al medio ambiente, que genere una política integral sobre transporte y tránsito urbano, donde el Ejecutivo Municipal tenga una sólida participación, para canalizar y orientar las inversiones en busca de un fortalecimiento de la infraestructura necesaria;

**QUE**, el proceso de diagnóstico de la movilidad urbana en Posadas ha permitido analizar y comprender los desafíos a los que se enfrenta la ciudad en términos de transporte y movilidad, debido al análisis del contexto histórico, geográfico, identificando los actores principales del proceso, cuya colaboración y

compromiso son esenciales para evaluar el estado actual de la movilidad con sus problemáticas y lograr un sistema de transporte más eficiente y sostenible;

**QUE**, en línea con lo dicho, este Departamento Ejecutivo cuenta con la Secretaría de Movilidad Urbana como dependencia específica encargada desde el año 2019 de fiscalizar y proyectar todo lo que refiera a materia de movilidad dentro de nuestra Ciudad, y específicamente para el transporte público urbano de pasajeros, debiendo velar por el cumplimiento de las normativas referentes al mismo, a la vez de garantizar la prestación de tal servicio público en un nivel óptimo y eficiente que permita asegurar el acceso de los ciudadanos al mismo en buenas condiciones;

**QUE**, así las cosas, recientemente se dio inicio a la obra de la Estación de Combinación en Acceso Oeste, con el fin de facilitar las combinaciones entre los diferentes servicios del Sistema para los usuarios residentes de la zona de influencia, dando de esta forma respuesta a las demandas de la ciudadanía. Con la implementación de esta nueva estación se busca optimizar los recorridos y tiempos de viajes de los usuarios de la zona de influencia hasta zona centro, zona hospital, además de las interconexiones barriales entre Itaembé Mini e Itaembé Guazu, dos sectores de la ciudad que en los últimos años se han expandido considerablemente y que al día de hoy no poseen una conexión directa, ya que la misma se realiza con viajes desde la Zona Oeste hasta la Estación de Integración Quaranta, y desde allí deben regresar a la Zona Oeste;

**QUE**, la Secretaría de Movilidad Urbana, advirtiendo la necesidad de establecer un nuevo y renovado plan de acción que permita asegurar la prestación eficaz, efectiva y eficiente del servicio, con la continuidad y regularidad que corresponde, en función de las nuevas condiciones urbanísticas y demandas sociales que han surgido como consecuencia del avance, crecimiento y dispersión del Sistema, teniendo siempre el norte en la facultad indelegable e irrenunciable que corresponde a este Ejecutivo, ha elaborado los siguientes documentos que contienen el análisis técnico y que son el fundamento esencial para el dictado del presente instrumento legal, a saber: 1) INFORME TÉCNICO que contiene una memoria del sistema, los fundamentos técnicos que motivan las decisiones que se han ido adoptando en materia de movilidad urbana de esta ciudad en cuanto a la planificación del sistema, las previsiones consignadas en el Plan Estratégico Posadas 2022 y las consideraciones previstas para el Plan Estratégico Posadas 2035 en lo que hace a la materia, informe que resume la evolución de las necesidades del sistema, la situación actual y la planificación constante y necesaria que este municipio lleva adelante para el mismo; 2) PLAN DE MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE que contiene un análisis minucioso enfocado en la movilidad urbana actual de la ciudad, con información de toda la infraestructura vial y proceso de gestión; 3) PROYECTO ESTACION DE COMBINACION ACCESO OESTE;

4) Constancias de las solicitudes enviadas a las distintas prestatarias del servicio de transporte urbano de pasajeros, en función de las demandas de la comunidad; 5) PROPUESTA DE ACTUALIZACIÓN de la Planificación Técnica y Operativa, y de los Criterios Generales de Uso del Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano en la ciudad de Posadas; todos los cuales constan en el Expediente N° 11607/2024 registro de este Departamento Ejecutivo Municipal;

**QUE**, el Fiscal Municipal en dictamen N° 94/2024 opina que: *“...surge con claridad que el Estado municipal tiene la potestad indelegable de regular y controlar los servicios públicos dentro de su territorio, en función de garantizar un nivel de vida adecuado para sus habitantes, sin perjuicio de las competencias de las autoridades provincial y nacional... En lo que respecta al servicio de transporte, en primer lugar la Carta Orgánica dispone que el Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano de la ciudad de Posadas es considerado como ‘un factor determinante en la política de ordenamiento y regulación de la movilidad urbana y constituye el marco regulatorio y de prestación de todos los servicios de transporte masivo y de personal’ (artículo 90)... Por su parte, el Anexo II de la Ordenanza XVI, N° 20 regula expresamente la materia de competencia previendo que la Municipalidad es la autoridad rectora del Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano de la Ciudad de Posadas, con potestad para emitir la regulación sustantiva y efectuar el planeamiento estratégico del mismo. Al mismo tiempo y, en concordancia con la Carta Orgánica Municipal, se designa al Departamento Ejecutivo Municipal como la autoridad de aplicación y titular del planeamiento operacional y fiscalización del mismo. En tal carácter le corresponde la atribución y el deber de cumplir y hacer cumplir el Reglamento anexo a la ordenanza. Asimismo, posee la calidad concedente de los servicios (artículo 5).... En cuanto a la Ordenanza XVI, N° 33, la cual se pretende derogar, se observa que obra un acta de acuerdo, también como anexo, que prevé el compromiso asumido por parte de la Municipalidad de ‘adecuar el Servicio del Transporte Público de Pasajeros a los programas y proyectos de Urbanización llevados adelante por la Secretaría de Planificación Estratégica y Territorial del Municipio, las partes asumen el compromiso de unificar criterios de acción conjunta que permitan realizar los estudios correspondientes y aplicar la actualización formulada por la consultora AGKF Servicios de Ingeniería, a la PLANIFICACIÓN del SERVICIO DE TRANSPORTE’ ... Al respecto se debe decir que no existe interpretación alguna que pueda indicar que la disposición transcripta precedentemente significa una delegación a una empresa privada de la potestad de regular el sistema de transporte urbano, ya que ello, conforme a la normativa citada ut supra corresponde exclusivamente a la Municipalidad de Posadas. Por el contrario, lo que se puede observar de dicha cláusula es la clara intención de llevar adelante una reestructuración y reordenamiento del transporte público de pasajeros unificando criterios con las concesionarias y, a tal fin, se utilizó el informe realizado por la consultora AGKF... En otras palabras, el Municipio mantiene su competencia plena sobre el servicio de transporte público, con el Departamento*

*Ejecutivo como autoridad de aplicación, sin ninguna normativa que impida el ejercicio de sus facultades. Además, dado el deber del Estado local de garantizar un nivel de vida adecuado a sus habitantes, resultaría contrario al derecho cualquier interpretación que atribuya estas prerrogativas a una empresa privada, cuyas lógicas de funcionamiento se guían por las dinámicas del mercado y no necesariamente por el interés común.”*

**QUE**, concluye su dictamen el fiscal municipal diciendo que en consecuencia de lo expuesto, no se encuentran impedimentos para que el Municipio, en ejercicio de su autonomía y sus potestades, pueda derogar la ordenanza 33/2012 en lo que hacen a los anexos II y III del Decreto 1132/2012. Ahora bien, dado que el mencionado decreto como sus anexos en la actualidad forman parte integrativa de una ordenanza, sólo pueden ser derogados por el Concejo Deliberante, único órgano local con competencia para ello, conforme a la distribución de facultades establecida en la Carta Orgánica Municipal;

**QUE**, la Dirección General de Asuntos Jurídicos, en su dictamen destaca las potestades que posee el Poder Ejecutivo Municipal y la función que debe ejercer como consecuencia del poder de policía que le es propio, a los fines de garantizar una prestación eficiente de los servicios esenciales; hace mención al art. 91 de la Carta Orgánica del que se desprende claramente una doble imposición sobre el Departamento Ejecutivo Municipal: por un lado, el ejercicio del poder de policía que tiende a fiscalizar y garantizar la prestación del servicio esencial que garantice la satisfacción de las necesidades primordiales del orden local, y por otro, la no afectación de la autonomía municipal bajo ningún aspecto, modalidad, circunstancia y/o forma de contratación y/o coordinación, y concluye resaltando las potestades indelegables que recaen sobre el Poder Ejecutivo Municipal de regular, controlar y garantizar una adecuada prestación de los servicios esenciales de vital trascendencia e importancia para la sociedad, por lo que en ejercicio de su autonomía puede arbitrar las medidas necesarias tendientes a derogar cualquier ordenanza, no siendo la excepción la Ordenanza 33/2012, como así también el Decreto 1132/2012 y sus respectivos anexos;

**QUE**, así las cosas, y a tenor de las nuevas condiciones fácticas que el crecimiento y desarrollo de la urbanización de nuestra Ciudad ha traído consigo desde un tiempo hasta esta parte, es oportuno y conveniente reformular las pautas y condiciones establecidas por el Decreto N° 1132/2012, considerando no sólo los cambios que ha experimentado la movilidad urbana en la ciudad -producto de las inversiones y proyecciones realizadas por esta gestión de gobierno-, sino además las mejoras planificadas en materia de infraestructura, construcciones de nuevos puntos y nodos de enlaces, entre otras consideraciones previstas por el Plan Estratégico Posadas 2035, lo que evidencia que los términos de dicho dispositivo ya no se adecúan a la realidad y necesidades actuales del Sistema que se encuentra en constante desarrollo y evolución, y por lo tanto resulta ser obsoleto para dar respuestas a las demandas actuales de la ciudadanía;

**QUE**, una vez publicado el presente instrumento en el Boletín Oficial de la Municipalidad de la Ciudad de Posadas, y a los fines de contar con el acuerdo legislativo del Honorable Concejo Deliberante para proceder a la abrogación de la Ordenanza XVI – N° 33, se remitirá copia autenticada del mismo, como así también de las actuaciones que dieron lugar a su imperioso dictado para una mejor apreciación de los documentos respaldatorios elaborados y las normativas aplicables;

**POR ELLO:**

**EL INTENDENTE DE LA CIUDAD DE POSADAS  
DECRETA:**

**ARTÍCULO 1°.-** RATIFÍCASE la aprobación del acta acuerdo suscripta por la Municipalidad de Posadas y las empresas prestatarias del Sistema de Transporte Urbano y Metropolitano de la ciudad de Posadas el 28/03/2012, y por lo tanto agregase la misma al presente dispositivo como Anexo I.

**ARTÍCULO 2°.-** DÉJASE sin efecto a partir de la fecha del presente, el Decreto N° 1132 de fecha 01/08/2012, registro de este Departamento Ejecutivo Municipal.

**ARTÍCULO 3°.-** APRUÉBANSE los nuevos lineamientos para la Planificación Técnica y Operativa para el Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano de Pasajeros para la ciudad de Posadas, que como Anexo II forma parte integrante del presente dispositivo.

**ARTÍCULO 4°.-** APRUÉBANSE los nuevos Criterios Generales de Uso del Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano de Pasajeros para la ciudad de Posadas, que como Anexo III forma parte integrante del presente dispositivo.

**ARTÍCULO 5°.-** RATIFIQUESE el Régimen Tarifario y la Metodología de Costos del Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano de Pasajeros para la ciudad de Posadas vigente a la fecha, el que como Anexo IV forma parte integrante del presente dispositivo.

**ARTÍCULO 6°.-** REMÍTASE copia autenticada del presente decreto al Honorable Concejo Deliberante para conocimiento y trámite que estime necesario en función de lo establecido en el presente instrumento legal y los antecedentes obrantes en el Expediente N°

11607/2024, el que a su vez deberá remitirse a dicho cuerpo a tales fines.

**ARTÍCULO 7°.-** REFRENDARÁN el presente Decreto los señores Secretarios de Gobierno y de Movilidad Urbana.

**ARTÍCULO 8°.-**PROTOCOLÍCESE. Regístrese. Notifíquese a las Secretarías interesadas. Fiscalía Municipal. Dirección General de Asuntos Jurídicos. Honorable Concejo Deliberante de la ciudad de Posadas. Cumplido, Archívese.



Yacyreta en el marco de las relocalizaciones causadas por el nivel alcanzado por el embalse de las aguas de la represa, así como de las distintas soluciones viales generadas para facilitar el desplazamiento hacia y desde el casco céntrico de la ciudad capital de la provincia, tanto a los residentes en esta ciudad como a los vecinos del resto de la Provincia. Que, en el marco de dichos desafíos y con el objeto de proveer a la comunidad de un más eficiente y moderno sistema de transporte público que priorice el uso del mismo por sobre el vehículo particular, con el objeto de mejorar el ordenamiento vehicular y con el ello la calidad de vida de todos sus ciudadanos.

Que en dicho contexto se encuadra el desarrollo de la relación MUNICIPIO-EMPRESAS, conforme las pautas establecidas por las normas vigentes y los compromisos asumidos en anteriores gestiones (ACTA ACUERDO de fecha 22 de febrero de 2.001, y Dcto. 1058/05).

Que el nuevo paradigma introducido a partir de la implementación del S.I.T.U.M., ha dado un nuevo marco a la relación concedente-concesionarios, que exige la reestructuración y ordenamiento del transporte dentro del PLAN ESTRATEGICO POSADAS 2.022, en atención a la decisión del Departamento Ejecutivo Municipal de proyectar a futuro un Ciudad que cumpla con los requisitos esenciales en materia de servicios y de transporte en particular, tendientes a satisfacer las necesidades del usuario con prestaciones adecuadas a los requerimientos de los tiempos, comodidad, seguridad, economía, rapidez, para lo cual se prevén inversiones a realizar por los concesionarios con nuevas estaciones de transferencia para el SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE URBANO Y METROPOLITANO.

Que al estar previsto y permitir el SITUM, según la organización del cumplimiento de diversas etapas y objetivos trazados en el tiempo, mediante las estaciones de transferencia, el traslado de la población dentro de distintas áreas del sector urbano, mediante el abono de un solo pasaje, cumple de esta forma una verdadera función social de la que se beneficia la comunidad en su conjunto, siendo por ello dicha actividad de interés público.

Que dicho servicio se ha prestado por parte de las concesionarias de forma regular, obligatoria, general, continua y uniforme lo que la ha caracterizado como un servicio público que ha funcionado satisfactoriamente.



- 04600 -

*[Handwritten signatures and stamps]*

ALBERTO BENCIVENGA S.A. - EMERITA BENCIVENGA S.A. - LUIS ALBERTO BENCIVENGA S.A. - D.N.I. 24.873.798 - SOCIO GERENTE - CUIT 38-6824796-8 - AY. LOPEZ Y PLANES 231 - POSADAS - MISIONES

LINDO BAMBON FRANCO INTENDENTE - Ciudad de Posadas

Carlos Barros - L.R. 5.607.500 - SOCIO

FRANK... - ROSA... - CASIMIRO EBKORKI S.A. - LIO MARCELO VALDES ZBINCOS - POSADAS

LUIS ALBERTO BENCIVENGA S.A. - SOCIO GERENTE - CUIT 38-6824796-8

VERONICA C. CENDRA - ANDEPERADA

R.R. de Zbincos

Que resulta aconsejable dar continuidad a la relación concedente-concesionario, a la luz de los antecedentes puestos de manifiesto en anteriores gestiones y la operación satisfactoria del Sistema actualmente en cabeza de los mismos concesionarios. El ordenamiento jurídico actual así lo establece.

Que la necesidad de realizar más inversiones resulta prioritario y compromete el interés conjunto de la comunidad y las empresas, debiéndose dar un marco de crecimiento contractual y temporalmente claros a los fines que las empresas puedan recurrir, en orden al cumplimiento de sus obligaciones, al financiamiento privado y público cuyo principal objetivo debe estar centrado en los proyectos de inversión en crecimiento del parque automotor, mobiliario urbano y obras de infraestructura.

Que, a su vez y fundamentalmente, la importante fuente de trabajo que la actividad genera, impone llevar tranquilidad al sector de los trabajadores, asegurando las fuentes de trabajo y propiciando la creación de nuevas, cuestión que es materia de una especial atención por parte de las actuales autoridades municipales, que propicia el desarrollo de actividades sustentables y generadoras de empleo, llevando de esta manera la mayor tranquilidad al usuario -garantizando la regularidad del sistema- y al empleado del servicio -sostenimiento de la fuente de trabajo-, con el compromiso de que la prestación sea cumplida con las características descriptas SUPRA.

Que se pondera asimismo, dentro de una economía globalizada -con sus beneficios pero también con sus efectos perjudiciales-, que la existencia de empresas locales que operan el servicio se constituyen en importantes canales de vinculación social, a la vez que reconocimiento a los primeros empresarios que desarrollaron el transporte urbano, y que hoy ponen al sistema implementado en nuestra ciudad, a la vanguardia del país, siendo ejemplo y modelo para zonas metropolitanas, lo que demuestra la existencia de recursos humanos, empresarios y empresas locales que entienden y se comprometen con la idiosincrasia y las necesidades de los habitantes de la ciudad. Ello considerado por el concedente, como valor a preservar, por tanto considerado a la hora de analizar los antecedentes de los prestadores, en pos de garantizar la satisfacción del interés público.

Que, por otra parte, no se advierten en el desarrollo de la operación actual del sistema y contratos vigentes, incumplimientos graves o que no hayan sido subsanados, por lo que se concluye, por parte del Poder Concedente, en base a los informes



- copia -

**ALDO RAMÍREZ**  
D.N.I. 24.979.798  
INGENIERO EN SISTEMAS DE TRANSPORTES  
PRESIDENTE  
Municipalidad de Valdivia

**JUAN CARLOS BERTOLINI**  
D.N.I. 6.607.800  
INGENIERO EN SISTEMAS DE TRANSPORTES  
PRESIDENTE  
Municipalidad de Valdivia

**CASIMIRO ZERONSKI**  
Lic. MARCELO VALDERRAMA  
APROBADO

**ALBERTO BENVENGA**  
SOCIO GERENTE  
RUT 10-6834796-8

**R. In. del Rosario S.P.L.**  
Licencia de Operación

incorporados, que los mismos no obstan a la novación, reestructuración y reordenamiento de los contratos de explotación a los actuales concesionarios.

Que no existen objeciones jurídicas, considerando que la decisión se ajusta al mérito, oportunidad y conveniencia.

Que, por otra parte la adhesión de la Municipalidad de Posadas, al SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE aconseja, para una mejor compatibilización de los servicios urbanos y metropolitano, y sin renunciar a las potestades que son propias, a propender a unificar los criterios y parámetros establecidos en la normativa aplicable al mismo y, en especial, las disposiciones legales, entre ellos, la vigencia de las mismas, a fin de coordinar y compatibilizar los servicios, las inversiones exigidas así como su amortización y recupero por parte de las empresas, lo que será considerado en los contratos a suscribir según los estándares normativos contenidos en el art. 92 de la C.O.M.

Que, igualmente se hace necesario para la otra parte aportar al fortalecimiento de PROGRESO Y LA SOLIDARIDAD SOCIAL, debiendo asumir compromisos en pos del beneficio del usuario.

Que, por ello, las partes acuerdan cumplimentar con los lineamientos y bases que se describen infra y que pasan a formar parte de todos y cada uno de los contratos objeto de reestructuración, reordenamiento y novación.

Que, lo tratado y acordado a continuación, encuadra en las facultades concedidas por la CARTA ORGANICA MUNICIPAL, las Ordenanzas 8/93 y 1.600/05 y los contratos puestos en vigencia por las anteriores gestiones del Dr. Juan Manuel Irrazabal y Jorge Brignole, antecedentes del presente instrumento, supra individualizados, por lo que en uso de facultades que le son propias, SE ACUERDA:

**PRIMERO:** Las PARTES cuya representación se halla acreditada en el encabezado del presente instrumento, DE MUTUO ACUERDO Y EN FORMA CONJUNTA deciden RESCINDIR los contratos suscriptos con anterioridad al presente y cuyos antecedentes se detallan supra.

**SEGUNDO:** REESTRUCTURAR, REORDENAR Y NOVAR a partir de la fecha de suscripción del presente, la totalidad de las líneas de las empresas operadoras del Sistema Integrado de Transporte Urbano de la Ciudad de Posadas, en los términos, vigencia, alcances y facultades conferidas por el Reglamento del Sistema de Transporte



07600-0090

Handwritten signatures and stamps at the bottom of the document. On the left, a signature is followed by the text 'D. N. I. 24.573.790' and '6.807.500'. In the center, there is a stamp for 'EMPRESA INTEGRADA EN LA CIUDAD DE POSADAS' and another for 'SOCIOS GERENTES' with the name 'MARCELO VALDO ZINONI'. On the right, there is a stamp for 'SOCIOS GERENTES' with the name 'MASIMILIANO ZBIROSKI S.A.' and another for 'SOCIOS GERENTES' with the name 'ALBERTO BENCIVINGA'.

Integrado, según las nomenclaturas y trazados que surgen de los contratos individuales de concesión que son suscriptos conjuntamente con el presente.

**TERCERO:** Cada empresa se compromete a suministrar, a quien designe el Sr. Intendente Municipal, UNIDADES DE SERVICIO SIN CARGO DENTRO DE LA Jurisdicción de Posadas a razón de una (1) hora por cada 20.000 km. de recorrido autorizados a cada empresa por los respectivos contratos.-

**CUARTO:** En razón de la necesidad de adecuar el Servicio del Transporte Público de Pasajeros a los programas y proyectos de Urbanización llevados adelante por la Secretaría de Planificación Estratégica y Territorial del Municipio, las partes asumen el compromiso de unificar criterios de acción conjunta que permitan realizar los estudios correspondientes y aplicar la actualización formulada por la consultora AGKF Servicios de Ingeniería, a la PLANIFICACION del SERVICIO DE TRANSPORTE, para lo cual la Municipalidad aportó los recursos técnicos y humanos disponibles y los empresarios solventaron los gastos que dicho estudio demandó. Los resultados de dicho trabajo serán implementados e incorporados al programa de REESTRUCTURACIÓN Y REORDENAMIENTO PARA EL TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS de la Ciudad de Posadas, programa que debe ser cumplido por los concesionarios conforme a las etapas de implementación previstas, para lo cual los EMPRESARIOS deberán modernizar y actualizar las prestaciones del servicio a las necesidades y requerimientos que se establezcan, en cuyo caso será de aplicación las disposiciones de los artículos 20, 21 y 22 del Reglamento General del Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano de la Ciudad de Posadas a cuyo acorso tendrán siempre las empresas que acrediten fehacientemente haber cumplimentado con las inversiones acordadas.

**QUINTO:** A partir de la fecha de suscripción del presente, las empresas se obligan solidariamente, a su exclusivo costo, a colocar 300 (Trescientos) nuevos refugios y reciclar los ya existentes en todos los lugares donde estén habilitadas las paradas del recorrido de la concesión; así mismo se comprometen a los planos y diseños técnicos que sean confeccionados por el área municipal respectiva, debiendo dar principio de ejecución dentro de los 45 días de la notificación fehaciente de los planos diseñados y finalizar dichas obras dentro de los VEINTICUATRO (24) meses contados a partir de la fecha de suscripción de los nuevos contratos acordados en este mismo instrumento.-



04600 -

*(Signatures and stamps of the companies)*

**ALISA** S.A. **24.878.790**  
CALLE 14 N° 1000  
POSADAS - M.P.  
TEL: 337-5500

**EMPRESA BENCIONERA SA**  
CALLE ALBERTO BENCIONERA  
POSADAS - M.P.  
TEL: 337-5500

**EMPRESA BENCIONERA SA**  
CALLE ALBERTO BENCIONERA  
POSADAS - M.P.  
TEL: 337-5500

**EMPRESA BENCIONERA SA**  
CALLE ALBERTO BENCIONERA  
POSADAS - M.P.  
TEL: 337-5500

**SEXTO:** Las empresas se comprometen a mantener la calidad de las Unidades Habilitadas para la prestación de los servicios según la normativa legal vigente.

**SEPTIMO:** Las empresas se obligan a mejorar el parque automotor según las necesidades de implementación del sistema, en un todo de acuerdo a la planificación aprobada y cuyo contenido surge del trabajo realizado por la consulta supra individualizada, obligándose a mantener la calidad del servicio, las frecuencias acordadas y la renovación del parque automotor, ello en absoluto respeto de los instrumentos que emanen de la autoridad de aplicación dentro del plan de Reestructuración y Reordenamiento del Sistema de Transporte Urbano de la ciudad.

**OCTAVO:** Las empresas se obligan a que del total anual de unidades a renovar, un 20% sean Unidades Adaptadas para el Uso de Personas Discapacitadas.

**NOVENO:** Cada empresa se compromete a suministrar, a quien designe el Sr. Intendente Municipal, UNIDADES DE SERVICIO SIN CARGO PARA EL TURISMO SOCIAL, dentro de la Jurisdicción de Posadas a razón de una (1) hora por cada 80.000 km. de recorrido autorizados a cada empresa.-

**DÉCIMO:** Las empresas se comprometen a entregar al MUNICIPIO EN COMODATO, DOS UNIDADES DE TRANSPORTE para el uso de la Banda de Música Municipal, siendo a cargo del Municipio el mantenimiento de las mismas.-

**DECIMO PRIMERO:** Las partes procurarán, el fiel cumplimiento de todas y cada una de las cláusulas de los contratos de concesión vigentes y del que se suscriba, como consecuencia de la firma de este Acta Acuerdo.

**DECIMO SEGUNDO:** El incumplimiento de cualquiera de las cláusulas de aplicación inmediata DEL PRESENTE ACUERDO, de las disposiciones contractuales vigentes y los que se suscriban y/o de las normas municipales de aplicación, facultara al D.E.M. a aplicar las sanciones establecidas.-

**DECIMO TERCERO:** Se ratifica el compromiso asumido por las Empresas, según el artículo OCTAVO del Acta Acuerdo suscripto el día 22 de febrero del año 2.001, por lo que continua en vigencia el compromiso de ASISTENCIA SOLIDARIA RECÍPROCA entre las Empresas que suscriben el presente para cubrir la prestación del servicio cuando por cualquier causa cesaran de hacerlo, o bien se desvinculen convencionalmente de la Municipalidad. En estos casos las Empresas Asistentes garantizarán el servicio en las frecuencias habituales y tributarán las Tasas,

Contribuciones y Cánones correspondientes por el tiempo de la prestación de dicha asistencia, debiendo hacerse cargo del personal de la Empresa Asistida, sin que ello signifique asumir responsabilidades por las obligaciones laborales, previsionales y de la seguridad social que la o las empresas adeuden al tiempo de ser asistidas solidariamente.-

**DECIMO CUARTA:** El Departamento Ejecutivo, procederá al dictado del correspondiente Decreto ratificatorio del presente, así como la suscripción de los contratos que en consecuencia se celebre entre las partes.-

En prueba de conformidad se firman cinco (5) ejemplares de un mismo tenor y a un solo efecto en el lugar y fecha del encabezamiento.-

ANGEL [Signature]  
[Stamp: MUNICIPIO DE POSADAS, DEPARTAMENTO EJECUTIVO]  
CASIMIRO ZBKOSKI SPA  
LUG. MARCELO VALDIS ZBKOSKI  
APODERADO  
[Stamp: EMPRESA SANOVENGA SRA. LUIS ALBERTO BENVENGA SOCIO GERENTE, C.I.T. 24.573.798]  
R R de Zbkoski  
[Stamp: Sra. del Rosario S. LORENZA L. DE ZBKOSKI GERENTE]  
[Stamp: DR. FRANCISCO RAMON FRANCO INTENDENTE MUNICIPALIDAD DE POSADAS]

-04600 - 00970



ACTUACION NOTARIAL

00970



1 CERTIFICACIONES DE FIRMAS E IMPRESIONES DIGITALES

2 Esta certificación no juzga sobre el contenido y forma del documento.

3 LIBRO N° -01- FOLIO N° -111- ACTA N° -015-

4 En mi carácter de ESCRIBANO TITULAR del Registro de Contratos Públicos de  
5 la Municipalidad de Posadas, CERTIFICO que la(s) FIRMAS \_\_\_\_\_

6 \_\_\_\_\_ que obra(n) en el documento adjunto ha(n) sido puesta(s)

AMIEL M. P. Esc. de G. Municipal

7 con mi presencia por la(s) siguiente(s) persona(s) de mi conocimiento. DOY FE.

8 Orlando Ramón FRANCO, D.N.I. N° 12.852.651, quien lo hace en Nombre y

9 Representación de la MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE POSADAS en el

10 carácter de Intendente Municipal, quien acredita: a) Con el Acta N° 1.366 de fecha

11 N° 12/2011 del Honorable Concejo Deliberante, b) Con el Acta Notarial N° 52 de

12 fecha 10/12/2011 en el que formalmente Reassume, toma Posesión y Recibe

13 nuevamente el cargo que invoca, c) Con el Certificado expedido por el Tribunal

14 Electoral de la Provincia de Misiones, en la que consta que el Ing. Orlando Ramón

15 Franco, ha sido electo INTENDENTE del Municipio de la Ciudad de Posadas-Mnes.

16 En los Comicios del 26/06/2011, por una parte y por la otra las siguientes Empresas:

17 CASIMIRO ZBIKOSKI S.A.: Representada en este acto por Marcelo Valois

18 ZBIKOSKI, D.N.I. N° 22.273.564, en virtud del Poder Gral. de Administración y

19 Disposición que ésta, (Casimiro Zbikoski S.A.) le otorgara por Escritura Pública N°

20 473 de fecha 14/09/00 al Folio 1.425 y Sgtes del Protocolo Notarial N° 60 pasada por

21 ante la Escribana Elba C. RODRIGUEZ en su condición de Adscripta al Registro

22 Notarial N° 60 con asiento en Pdas.; TIPOKA S.A.: Representada en este acto por

23 Carmen Yolanda CENDRA, D.N.I. N° 17.272.221 y Javier WYSOCKI, D.N.I. N°

24 16.295.366, en virtud del Poder General de Administración que se les otorgara por

25 Escritura Pública N° 49 de fecha 07/03/12, pasada ante el Escribano Público Héctor



AYALA en su condición de titular del Registro Notarial N° 62 con asiento en esta  
 Ciudad de Posadas, Folios 73/76; NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO S.R.L.:  
 Representada por su Socia Gerente con facultades suficiente para el presente acto,  
 Doña Lorenza Leiva de ZBIKOSKI, D.N.I. N° 18.676.545, nacida el 10/08/1927,  
 empresaria, vecina de esta Ciudad de Posadas, conforme así lo acredita con  
 Instrumento Privado de Cesión de Cuotas Sociales de fecha 12/12/1997 debidamente  
 certificada por el Escribano Rafael A. SCIPIONI, Titular del Registro Notarial N° 59,  
 con asiento en esta Ciudad de Posadas, en fecha 12/12/1997 e inscripto bajo el  
 número 175/178 del Libro 1, año 1998 de Sociedad Responsabilidad Limitada del  
 registro Público de Comercio, según lo dispuesto a fs. 17 del Expte N° 25/98 del  
 Registro Público de Comercio en fecha 24/03/98, y BENCIVENGA S.R.L.:  
 Representada en este acto por sus Socios Luis Alberto BENCIVENGA, D.N.I. N°  
 8.541.068, Luis María BENCIVENGA, D.N.I. N° 24.294.832, Alina BARROS,  
 D.N.I. N° 24.573.798 y Juan Carlos BARROS, D.N.I. N° 5.607.500 quienes  
 suscriben el presente acto en forma conjunta conforme a Acuerdo Privado de fecha  
 14/01/2011 realizada por ante la Dra. Rossana Venchiarutti, Juez Civil y Comercial a  
 cargo de la Feria Judicial, en el que se acuerda que la administración de la  
"EMPRESA BENCIVENGA S.R.L." la ejercerán en forma conjunta y bajo  
 declaración jurada manifiestan que se halla en el plena vigencia.- Todos los  
 documentos antes mencionados tuve a la vista para este acto.- Corresponde a una  
 certificación de firma, en el ACTA ACUERDO firmado entre los nombrados.-  
 Posadas, Misiones a los Veintiocho Días del Mes de Marzo de 2012.



Daniel Guio  
 Jefe de Gobierno Municipal  
 Municipality of Posadas

## ANEXO II

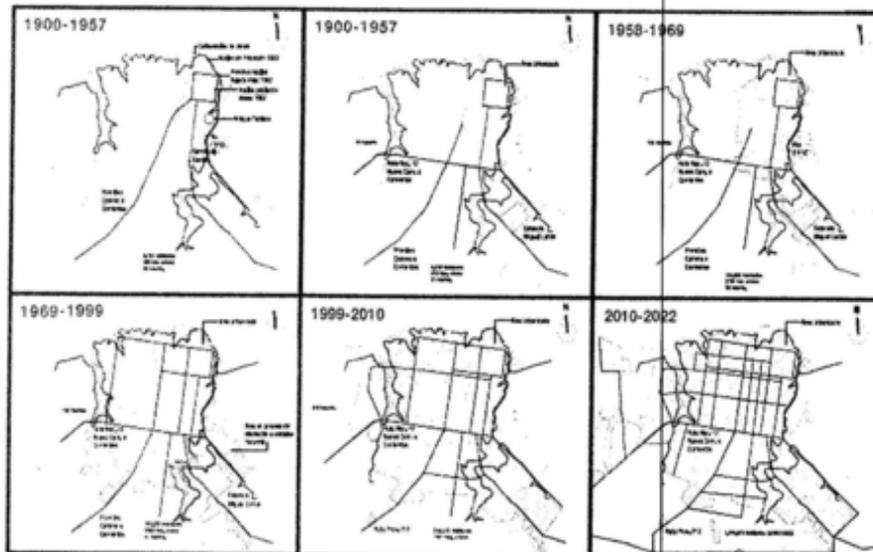
### LINEAMIENTOS PARA LA ELABORACION DE UN PLAN DIRECTOR DE MOVILIDAD URBANA DE POSADAS, COMO MARCO GENERAL PARA LA PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS Y EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE URBANO Y METROPOLITANO DE POSADAS

#### 1. INTRODUCCION

La ciudad de Posadas se encuentra atravesando un proceso de constante crecimiento con la expansión de la trama urbana y la ocupación de vacíos urbanos, acompañada de un aumento poblacional, producto de ello se conjugan demandas sociales que el gobierno municipal trabaja constantemente para atenderlas. Según el censo 2022 la ciudad de Posadas cuenta con 327.510 habitantes, y el total de población del departamento Capital, que incluye a Garupá y Fachinal cuenta alcanza a unos 391.498 habitantes.

En los últimos veinte años, la ciudad ha tenido un acentuado crecimiento por las políticas habitacionales llevadas adelante por la provincia, el crecimiento de sus actividades comerciales e industriales y por las inversiones de capital privado sobre todo en la zona oeste de la ciudad. Los mapas de la ciudad de la figura siguiente muestran esa rápida evolución, de la que se deduce los incrementos de las demandas sociales, de infraestructura y transporte, entre otras.

#### Evolución Urbana de Posadas



Esquema de elaboración propia, basado en el Plan estratégico Posadas 2022 (p. 20-21 del) - Secretaría de Planeación y Control-Dirección General de Planeación Regional, San Posadas, Estado -Forma Administrativa del Territorio (p. 54-55 del), Censo 2022.

18



Ing. LEONARDO ALBERTO SIELATTO  
INDEPENDIENTE  
Municipalidad de Posadas

Por ser sede del gobierno comunal y provincial y lugar donde se afincan diversos entes nacionales, Posadas tiene un carácter administrativo importante.

El Puerto y el Parque Industrial de Posadas desempeñan roles cruciales en la reactivación económica de la ciudad y de la provincia. Son el motor para la generación de inversiones, creación de empleo genuino y expansión del mercado productivo. Con la implantación de ambas infraestructuras se ha gestado un panorama prometedor para la llegada de nuevas empresas nacionales e internacionales.

A través de sostenidas políticas públicas, la ciudad reafirma su compromiso de crecer como un punto de referencia educativa en la región, con más y mejores oportunidades para las futuras generaciones.

Finalmente, y por ser capital de una provincia de notables atractivos turísticos internacionales como las Cataratas del Iguazú que reciben casi 1,5 millones de visitantes al año (50% de los cuales son extranjeros) y de destinos de importancia nacional como los Saltos del Moconá o las Ruinas Jesuíticas de San Ignacio. Posadas es considerada como un portal hacia las misiones y la selva, y fundamentalmente como un centro cultural de excelencia, receptora de turismo de eventos, reuniones, congresos y convenciones, por sus servicios de calidad y excelencia.

Este conjunto de actividades administrativas, comerciales y productivas, educativas y de turismo; han conformado a un conglomerado de amplia movilidad y generación económica. En este contexto las actividades y aspectos más importantes de Posadas, se resumen en los siguientes aspectos.

- Líder en el NEA en Comercio e Industria: Con más de siete mil establecimientos comerciales habilitados de los cuales casi quinientos son industrias, la ciudad cuenta con más de dos mil marcas registradas en el Registro Nacional de la Propiedad Intelectual; esto como muestra de su capacidad de producción y generación de trabajo.
- Posadas Ciudad Universitaria: La ciudad cuenta con cinco universidades presenciales y aproximadamente diez de modalidad virtual y un medio centenar de institutos terciarios, lo que hace un total de más de 200 carreras, rondando la población estudiantil los 35.000 estudiantes.
- Turismo: Posadas posee unos 27 establecimientos de hospedaje de los cuales 14 son hoteles, conjunto que cuenta con más de 1200 habitaciones. La cantidad de visitantes que llegan a la ciudad ronda los 300 mil turistas por año y el pernocte es levemente inferior a 3 noches.
- Exportaciones: En materia de exportaciones, el nodo Posadas concentra la producción capitalina y la de su área de influencia; los datos verificados son importantes y reflejan una actividad que se sostiene tanto en sus montos como en número de operaciones.
- Nodo regional y local de generación de nuevas tecnologías y economía del conocimiento: Posadas en cooperación y coordinación con el gobierno provincial, aloja a una serie de entidades y proyectos vinculados a las nuevas tecnologías y economía del conocimiento.

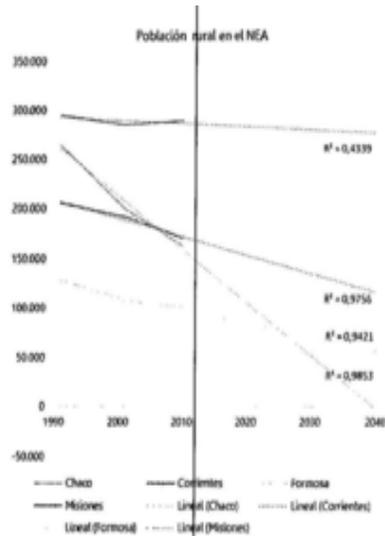
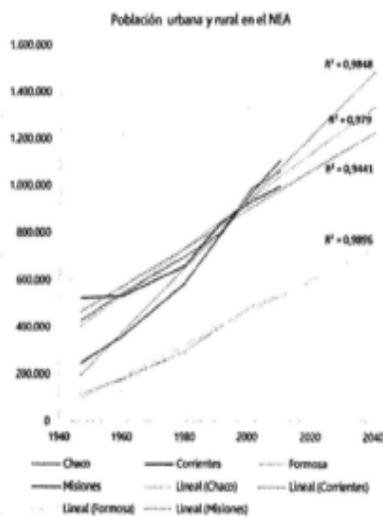
- En este sentido el Polo TIC es un centro que contiene a empresas vinculadas a la robótica, la movilidad sustentable junto a otros proyectos innovadores y la Escuela de Robótica y la Escuela de Innovación trabajan en un nuevo esquema educativo para jóvenes preuniversitarios y cuyo enfoque es la formación en redes, nuevas tecnologías, automatización e inteligencia artificial.
- El Silicon Misiones es un proyecto en crecimiento que trabaja en la creación de nuevas empresas de base tecnológica, al tiempo que aporta un espacio para que estas alojen a sus desarrollos. A su vez el Centro del Conocimiento es un complejo para el desarrollo de las artes y la cultura bajo estas nuevas premisas y paradigmas.
- Por último, el Parque Industrial junto a la Plataforma Logística Posadas conforman un conjunto de desarrollo industrial convencional cuyo norte es la radicación de empresas y generación de empleo.

La dinámica socio económica y poblacional de Misiones no escapa a los condicionantes históricos y culturales de la Región Nordeste (NEA), la que se caracteriza por una serie de atrasos relativos en muchos indicadores, respecto de las regiones centrales de la pampa húmeda y el gran conglomerado que constituyen CABA y la provincia de Bs. As.

La región NEA está conformada por Corrientes, Misiones, Chaco y Formosa, y limita con los países de Uruguay, Paraguay y Brasil. Posee una superficie de 290.000 kilómetros cuadrados y concentra casi cuatro millones de habitantes.

Fuertemente condicionada por el tamaño medio de los predios rurales de unas 20 a 25 hectáreas, la ocupación del espacio de Misiones, dada a través de sucesivos procesos de colonización, hicieron que las explotaciones agropecuarias rurales sean familiares o basadas en cooperativas. Pese a una serie de condicionantes, los que subsisten hasta el presente, por un conjunto de políticas de estado diferenciadas de otras de la región y sostenidas en los sucesivos gobiernos provinciales, coadyuvadas en parte por las posibilidades de integración a los países limítrofes; hicieron que Misiones se destaque en el NEA, como la provincia con mayor crecimiento de población y la de menor decrecimiento de la población rural; lo que implica una ocupación del territorio más armónica, en relación a sus pares regionales.

En este contexto poblacional y de actividades económicas y de servicios, la movilidad urbana en Posadas ha tomado una senda de expansión que requiere de respuestas adecuadas no solo en el marco del transporte público y el automóvil, sino en nuevas dimensiones más sustentables como el uso de espacios para peatones y bicisendas y ciclovías para el desplazamiento con bicicletas y monopatines.



## 2. LA MOVILIDAD URBANA EN POSADAS

Este plan busca reducir los tiempos promedio de viaje que realizan hoy los usuarios y que puedan tener más opciones de conectividad con los distintos puntos de la ciudad y la zona metropolitana, independientemente de que el gobierno municipal continúa con la política de descentralización de los servicios a través de los Centro de Atención al Vecino (CAV) para que la población tenga mayor acceso a los mismos y estén más cercanos a sus residencias, evitando así largos desplazamientos; más allá de eso, la movilidad de las personas varía según las actividades y necesidades de cada uno.

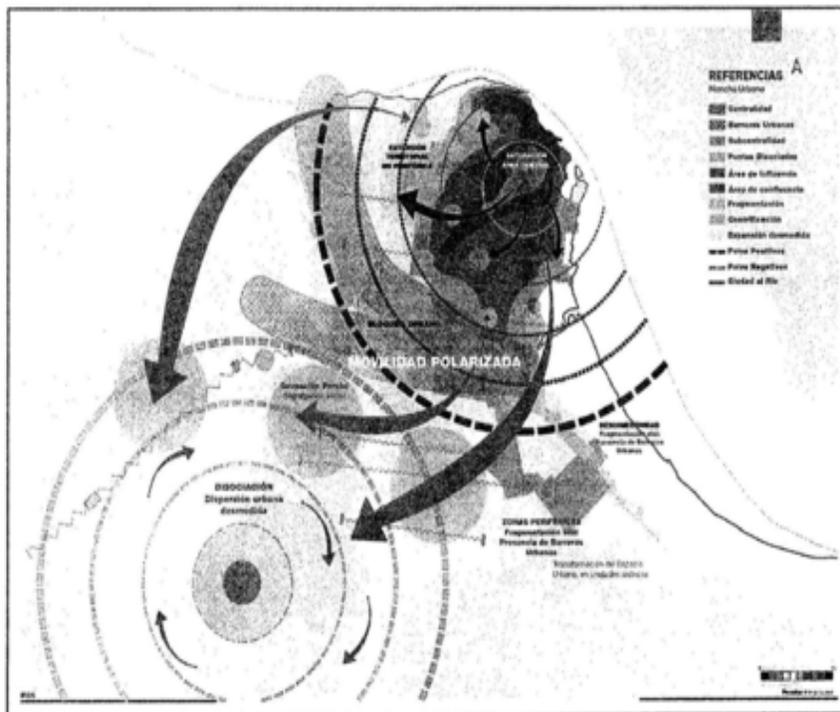
Debido a sus implicancias sobre el medio urbano y la calidad de vida, el tránsito y el transporte son ejes en constante transformación y progreso. Además de potenciar aquellos medios de traslado menos contaminantes, con la ampliación de las obras de ciclovías y bicisendas Posadas va transformándose a una ciudad más amigable con el medio ambiente, ya que muchos de sus habitantes optan por trasladarse en estos medios de transporte.

Por otra parte, en función de la histórica transformación costera que vive la ciudad, que pone fin a un largo olvido de su costa sobre el río Paraná, hoy es determinante acompañar desde el municipio y mediante acciones concretas las obras ejecutadas por el Plan de Terminación de Yacyretá, que dotaron a la ciudad un nuevo Frente Fluvial, nuevos parques, equipamiento urbano y un mejoramiento sustancial en cuanto a la accesibilidad (las avenidas costaneras y el Acceso Sur).

A este nuevo borde fluvial como un escenario deseado, se suman esfuerzos en el interior de su trama, mediante fuertes intervenciones en aquellos elementos que hacen a la imagen de la ciudad, como las calles y avenidas, espacios verdes y plazas.

En función de estos factores para el desarrollo urbano y considerando las fuertes transformaciones producidas en la última década, se plantean cuatro lineamientos que abordan de manera integral los perfiles de actuación sobre el territorio:

- Desarrollo urbano
- Imagen de ciudad y espacios públicos
- Movilidad, transporte y articulación territorial
- Completamiento e integración urbana



La Ciudad Deseada, es la síntesis de los criterios ideales y lineamientos resolutivos que se deben tener en cuenta para la planificación ordenada de la ciudad, promoviendo una estructura policéntrica y transversal, que avanza hacia una equidad territorial, con una mayor presencia del espacio público, estableciendo un sistema que permita el desarrollo del hábitat urbano caracterizado por la sostenibilidad y la sustentabilidad de la red, descentralizando la infraestructura y fortaleciendo el transporte público.

Posadas, conectiva y arterialmente sostenible, apunta a posicionarse como un espacio de encuentro significativo entre diferentes actores públicos y privados locales y regionales, con la intención de debatir y aportar el desarrollo de acciones ambientales, como así también a la implementación de nuevas tecnologías.



### 3. SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE URBANO Y METROPOLITANO - POSADAS

#### Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano de Pasajeros

La creación de un sistema integrado de transporte en la zona metropolitana de la ciudad, tuvo como principio general el beneficio de poder contar con un espacio donde los usuarios de los recorridos con mayor extensión o los servicios interurbanos que conectaban dos municipios con el casco céntrico de la ciudad de Posadas, tengan la posibilidad de realizar un recorrido más ágil, hacia un punto y contar con líneas directas al centro, lo que redujo su tiempo de viaje desde su origen, además de poder contar desde este nuevo espacio con otras posibilidades de conexiones. Es así que la concreción de la Estación UNaM fue la primera etapa de este sistema Integrado Metropolitano, y la ciudad de Posadas se convierte en la primera ciudad de la Argentina en adoptar el modelo nacido a mediados de los años 1970 en Curitiba Brasil.

Dado que la ciudad y por ende la movilidad, son esencialmente dinámicas, la red de servicios está destinada a implementarse en etapas progresivas, acompañando el crecimiento urbano y metropolitano y dando respuestas a las transformaciones que van produciéndose en los patrones de uso y ocupación del territorio buscando ofrecer a los usuarios la conexión con diferentes barrios y así obtener una ciudad descentralizada que permite a los ciudadanos reducir la movilidad al satisfacer sus necesidades en puntos más cercanos. Es por eso que el sistema tiene contemplado la construcción de 6 Estaciones de Integración, donde confluyen líneas Alimentadoras y Troncales. Los usuarios realizan la transferencia de una línea barrial (alimentadora) a una línea troncal que se desplazan a través de los principales corredores hacia el sector central, con el beneficio del pago de un solo boleto y reduciendo el tiempo de viaje generando un recorrido más directo al destino. También operan líneas circulares que proponen vincular las distintas estaciones de Integración, ofrece recorridos directos entre los barrios y estaciones de combinación.

Por otra parte, la Carta Orgánica en su artículo 90 establece que “El Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano de la ciudad de Posadas es un factor determinante en la política de ordenamiento y regulación de la movilidad urbana y constituye el marco regulatorio y de prestación de todos los servicios de transporte masivo y de personal.” Es decir que el mismo conlleva un conjunto de servicios, infraestructura, equipos e instalaciones relacionados entre sí que posibilitan al usuario llegar a los 250 barrios de la ciudad de Posadas, en los diferentes servicios que brinda el transporte, como ser las rutas troncales, alimentadoras y convencionales que componen el sistema.

De las 6 Estaciones proyectadas, el sistema en la actualidad cuenta con dos estaciones de Integración, la Estación Quaranta y Estación UNaM. Las mismas al ser analizadas en los usos de las líneas que operan en las mismas, demuestran la necesidad de que se lleven a cabo más puntos de conexión para los usuarios, sobre todo para beneficiar a las conexiones Inter barriales, y brindar servicios de forma más directa a los grandes centros educativos.

Por medio de los estudios y análisis realizados podemos afirmar que, debido a la creación de nuevos barrios en la ciudad de Posadas, se ha registrado desde la última década un 11% de crecimiento poblacional, siendo el transporte público utilizado por alrededor de 49.000.000 de pasajeros por año.

En un trabajo constante con la provincia, se realizan importantes inversiones en materia de infraestructura vinculada al servicio, como la construcción y reparación de veredas, obras de asfalto e iluminación, instalación de nuevos refugios, y la construcción de estaciones de combinación. Todo esto con el propósito de fortalecer el transporte público y que sea más ágil y seguro.

#### **4. ACCIONES REALIZADAS POR EL DEPARTAMENTO EJECUTIVO MUNICIPAL**

Consciente de la necesidad de realizar un programa de Movilidad, Transporte, y Articulación Territorial, y tomando como base las premisas del Plan Estratégico Posadas 2022, cuyo componente de transporte y movilidad se ha ejecutado en más de un 60%, en los últimos cinco años de gestión municipal se implementaron acciones alineadas con dicho plan, las que contaron con el invaluable aporte del Gobierno Provincial.

Tomando en cuenta que Posadas se encuentra frente a un escenario complejo, donde se conjugan demandas sociales, crecimiento de la planta urbana acompañando el crecimiento poblacional, y el desarrollo de grandes obras y proyectos que requieren de la gestión municipal, ésta ha trabajado intensamente para dar respuestas a este complejo conjunto de desafíos.

En parte este escenario se vio agravado por la falta de planificación sostenida de la ciudad de Posadas, sumada a la falta de coordinación técnica de los diversos actores y entes involucrados en el ordenamiento del territorio, cuyo resultado ha sido que la ciudad creciera con altibajos. La condición confusa en el avance de la ciudad sobre el suelo, tanto desde la esfera pública como privada, tuvo como resultado una trama urbana descompensada, con vacíos y baja densidad de ocupación del suelo, con un debilitado desarrollo de las infraestructuras básicas como ser agua, cloacas, energía, transporte y vialidad urbana.

Todos estos desbalances han sido trabajados en estos cinco años de gestión y continuarán siendo abordados en los años que quedan, a los fines una compensación que ya ha mostrado sus resultados.

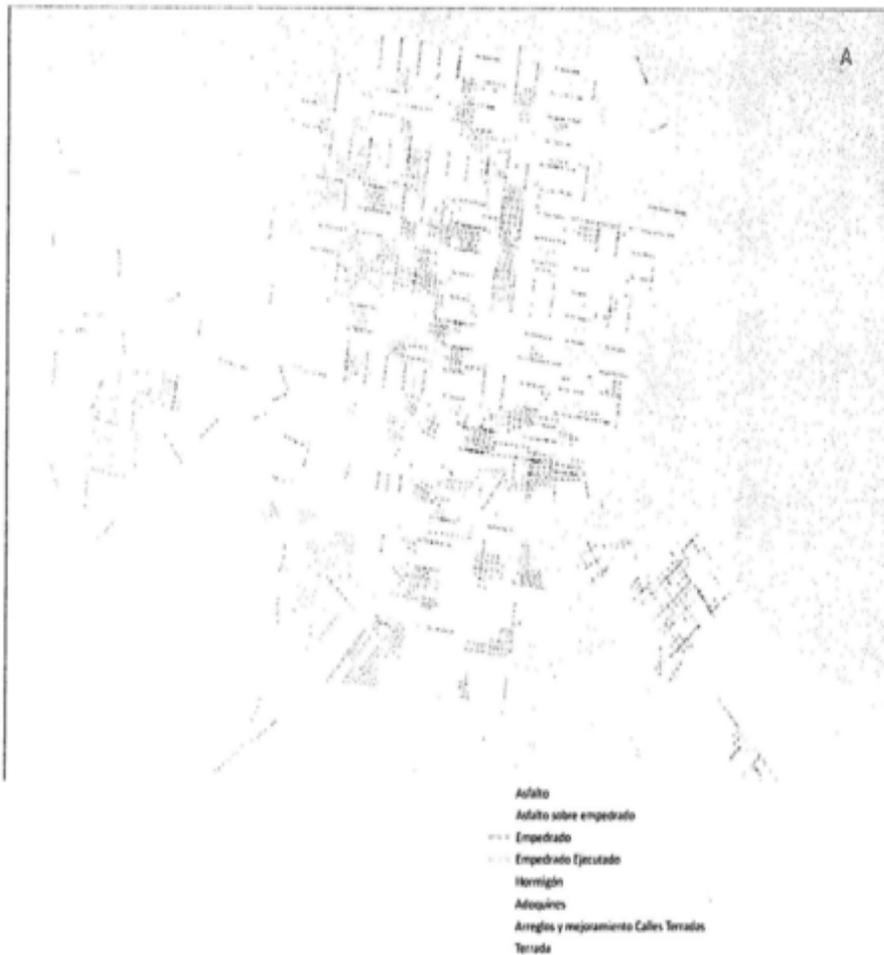
En este sentido, se llevan adelante acciones que priorizan el ordenamiento urbano, la mejora ambiental y la actualización de normativas entre otras acciones, e implantando un plan de obras con objetivos de largo plazo, a los fines de fortalecer un crecimiento urbano sostenible, el apoyo a las inversiones privadas y públicas, acompañando políticas habitacionales apropiadas para sostener el desarrollo futuro.

Es en este contexto en donde se han logrado los siguientes avances:

#### 4.a) Infraestructura vial

La expansión de la ciudad y su crecimiento poblacional han provocado la concentración de los flujos circulatorios en las principales vías de acceso al área central, siendo necesario fortalecer el sistema vial y la conectividad, con categorización y señalización en un proyecto que considere el reordenamiento y adaptación de sus redes viales a escala del nuevo escenario de la ciudad.

#### RED VIAL Asfalto- Terrada- Empedrado- Adoquines - Hormigón

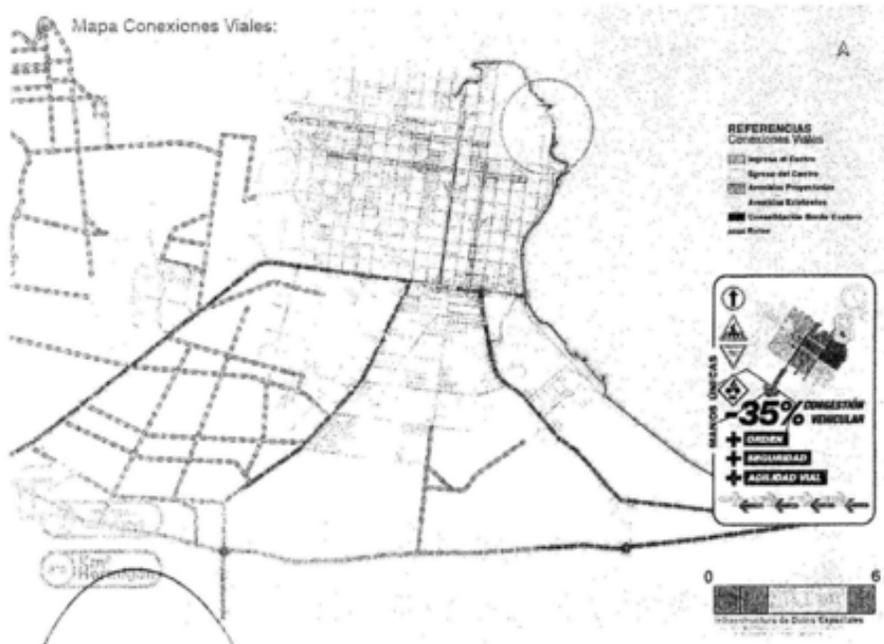




Cruces semafóricos/ Unidades y ubicación.



Ampliación del sentido único de circulación en avenidas.



#### **4.b) Mejoramiento en materia de transporte publico**

##### Estación de Integración UNaM

La Estación UNaM fue inaugurada en 2007 con el objetivo de conectar el área metropolitana con el centro de la ciudad, reducir el tiempo de viaje de los usuarios que cotidianamente se trasladan al centro de la ciudad de Posadas. Actualmente es utilizada por 3.970 usuarios en días hábiles y 1.100 usuarios en días no hábiles. En esta Estación trabajan 25 Líneas, que poseen 33 Ramales. La frecuencia media de los servicios es de 30 minutos en días hábiles, 50 minutos en días no hábiles. El tiempo de espera de los usuarios actualmente es de 25 minutos.

##### Estación de Integración Quaranta

Con la apertura de la Segunda Estación de Integración, se incorporaron al sistema las líneas que sirven a la zona sur de la ciudad. En promedio 4.500 usuarios del transporte público utilizan la estación diariamente en días hábiles y en cuanto a días no hábiles 2400 usuarios, con un tiempo de espera medio entre los servicios de 10 minutos.

En la estación Quaranta actualmente ingresan 26 Líneas, las cuales poseen 37 Ramales. La frecuencia media de estos Ramales es de 35 minutos en días hábiles y de 45 minutos en días no hábiles. La cantidad de servicios brindados en dicha estación tiene un valor medio de 1.500 servicios diarios y mensual de aproximadamente 37.600 servicios. Esto representa una cantidad de 596.000 km. mensuales.

Las empresas para la puesta en funcionamiento de esta terminal incorporaron 50 unidades nuevas, de las cuales 13 son colectivos articulados. Todas las unidades nuevas tienen motores con el sistema Euro V, que permiten reducir la emisión de contaminantes.

El sistema Integrado cuenta con información al usuario a través de la app Bondi Ya!, que informa en cuanto tiempo viene un móvil en una determinada parada de colectivo, se solicitó mejoras de la aplicación a la empresa prestataria, además de incorporar nuevas funciones para que el usuario mejore la su experiencia de viaje. En el marco del trabajo que viene realizando la Municipalidad de Posadas, en cuanto a la mejora del servicio de Transporte Público, se ejecutan dársenas de hormigón en paradas de colectivos.

##### Estación Junín

Surge de la necesidad en un punto neurálgico dentro del casco céntrico de la ciudad, donde la demanda de usuarios excedía la infraestructura existente, dada la alta oferta de servicios que se prestan en dicho corredor de calle Junín. Este proyecto hizo hincapié en lograr el menor impacto ecológico posible, mediante la contribución al medio ambiente. La Estación cuenta con

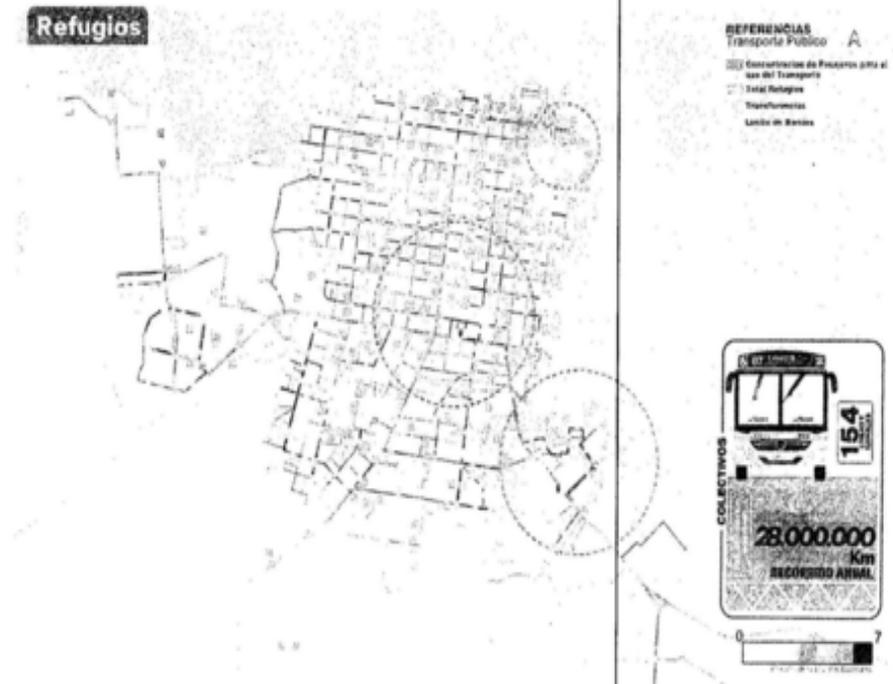
capacidad para 139 personas, y presenta características únicas: combinando seguridad, información, comodidad y sustentabilidad.

Actualmente, este refugio tecnológico es usado por unos 7 mil usuarios al día. De esta manera, se cumple con el objetivo de brindar un mejor servicio a los usuarios, entendiendo que esa exigencia no constituye un lujo, sino una necesidad básica para los habitantes de la ciudad que necesitan hacer uso del transporte público a diario.

### Refugios:

Se instalaron más de 340 refugios nuevos con iluminación, asientos y basureros, los cuales, tienen un mantenimiento constante en la recolección de los residuos, limpieza y pintura de los mismo.

#### **Refugios**



### Boleto electrónico

Se puso en funcionamiento el medio de pago electrónico, a través de una tarjeta magnética SUBE, recargando crédito en efectivo. Ésta se utiliza con acercamiento a la máquina lectora, descuenta el valor del viaje, evitando la necesidad de contar con dinero en efectivo para acceder a los servicios. Esta modalidad coexiste con el boleto efectivo y permite a los usuarios viajar en la totalidad de los colectivos de la región Metropolitana de Posadas.

A su vez, se incorporó una nueva forma de pago del boleto electrónico del transporte urbano de pasajeros, SUBI, la modalidad de uso del mismo consiste en antes de subir al colectivo el

usuario deberá generar un código de QR, desde la aplicación, para escanear por el lector al subir al transporte. El sistema hará el cobro del viaje en forma automática.

#### Centro de Monitoreo del SITM

Conforme obligaciones contractuales de las prestatarias del SITM y la requisitoria en materia de datos prevista en la Ordenanza XVI – N° 20, se creó el Centro de Monitoreo como un ente integrado a la Secretaría de Movilidad Urbana, el cual se encarga del control del cumplimiento de recorridos y frecuencias de transporte público de pasajeros, para detectar anomalías en el sistema y realizar los reportes y acciones tendientes a solucionarlos.

### **4.c) Avances en calidad ambiental**

#### Puntos Limpios y Eco puntos

Un punto limpio, o también llamado punto verde, es un espacio destinado a la recolección y clasificación de los residuos voluminosos que producen los ciudadanos. Los eco-puntos son instalaciones más pequeñas destinadas a que los vecinos puedan acercar sus residuos reciclables y clasificarlos según el tipo de material que lo compone.

#### Aumento de la contenerización

Con el objetivo de evitar la exposición de las bolsas en la vía pública, se instalaron más de 300 contenedores en distintos puntos de la ciudad, a fin de contribuir a mejorar la higiene urbana y evitar la generación de mini basurales.

### **4.d) Descentralización**

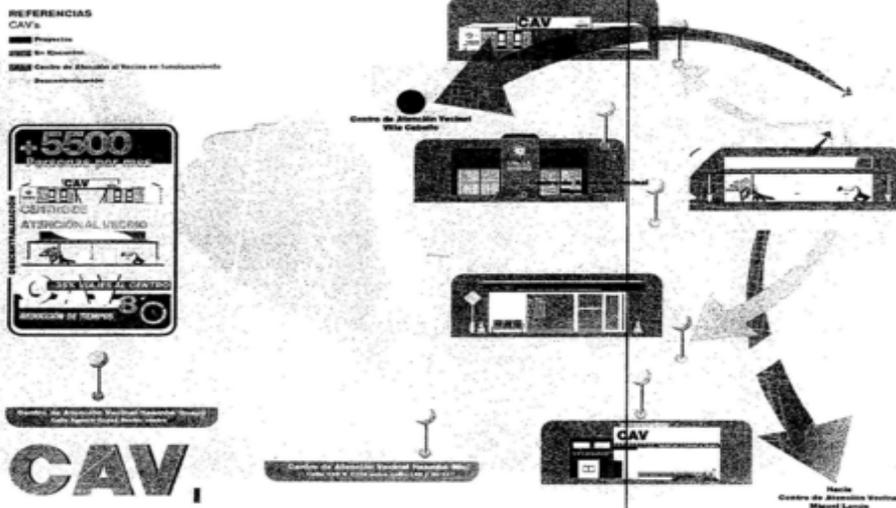
El municipio de Posadas, Misiones, ha implementado diversas acciones para descentralizar sus servicios con el objeto de descongestionar el tráfico en la zona centro. A través del trabajo en conjunto de las distintas Secretarías, se derivan trámites a centros administrativos ubicados en diferentes sitios de la ciudad, incorporando y mejorando el servicio de transporte a estos puntos.

#### Centros de Atención Vecinal (CAV)

Son centros de dependencia municipal dedicados exclusivamente a brindar atención rápida a los vecinos de Posadas, donde se centraliza la atención de distintos entes estatales, para que el contribuyente pueda realizar en un único lugar la gestión de los diferentes trámites y, de esa manera, pueda resolver sus demandas de manera más rápida y sencilla.

Con la creación de los Centros de Atención Vecinal ubicados en puntos estratégicos de la ciudad se ha logrado, no sólo descentralizar los grandes movimientos de personas mejorando la circulación del tráfico y la ocupación del transporte público, sino que también han permitido que un gran número de ciudadanos tengan acceso a trámites administrativos cotidianos municipales, y provinciales.

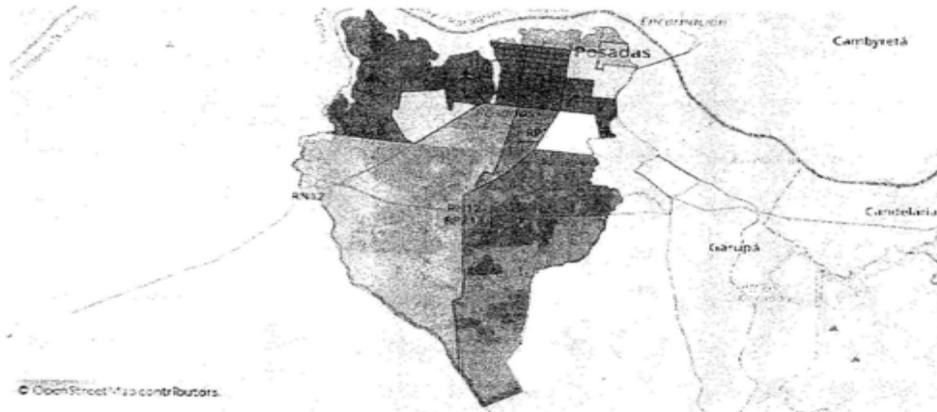
## PLANIFICACIÓN URBANA SOSTENIBLE



### Delegaciones Municipales

Las delegaciones municipales tienen como función acercar a la institución y sus servicios a los barrios, buscando un contacto más directo con los vecinos y las necesidades de éstos. También cuentan con diversos servicios de atención primaria como podas, recolección de residuos y descacharrización, desmalezamientos, etc. En la actualidad, son 12 las Delegaciones Barriales:

- Delegación CH 32-33
- Delegación Villa Urquiza
- Delegación Villa Cabello
- Delegación Centro
- Deleg. Riberas del Paraná
- Delegación Santa Rita
- Delegación Itaembé Guazú
- Deleg. Itaembé Mini Este
- Deleg. Itaembé Mini Oeste
- Deleg. Las Dolores Norte
- Deleg. Las Dolores Sur
- Delegación Miguel Lanús



### 4.e) Obras tendientes a mejorar el tráfico y la fluidez vehicular

La ciudad cuenta en la actualidad con una trama vial consolidada y con nuevas vías de conectividad preparadas para el transporte público. Uno de los ejes principales es la travesía urbana de la Avenida Quaranta y Av. Llamosas, ex Ruta Nacional N° 12. La misma se encuentra actualmente en un proceso de transformación, con algunos tramos finalizados, otros en estado de obra activa y otros con proyectos a ejecutarse en un futuro.

La obra consiste en dos calzadas de dos carriles cada una, más banquetas separadas físicamente entre sí, y colectoras de 2 carriles más estacionamientos. A lo largo de la misma, existen varios nodos claves que tienen su tratamiento especial:

Soterramiento intersección Av. Quaranta y Av. Alicia Moreau de Justo, Av. San Martín: El proyecto a ejecutarse se desarrollará en una longitud de 700 metros, entre las Avenidas Las Heras y la Avenida Tomás Guido, correspondiente a los KM 1340.35/1341.13 de la Ruta Nacional n°12 (Avenida Quaranta). Esta obra busca categorizar el flujo para que el tránsito pasante no interfiera con el tránsito local; a través de dos carriles de circulación, banquina y una vereda de mantenimiento, excavados bajo el nivel de la avenida Quaranta actual. En la parte superior, se propone una rotonda de conexión de las Avenidas San Martín, Avenida M. de Justo (RP 213) y las colectoras, la cual servirá como intercambiador.

La obra de soterramiento, viene a resolver un nodo puntual y vertebral de la ciudad en cuanto a la gran confluencia de tránsito que posee el lugar. A medida que la ciudad se fue expandiendo hacia la zona sur y oeste, además del tráfico propio de una Ruta Nacional, como lo es el de la RN12, fue sumándose parque automotor vecinal y de transporte público de pasajeros.

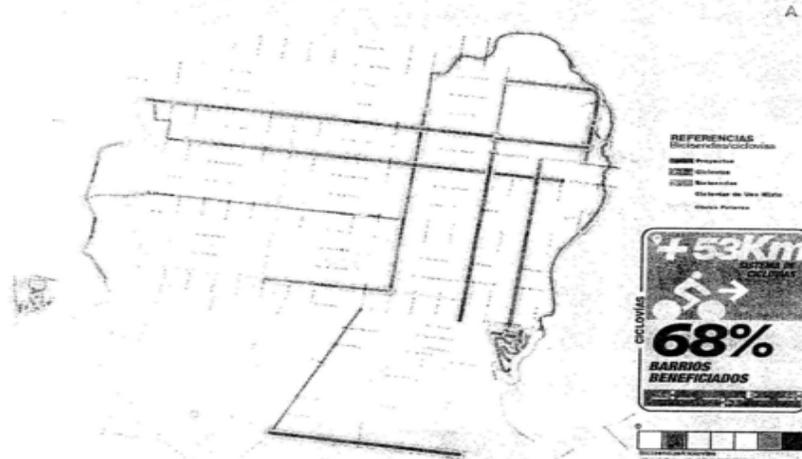
Con el desarrollo de dicha obra, se daría solución a un nodo neurálgico de acceso en donde confluyen las distintas modalidades de tránsito; como ser: de carga, transporte público y vehicular.



#### Construcción de ciclovías y bicisendas

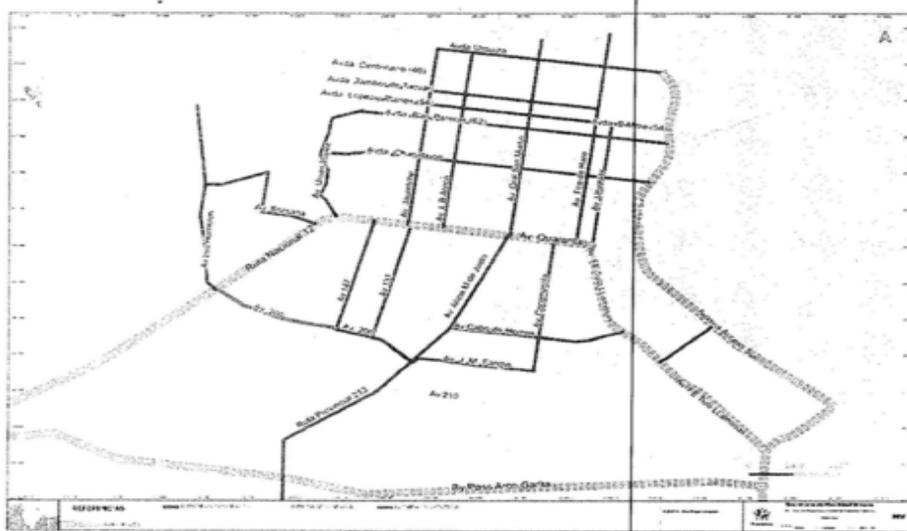
En la ciudad de Posadas actualmente se encuentran materializadas con 53 km de ciclovías y bicisendas. Se propone ampliar dicha red en la Ciudad para mejorar la movilidad urbana, promover el transporte ecológico y la actividad física.

Mapa Recorridos de Bicisendas/ciclovías



#### Apertura de calles y avenidas

Se habilitó la circulación de distintas avenidas y calles que se encontraban inaccesibles, a las cuales además se dotó de la infraestructura pertinente. Estas aperturas de nuevas vías, se corresponden a una planificación de la malla vial de la ciudad, la cual busca descomprimir algunas vías, ganando de esta manera seguridad, economía en términos de tiempos de viajes, desarrollar urbanísticamente la ciudad, mejorando el valor inmobiliario, creando accesibilidad para los vecinos, mejorando en definitiva la calidad de vida de los mismos.



#### 4. PROYECTOS DE NUEVAS OBRAS CON IMPACTO EN LA MOVILIDAD

##### 5.a) Proyecto de Urbanización 300 ha

Proyecto que se encuentra llevando adelante el I.PRO.D.H.A. En una extensión que abarca 5.500 lotes, se destinarán parte del área a viviendas, un área de densidad media y un área de equipamiento donde están las comisarias, escuelas, todas las dependencias del Estado que son necesarias y el equipamiento comunitario, también habrá un área de equipamiento comercial. Se plantea la ejecución de plazas, infraestructura de energía eléctrica y una nueva Estación de Integración que conectará al nuevo barrio con los demás barrios de la ciudad, y con las demás estaciones proyectadas y existentes del Sistema, generando estas interconexiones barriales que benefician al crecimiento poblacional y sociabilización de los barrios, utilizando los servicios que cada barrio ofrece.

Ubicación



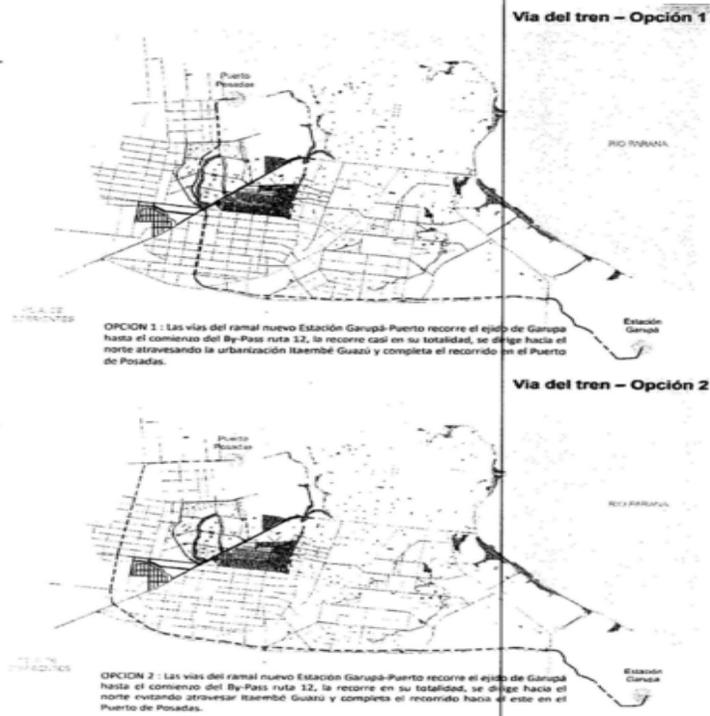
Loteo y Equipamiento



**5.b) Proyecto de vías ferroviarias**

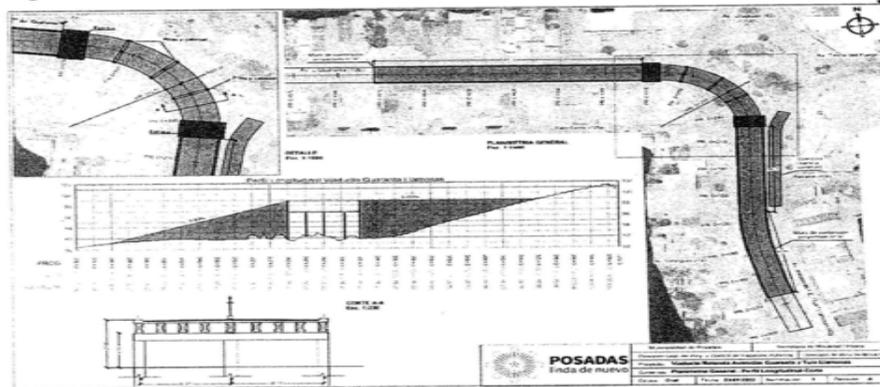
El objetivo de esta obra y en el marco de un mayor desarrollo de la multimodalidad, busca complementar la conexión ferroviaria del FFCC General Urquiza con el puerto de Posadas, actualmente en operación, gracias a la determinación del gobierno provincial quien tuvo a su cargo el aporte de equipamiento e implementación de esta obra.

La conexión que se plantea busca unir la estación de Garupá del FFCC Gral. Urquiza, con el puerto de Posadas, a través del by-pass de la RN 12 ya construido, ocupando la zona de camino disponible en esta ruta. La municipalidad de Posadas ha solicitado al Instituto Prov. de Desarrollo Habitacional (IPRODHA) tenga a bien efectuar las previsiones de ocupación de la futura vía en los programas de expansión de la urbanización Itaembé Guazú.



**5.c) Proyecto Viaducto Rotonda Av. Quaranta y Tulo Llamosas**

Se trata de una obra complementaria de soterramiento de la RN 12 (Travesía Urbana de dicha ruta nacional en Posadas) y Avenida San Martín, siendo en este caso el objetivo principal del viaducto, facilitar y agilizar la circulación en la rotonda de acceso a la ciudad en inmediaciones de la Av. Uruguay y Av. Tierra del Fuego, con impacto directo a la salida al Acceso Sur de la ciudad y sus conexiones con la RN 12 hacia el interior de la provincia y RN 105 hacia el sur del país.



**5. DESCRIPCION Y CONFORMACION DEL SISTEMA INTEGRADO METROPOLITANO**

El Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano de Pasajeros de la ciudad es determinante en la política de ordenamiento y regulación de la movilidad urbana, es decir que el mismo conlleva un conjunto de recursos humanos, servicios, infraestructura, equipos e instalaciones relacionados entre sí que posibilitan la movilidad de usuarios de los 250 barrios de la ciudad de Posadas, Garupá, Candelaria, Fachinal y Profundidad, en los diferentes servicios que brinda el Sistema Integrado, como ser las rutas troncales, alimentadoras, circulares e integradas.

El Sistema está compuesto por 150 líneas incluyendo sus respectivos ramales, que en los últimos años recorren en total, alrededor de 29.000.000 kilómetros y cuenta con una demanda

de más de 50 millones de pasajes anuales. Por otra parte, acompañando el crecimiento de la ciudad de Posadas, se implementan nuevas extensiones y ramales de líneas existentes. El Sistema se conforma de Servicios, Estaciones, Terminales y Paradas.

La implantación de Las diferentes Estaciones, en la trama urbana consolidada y la previsión de espacios destinados para las mismas en las áreas de futuros complejos habitacionales, servirán para las combinaciones entre los diferentes servicios del Sistema, logrando una conectividad más cercana para el usuario, que pueda combinar distintos puntos, en un periodo corto de tiempo.

Parada: Es la localización en la vía pública, señalizada e inamovible, fijada por la autoridad de aplicación, que indica el lugar autorizado y obligatorio para la detención temporal de las unidades a efectos del ascenso y descenso de los usuarios, con distancias definidas entre las paradas;

Estación de combinación: Zona de detención de las unidades troncales, alimentadoras, circulares, e integradas en las que se permite que el pasajero pueda combinar dos líneas del sistema. Por su tamaño y envergadura cuenta con infraestructura para el desarrollo de actividades comerciales

Terminal de integración: Espacio físico donde los usuarios son transferidos de un vehículo alimentador o circular a otro troncal o viceversa; o entre unidades troncales; o entre unidades alimentadoras o unidades circulares;

#### Tipos de Servicios

- Servicio troncal: Es el que se presta en el corredor troncal con recorridos y horarios definidos, mediante unidades de mayor capacidad; estas líneas tienen características radiales o diametrales, y su objetivo principal es satisfacer las necesidades de los principales corredores, y captar la demanda de los barrios a través de las Terminales de Integración. Las líneas troncales pueden tener paradas en su recorrido o ser directas desde una Estación de Integración a su punto opuesto de servicio. Su objetivo es atender demandas directas en un menor tiempo de desplazamiento, con una flota de vehículos de mayor capacidad de carga.
- Servicio alimentador: Es el que se presta desde una zona periférica hasta una terminal de integración del sistema integrado. Estas líneas tienen características pendulares, radiales o circulares con el objetivo de trasladar a los usuarios desde zonas periféricas a una Terminal de Integración. La característica de la flota de vehículos convencionales y en sectores de baja demanda o con problemas de circulación podrán ser microbuses.
- Servicio circular: Es el que se presta desde sectores de importancia en términos de demanda de pasajeros y generadores de viajes, hasta una en combinación o una terminal

de integración; la flota de estas líneas pueden ser vehículos convencionales como las líneas troncales y alimentadoras.

- Servicios integrados: Son aquellos servicios que se prestan en la totalidad de las rutas que forman parte del sistema integrado, constituyendo servicios públicos de transporte urbano masivo de pasajeros.

La Integración se logra con extensiones de líneas existentes, o implementación de nuevos ramales que sirvan a las áreas a las que deban agregarse al sistema, como así también la implementación de las líneas que ya fueron proyectadas.

#### Tipos de Rutas

- Rutas troncales: conjunto de corredores y vías utilizadas por los servicios de concentración de alta demanda de pasajeros, hasta una estación de transferencia o una terminal de integración del sistema integrado.
- Rutas alimentadoras: conjunto de vías utilizadas por los servicios provenientes de las zonas periféricas hasta una estación de transferencia o una terminal de integración del sistema integrado.
- Rutas circulares: conjunto de vías o rutas utilizadas por los servicios provenientes de sectores de importancia en términos de demanda de pasajeros y generadores de viajes, hasta una estación de transferencia o una terminal de integración del sistema integrado.
- Rutas Especiales: conjunto de vías o rutas utilizadas por los servicios provenientes de distintos barrios. Sirven como conexión entre diferentes barrios dentro de la ciudad sin ingreso a Terminales.
- Rutas integradas: conjuntos de vías o rutas utilizadas por servicios que se prestan en la totalidad de las rutas que forman parte del sistema integrado.

## **6. NORMATIVA VIGENTE TENIDA EN CUENTA PARA LA PLANIFICACIÓN URBANA**

Ordenanza XVIII - N° 144 - Plan Urbano Ambiental Posadas.

Ordenanza XVI - N.º 74 - Crea el Proyecto de movilidad urbana "Intersecciones más seguras" en el marco del Programa de Movilidad y Transporte del Plan Urbano Ambiental.

Ordenanza XVIII - N° 149 - Ordenamiento Urbanístico.

Ordenanza VI - N° 28 - Plan Forestal Urbano.

Ordenanza XVIII - N° 128 - Fondo de Desarrollo Urbano.

Ordenanza XVIII - N° 20 - Ordenamiento Urbanístico del Frente Fluvial.

Ordenanza XVI - N° 20 - Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano de la Ciudad de Posadas.

Ordenanza XVI - N° 95 - Plan de Reordenamiento y Jerarquización Vial. Sentido único de Avenidas.

## **7. LINEAMIENTOS GENERALES PARA UNA PROXIMA PLANIFICACION DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS**

En dicho contexto y con las premisas fijadas en el Plan Estratégico de Desarrollo de Posadas en su versión de 2022 y las premisas que vayan a fijarse en el marco del Plan Estratégico de Desarrollo de Posadas 2035; claramente resulta necesaria la implementación de un Plan de Movilidad urbana Sustentable (PMUS).

En este sentido resulta prioritario potenciar el Sistema Integrado de Transporte Metropolitano (SITM) mediante su conectividad con el sistema de transporte fluvial y ferroviario de pasajeros, dando lugar a un sistema multimodal que posibilite una mayor conectividad en toda el área metropolitana es uno de los principales lineamientos que tenemos.

Posadas, en la actualidad posee un elevado crecimiento de su parque automotor y una elevada congestión del tránsito en sus vías de conexión con la zona central, producida por nuevas áreas residenciales al sur y oeste, y la concentración de servicios y actividades en el centro de la ciudad.

Es por esto que se propone reducir la utilización de vehículos y motos particulares, la polución de gases contaminantes y la congestión del tránsito, generando mejores y mayores servicios de transporte público que fomenten en la sociedad su uso a través de:

- Proyectar y aplicar en toda la extensión de la ciudad el Sistema Integrado de Transporte Metropolitano, considerando sus equipamientos e infraestructuras.
- Generar una Terminal de integración del SITM, a los efectos de conformar una Plataforma Multimodal con los diversos sistemas de transporte.
- Fortalecer el transporte de pasajeros, incluyendo a la ciudad de Encarnación y el sur de la provincia mediante las ferrovías disponibles y la nueva estación de pasajeros.
- Desarrollar mediante los diversos sistemas de transporte la conectividad de sitios turísticos en la región.
- Generar a partir de las vías de recorrido del SITM una renovación urbana, mediante las inversiones de mejoramiento del espacio público y normativas propiciando mayores densidades y mixtura de usos.

Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) se diseña con el objetivo de satisfacer las necesidades de movilidad de las personas y mercancías de una ciudad y sus alrededores mejorando su calidad de vida.

El objetivo para la ciudad es generar un entorno urbano sostenible, habitable e inclusivo, aprovechando la creciente y pujante transformación que sufre hoy la ciudad, cargada de proyectos y obras en constante ejecución con una buena infraestructura vial.

Se busca implementar más tecnologías que aporten eficiencia al traslado diario de las personas, con el objeto de lograr un sistema multimodal eficiente dentro de la ciudad, trabajando en la gestión y organización de forma integrada, de manera que acompañe el desarrollo urbano,

logrando así reducir la congestión vehicular, mejorar la seguridad vial, mejorar la calidad del aire, renovar la flota del transporte público haciéndolo más eficiente, inclusivo y sustentable, promoviendo la movilidad activa y garantizando la accesibilidad universal, haciendo partícipe al ciudadano en la toma de decisiones, asegurando así un desarrollo equitativo, saludable y seguro.

## **7.a) Objetivos Específicos del Plan de Movilidad Urbana Sustentable**

### Medio Ambiente

- Concientizar y educar a la población sobre el cuidado del medio ambiente y reciclaje.
- Promover mayor uso de los espacios verdes de la ciudad
- Ordenamiento e Integración Territorial
- Descentralizar para descongestionar el centro.
- Integrar las áreas urbanizadas más alejadas de la zona consolidada de la ciudad.
- Reordenar la circulación interna en el área central de la ciudad.
- Conectar barrios históricamente sin infraestructura y servicios básicos

### Seguridad Vial

- Garantizar la iluminación adecuada en todos los barrios de la ciudad.
- Hacer más seguro el tránsito

### Movilidad Activa

- Promover mayor uso de movilidad activa y mejor aprovechamiento de los espacios verdes de la ciudad
- Disminuir la contaminación, las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo de energía
- Transporte Público Sustentable: Incorporar unidades de transporte público sustentable y eficiente
- Mejorar las condiciones de la circulación peatonal

### Modernización e Innovación

- Modernización del transporte público, incluyendo sistemas de control a la flota de vehículos, control de frecuencia de los servicios
- Incorporar nuevas tecnologías al transporte público.
- Utilizar tecnología avanzada para optimizar la gestión del tráfico, reduciendo la congestión

El proceso de diagnóstico de la movilidad urbana en Posadas ha permitido analizar y comprender los desafíos a los que se enfrenta la ciudad en términos de transporte y movilidad. Desde el análisis del contexto histórico, geográfico, identificando los actores principales del

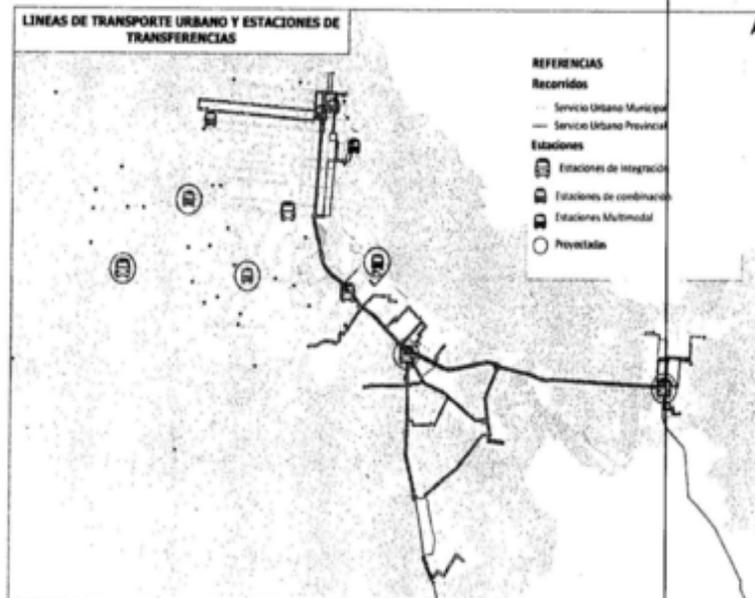
proceso, cuya colaboración y compromiso son esenciales para evaluar el estado actual de la movilidad con sus problemáticas y lograr un sistema de transporte más eficiente y sostenible. Los ejes estratégicos trazados abordan áreas críticas, como el ordenamiento territorial e infraestructura, la gestión eficiente y sustentable de la movilidad, la protección del medio ambiente y la modernización, así como la inclusión en la movilidad de género, discapacidad y participación ciudadana. Cada uno de estos ejes se compone de objetivos específicos y metas concretas que servirán como guía para futuras acciones y proyectos.

En última instancia, el objetivo es transformar la movilidad en Posadas en un sistema más accesible, seguro y sostenible que promueva el bienestar de todos los ciudadanos. A través de la implementación de políticas y proyectos innovadores, se espera que la ciudad continúe su desarrollo y progreso en línea con una visión de crecimiento y modernización, buscando garantizar un futuro más prometedor y sostenible para la ciudad.

#### **7.b) Planificación de expansión y conexiones del Sistema Integrado**

El Sistema Integrado y Metropolitano de transporte urbano, abarca a los Municipios de Candelaria, Fachinal, Profundidad, Garupá y Posadas, siendo este último el de mayor incidencia ya que posee mayor cantidad de líneas dentro del sistema urbano municipal, y desarrolla mayor kilometraje dentro del sistema Integrado. El Sistema Integrado de Transporte Urbano y Metropolitano (SITUM) tiene previstas distintas Estaciones de Combinación e Integración, dentro del municipio de Posadas, que van dando conectividad y agilidad al sistema. Allí funcionan los distintos tipos de servicios.

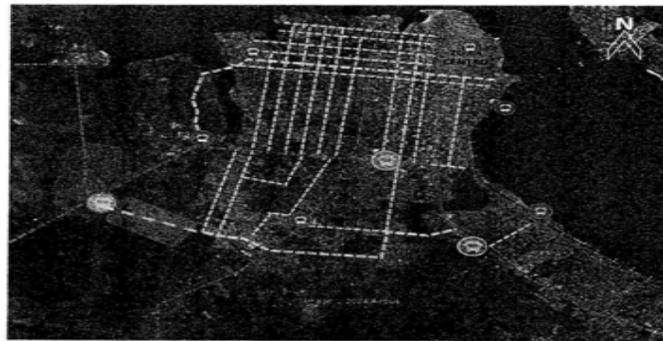
#### Estaciones de Integración y Combinación proyectadas del Sistema Integrado Metropolitano.



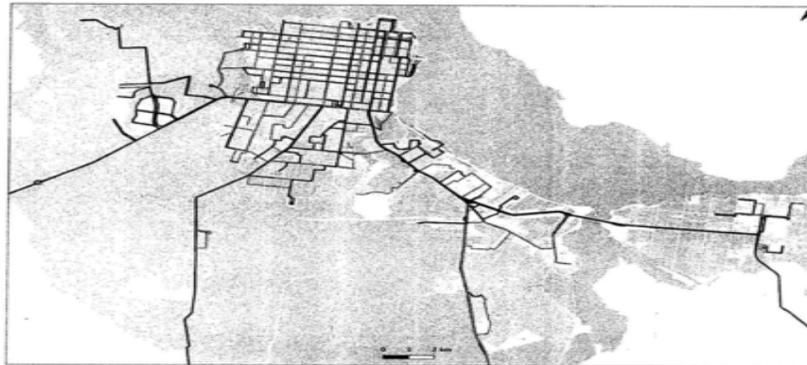
-  ESTACIONES DE INTEGRACION
-  ESTACIONES DE COMBINACION
-  A CONSTRUIRSE

*" Con la construcción de las distintas estaciones el sistema se volverá cada vez mas dinámico"*

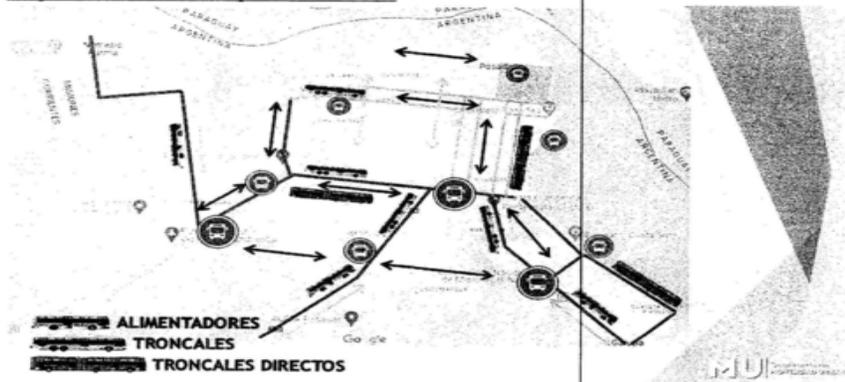
NUEVO PROYECTO DE URBANIZACIÓN



#### Líneas actuales del Sistema Integrado Metropolitano



#### Propuestas de Vías Principales del SITUM



La implantación de Las diferentes Estaciones, en la trama urbana consolidada y la previsión de espacios destinados para las mismas en las áreas de futuros complejos habitacionales, servirán para las combinaciones entre los diferentes servicios del Sistema, logrando una conectividad más cercana para el usuario, que pueda combinar distintos puntos, en un periodo corto de tiempo. La Integración se dará con extensiones de líneas existentes, o implementación de nuevos ramales que sirvan a las áreas a las que deban agregarse al sistema, como así también la implementación de las líneas que ya fueron proyectadas.

#### **8.c) Contenido del Plan de Movilidad Urbana Sustentable**

La Secretaría de Movilidad Urbana, en su rol de planificación del transporte público de pasajeros en el municipio Posadas trabajará para garantizar un sistema de movilidad eficiente, accesible y sostenible, basándose en las siguientes líneas de acción y los tópicos que las componen:

- A) Análisis y diagnóstico del crecimiento urbano de la ciudad:
  - Estudiar los patrones de expansión urbana y su impacto en la demanda de transporte público.
  - Identificar nuevas áreas residenciales o comerciales que requieran servicios de transporte.
  - Prever futuras necesidades de transporte basadas en proyecciones de crecimiento.

- B) Análisis del transporte público actual:
  - Evaluar las rutas existentes, frecuencias y capacidad de los servicios.
  - Analizar datos de pasajeros, incluyendo horas pico y patrones de viaje.
  - Identificar áreas con déficit o con exceso de servicio.
  
- C) Encuesta a los usuarios:
  - Realizar encuestas de satisfacción sobre los servicios de transporte público.
  - Recopilar información sobre preferencias de modos de transporte y necesidades no cubiertas.
  - Obtener retroalimentación sobre la calidad del servicio, puntualidad y comodidad.
  
- D) Propuestas y nueva planificación:
  - Desarrollar estrategias para mejorar la cobertura y eficiencia del transporte público
  - Diseñar nuevas rutas o modificar las existentes para satisfacer la demanda.
  - Proponer mejoras en la infraestructura (paradas, estaciones, carriles exclusivos).
  
- E) Sostenibilidad financiera:
  - Revisar, analizar y proponer opciones de tarifas y subsidios.
  
- F) Coordinación interinstitucional:
  - Trabajar con operadores de transporte público y otras entidades relevantes.
  - Alinear la planificación del transporte público con los planes de desarrollo urbano generales con entes Provinciales y proyecciones de otras Secretarías Municipales.
  
- G) Educación y promoción:
  - Desarrollar campañas para promover el uso del transporte público.
  - Comunicar a la comunidad sobre los beneficios del transporte público.
  
- H) Evaluación continua:
  - Establecer indicadores de rendimiento para el sistema de transporte público.
  - Realizar evaluaciones periódicas, ajustar los planes según sea necesario implementando nuevas líneas y ramales, para garantizar la conectividad entre los distintos puntos de la ciudad.

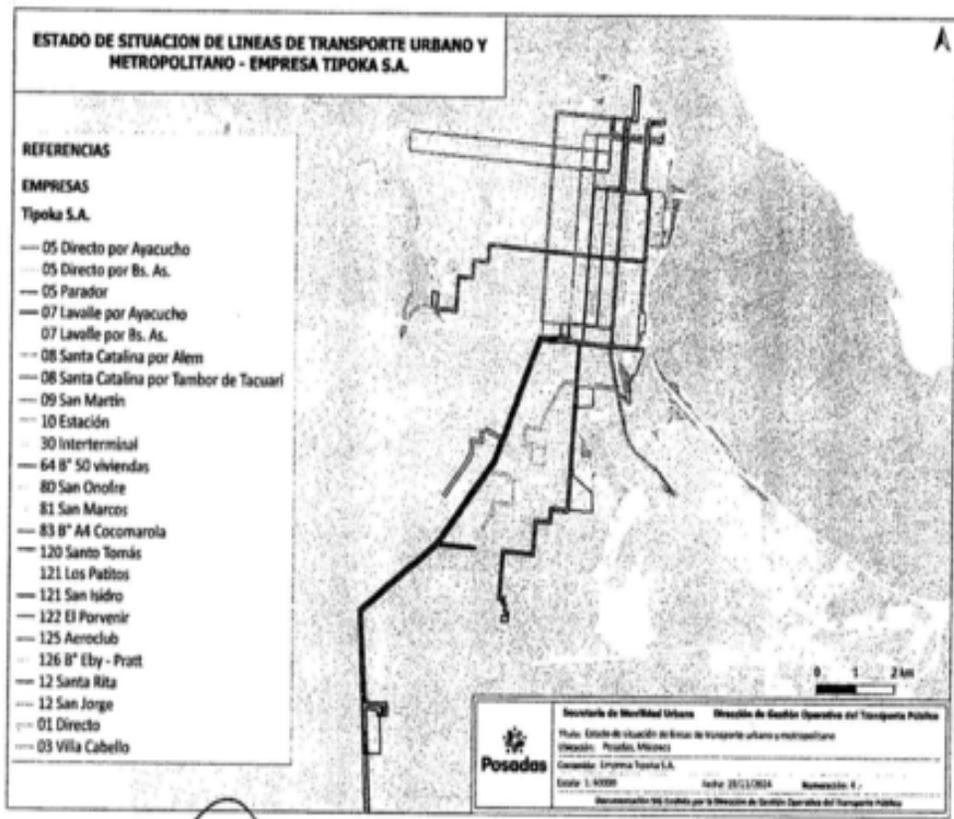
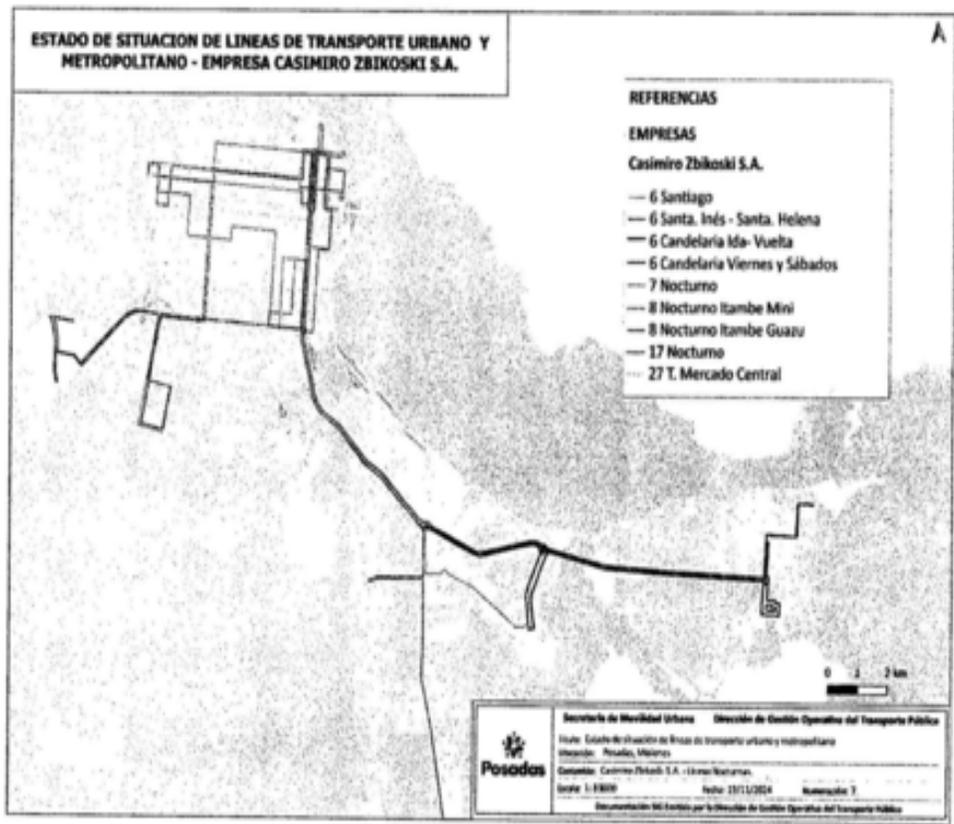
La planificación del transporte público de pasajeros en ciudades metropolitanas es un proceso complejo que busca garantizar un sistema eficiente, accesible y sostenible. Esta es fundamental para el desarrollo urbano y la calidad de vida en las ciudades, por lo que es esencial abordar cada una de estas etapas de manera cuidadosa y colaborativa.

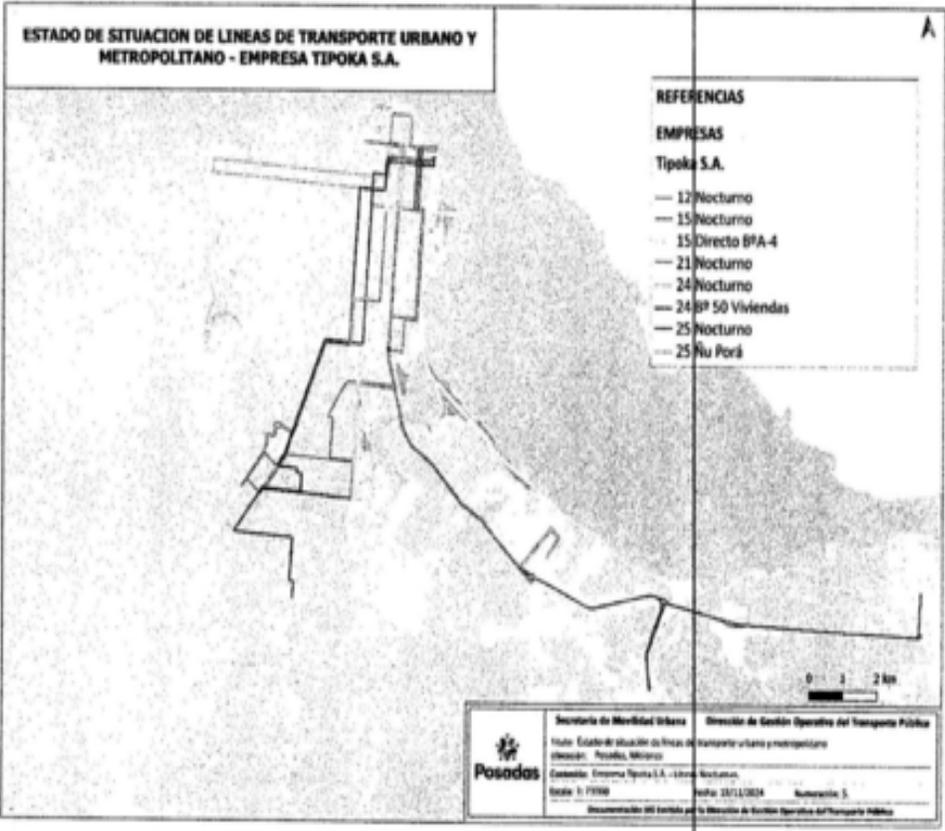
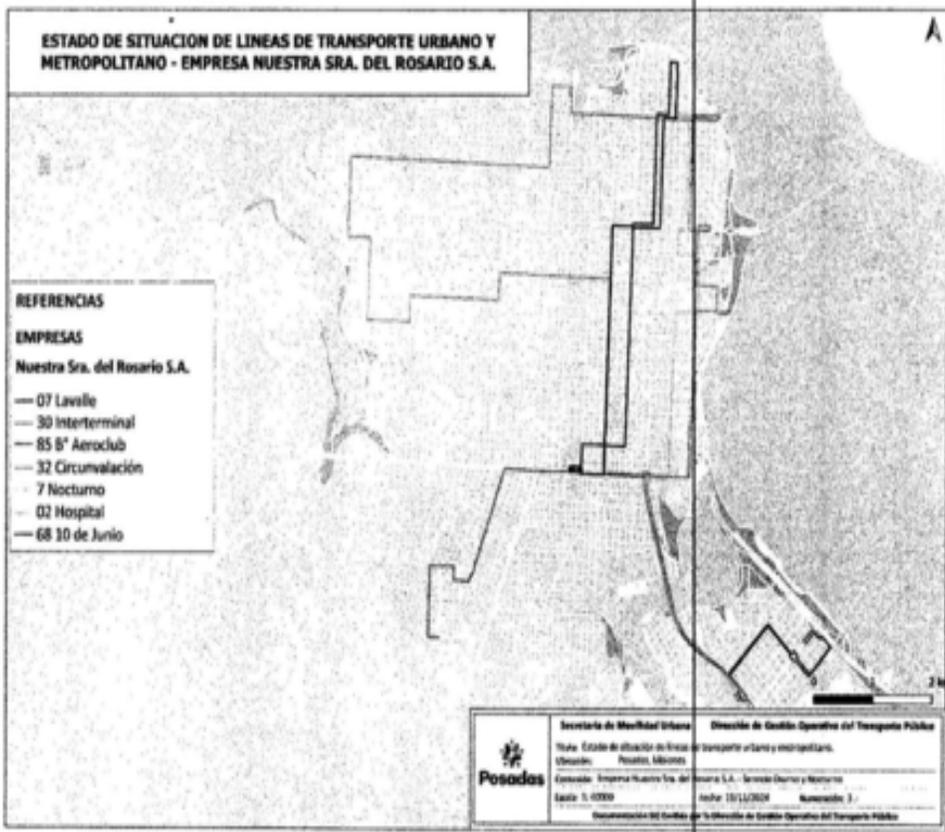
## 8.d) Cronograma estimado de desarrollo del Plan de Movilidad Urbana Sostenible

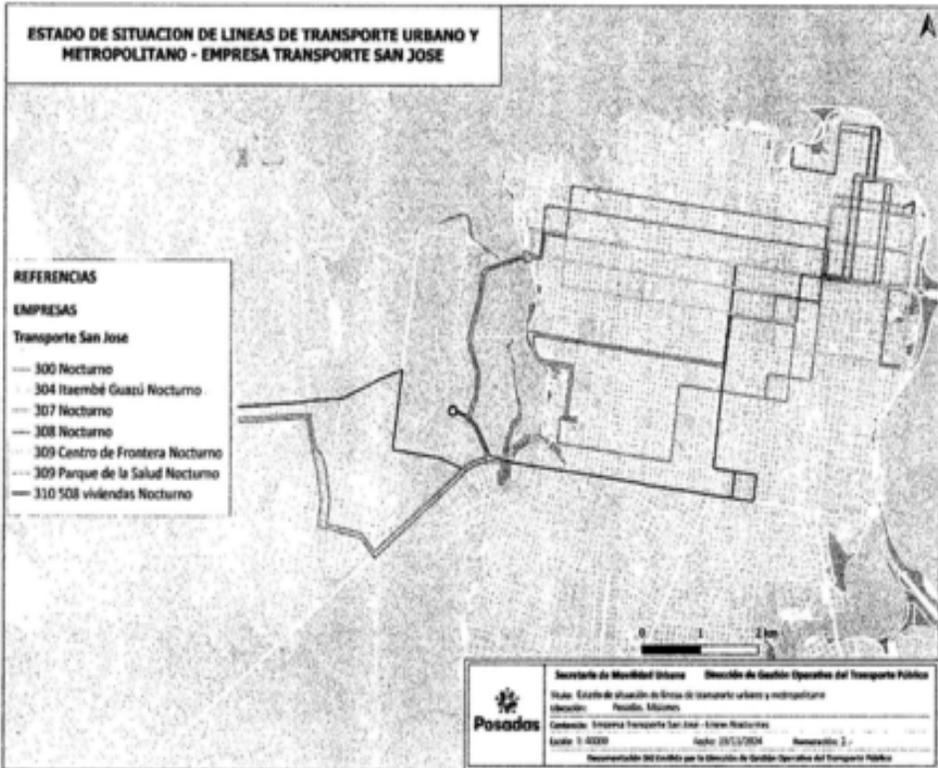
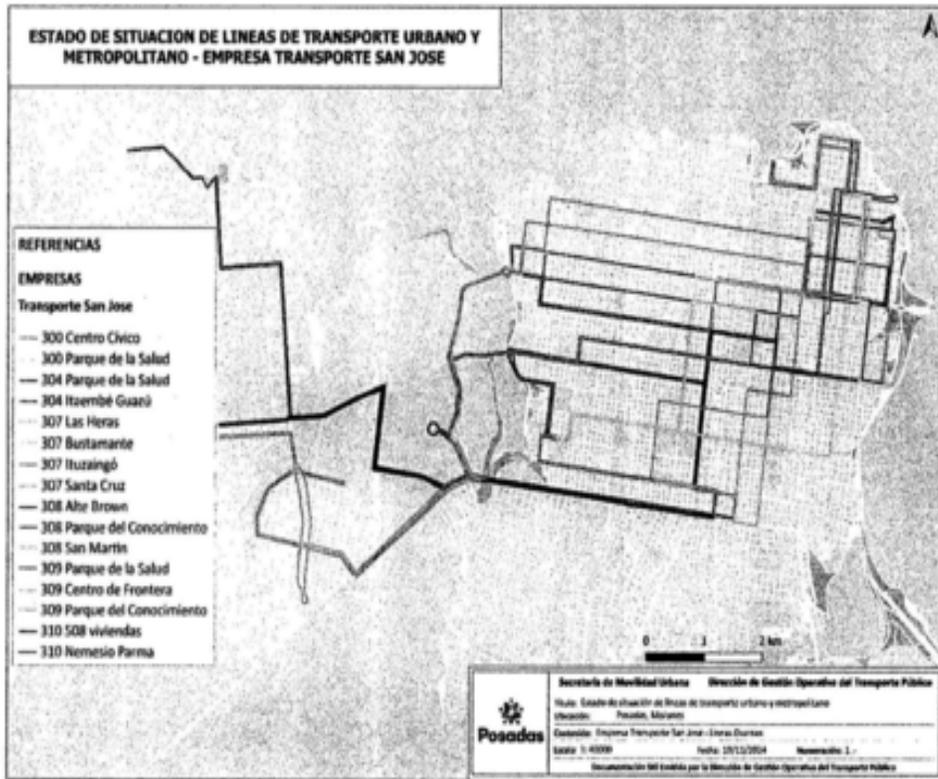
Componentes del PMSU	2014				2015			
	1er. trim.	2do. trim.	3er. trim.	4to. trim.	1er. trim.	2do. trim.	3er. trim.	4to. trim.
A) Análisis y diagnóstico del crecimiento urbano de la ciudad: • Estudiar los patrones de expansión urbana y su impacto en la demanda de transporte público. • Identificar nuevas áreas residenciales o comerciales que requieran servicios de transporte. • Prever futuras necesidades de transporte basadas en proyecciones de crecimiento.								
B) Análisis del transporte público actual: • Evaluar las rutas existentes, frecuencia y capacidad de los servicios. • Ampliar datos de pasajeros, incluyendo horas pico y patrones de viaje. • Identificar áreas con déficit o con exceso de servicio.								
C) Encuesta a los usuarios: • Realizar encuestas de satisfacción sobre los servicios de transporte público. • Recopilar información sobre preferencias de modos de transporte y necesidades no cubiertas. • Obtener retroalimentación sobre la calidad del servicio, puntualidad y comodidad.								
D) Propuestas y nueva planificación: • Desarrollar estrategias para mejorar la cobertura y eficiencia del transporte público. • Diseñar nuevas rutas o modificar las existentes para satisfacer la demanda. • Proponer mejoras en la infraestructura (pandales, estaciones, carriles exclusivos).								
E) Coordinación interinstitucional: • Trabajar con operadores de transporte público y otras entidades relevantes. • Alinear la planificación del transporte público con los planes de desarrollo urbano generales.								
G) Educación y promoción:								

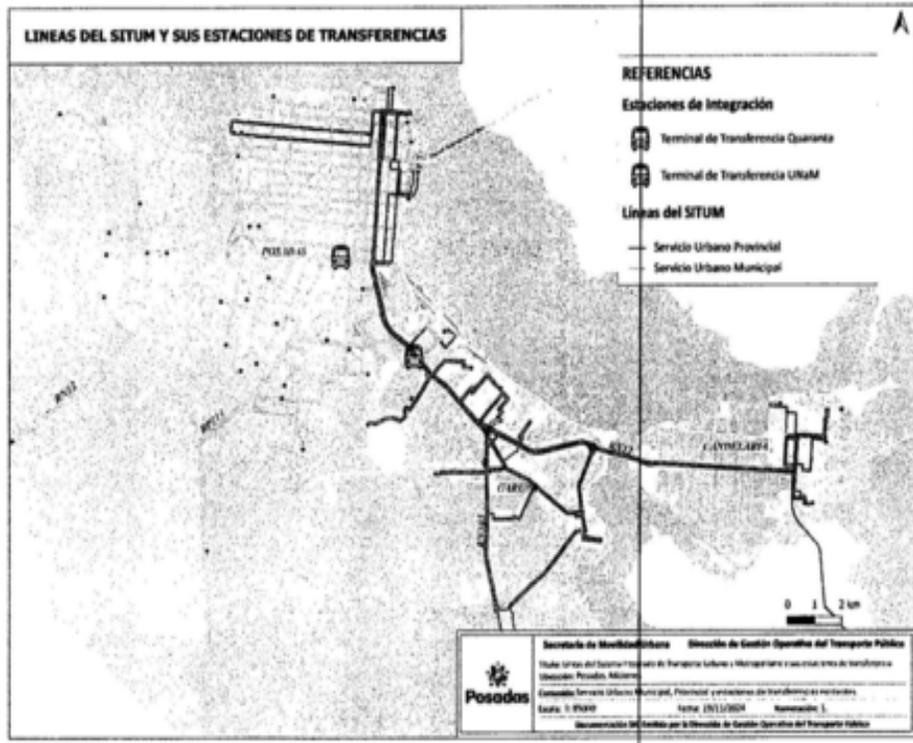
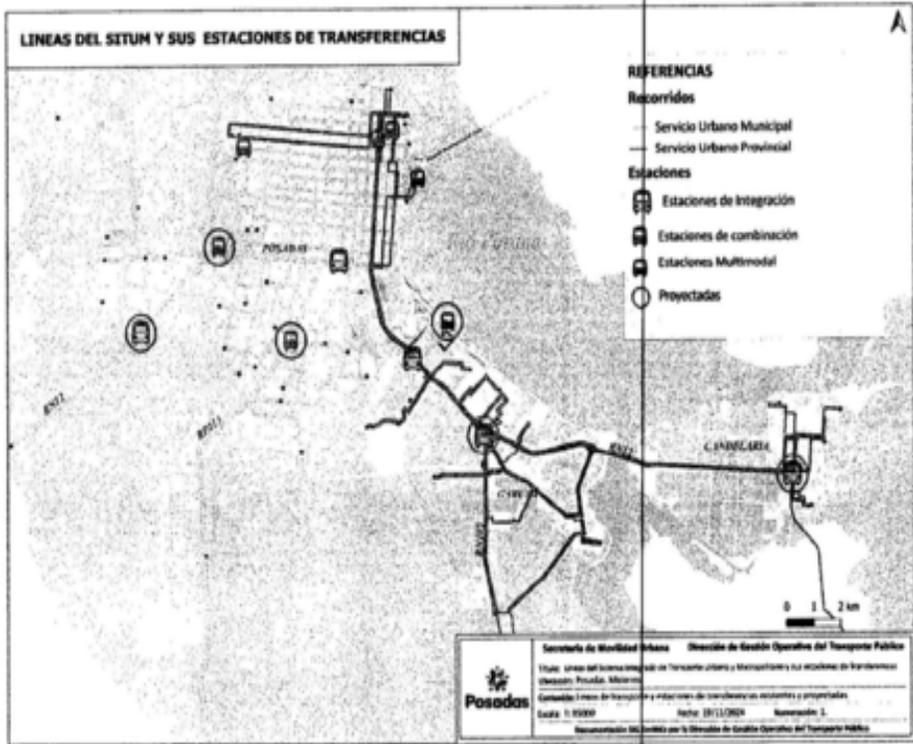
## 9. ESTADO DE SITUACIÓN ACTUAL DE LAS LÍNEAS DEL SITUM











### ANEXO III

## **CRITERIOS GENERALES DE USO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INTEGRADO MISIONERO EN LA CIUDAD DE POSADAS**

### **PRINCIPIOS RECTORES**

#### **1. Equilibrio en el mercado y en la economía de las operadoras.**

La Implementación y constante expansión del Transporte Integrado en la Ciudad de Posadas no puede afectar la economía de las empresas operadoras del Sistema Integrado. Conforme a esta regla, siempre y cuando sea factible atento a las planificaciones realizadas, se procurará mantener las participaciones históricas en la movilización de la demanda del sistema de transporte convencional.

La atención u ocupación de cualquier vía, calle, avenida o corredor de transporte, la determinará la Municipalidad de Posadas como autoridad de aplicación, de acuerdo a la demanda de los usuarios, detectada según análisis y monitoreos de líneas y frecuencias que realiza a diario, estableciendo según los términos de los contratos de concesión vigentes- la empresa o empresas que deberán brindar el servicio, para dar respuesta a la demanda de los usuarios.

La prolongación o cambios de direccionalidad o cualquier otro tipo de adecuación que deba implementarse a los recorridos o frecuencias, decidirá la autoridad de aplicación en función de las necesidades de planificación del sistema.

Del mismo modo, la implementación de líneas troncales del tipo inter-terminales de combinación de estaciones o inter-estaciones (ya sean pendulares o circulares, horarios y anti horarios) se regirán por la planificación del Sistema Integrado efectuada por el Departamento Ejecutivo Municipal, en virtud del poder de policía que le compete ante la prestación de servicios públicos. En todos los casos se regirán por las necesidades a cubrir según determinación del Departamento Ejecutivo Municipal, con los cambios de direccionalidad requeridos para posibilitar la combinación de puntos de intercambio y transbordo de pasajeros en las distintas terminales y estaciones del Transporte Integrado que se vayan implementando, atendiendo el desarrollo urbano de la Ciudad.

De requerirse modificaciones a la red del Transporte Integrado en la Ciudad de Posadas, como ser, modificaciones en sentidos de circulación, incorporación de infraestructuras viales, etc, se tendrá en cuenta lo adjudicado preexistentemente, y en razón de la siguiente nomenclatura aplicable a las avenidas de la ciudad de Posadas:

- Las líneas que corren en sentido Este-Oeste se identifican con números impares.
- Las líneas que corren en sentido Norte-Sur se identifican con números pares.

Líneas Avenidas

251 Av. Costanera.

253 Av. Andrade.

Líneas Avenidas

290 Av. 171.

288 Av. Julio Pro.



255 Av. Alma Fuerte.	286 Av. Kolping.
257 Av. Urquiza.	284 Av. Eva Perón.
259 Av. Alem.	282 Av. Arq. Vivanco.
261 Av. Centenario.	280 Av. Jauretche.
263 Av. Tambor de Tacuari.	278 Av. M. de Andrea.
265 Av. Lopez y Planes.	276 Av. L.B. Areco (115).
267 Av. Blas Parera.	274 Av. Zapiola.
269 Av. Almirante Brown	272 Av. Aguado
271 Av. Martín Fierro	270 Av. Las Heras
273 Av. Chacabuco	268 Av. Gral. San Martín
277 Av. Bustamante	266 Av. Tomas Guido
279 Av. Cte. Andresito	272 Av. Aguado
271 Av. Martín Fierro	270 Av. Las Heras
273 Av. Chacabuco	268 Av. Gral. San Martín
275 Av. Ituzaingo	266 Av. Tomas Guido
277 Av. Bustamante	264 Av. Santa Catalina
279 Av. Cte. Andresito	262 Av. Gral. Lavalle
283 Av. Luis Quaranta	260 Av. Francisco de Haro
285 Av. Jesús Nazareno x Av.134	258 Av. Uruguay
287 Av. Juan Maza Constitución	256 Av. Rademacher
289 Av. José Cabrera	254 Av. López Torres
291 Av. Pueyrredón	252 Av. Marconi
293 Av. de las Américas	
295 Av. 172 – Cabo de Hornos	
297 Av. 186	
299 Av. 202	

**2. Reglas y principios para el tratamiento de modificaciones a la red de servicios.**

Sin perjuicio de las adecuaciones y estructuración del Sistema Integrado que surgen de la planificación constante que lleva adelante el Departamento Ejecutivo Municipal, en el tratamiento, análisis y resolución de solicitudes de las empresas concesionarias o de entidades representativas de los usuarios, referentes a las posibles modificaciones (prolongaciones, desdoblamientos, fraccionamientos, incremento de frecuencias, etc.) a introducir en el Sistema Integrado de Transporte Urbano de pasajeros en la ciudad de Posadas, se procederá conforme a las siguientes reglas y principios:



- a. Las reglas de equilibrio de mercado y en la economía de las operadoras consagradas en el numeral 1, de este Anexo.
- b. Evitar la superposición o sobreoferta de servicios y las competencias redundantes que afecten la estabilidad y el equilibrio económico de las prestaciones.
- c. Procurar que el servicio se preste con el adecuado nivel de calidad y cumplimiento a las exigencias de seguridad, priorizando los derechos e intereses de los usuarios.
- d. Tender al mejoramiento y eficiencia de los servicios a cargo de los concesionarios, promoviendo la incorporación de mejoras tecnológicas y la racionalización de prestaciones que redunden en mayor eficiencia y comodidad para los usuarios y en la adecuada protección del medioambiente y la infraestructura.
- e. Ajustar las prestaciones de los servicios a las necesidades de movilidad y accesibilidad de los usuarios.
- f. Procurar entre las prestatarias la coordinación de horarios y servicios entre las distintas líneas, teniendo en cuenta la fluidez global de los mismos, evitando superposiciones y propiciando la racionalidad que atenúe los costos sociales del transporte para la comunidad.
- g. Si hay desacuerdo entre los transportistas involucrados respecto de las modificaciones de líneas, frecuencias, o cualquier otro detalle sobre la prestación del servicio, las dirimirá y decidirá el Departamento Ejecutivo Municipal con participación de las prestatarias del servicio de transporte.
- h. Ante el incumplimiento por parte de las prestatarias de cualquier decisión en relación a las frecuencias, recorridos o líneas del Sistema de Transporte Integrado, ello se tendrá en cuenta para decidir la rescisión anticipada de los contratos de concesión o la no extensión de los mismos pese a la realización de inversiones.

### **3. Modalidades de prestación de servicios de transporte de colectivo de personas.**

La autoridad de aplicación debe garantizar la prestación de todas las modalidades posibles de transporte colectivo de personas a los concesionarios de servicios públicos establecidos en el área metropolitana de Posadas, a tales fines, podrá evaluar la posibilidad de que otras empresas de transporte que se encuentren operando en el municipio, puedan prestar ciertas modalidades de transporte de personas.

En consecuencia, debe priorizar a operadores locales del área metropolitana de Posadas, frente a transportistas de extraña jurisdicción, o a la aparición de servicios que pretendan prestarse como complementarios o conexos a actividades extra sectoriales, entre otras modalidades posibles de transporte de colectivo de personas, sin perjuicio de que dichos servicios se encuentran consagrados en la ordenanza XVI N° 20 y los mismos deben habilitarse ante la Subsecretaría de Transporte de la Provincia, por lo que el control de todos ellos se realizará en concordancia de las habilitaciones emanadas del ente provincial.

### **4. Terminales y Estaciones:**

La necesidad de creación y/o implementación de una nueva terminal o estación del Transporte Integrado Misionero, como asimismo el ingreso y/o integración de líneas convencionales a las terminales o estaciones en la ciudad de Posadas, se determinará

exclusivamente por el Departamento Ejecutivo Municipal en función de la planificación del Sistema que lleva adelante el mismo.

#### **5. Nuevos Conjuntos Habitacionales.**

La prolongación o los cambios de direccionalidad o cualquier otro tipo de adecuación que deba imprimirse a una o más rutas como consecuencia de la construcción de nuevos conjuntos habitacionales la decidirá el Departamento Ejecutivo Municipal, en razón del crecimiento urbano y, consecuentemente, de la red de servicios de transporte.

#### **6. Optimización del servicio de transporte de personas con discapacidad.**

Con el objeto de optimizar la accesibilidad de usuarios del sistema que posean discapacidades diferentes, las empresas concesionarias podrán mediante acuerdos celebrados en los ámbitos gremiales empresarios, implementar líneas de especial confort y comodidad para su traslado.

#### **7. Caracterización de los Servicios Troncales Directos.**

Se entiende por Servicios Troncales Directos a los servicios con paradas de ascenso y descenso en Terminales de Integración, Estaciones de Combinación o en el Área Central dentro de las cuatro avenidas; prestados con vehículos articulados, bi - articulados o de características diferenciadas de las unidades del tipo urbano común.

#### **8. Modalidades del Servicio de Transporte Urbano de Pasajeros.**

Los Servicios Públicos comprenden, las siguientes modalidades:

- a. Servicios Comunes de Línea: son aquellos que obligatoriamente deben ser prestados por las empresas concesionarias respetando los parámetros operativos fijados por la Autoridad de Aplicación y los valores tarifarios establecidos.
- b. Servicios Diferenciales: Son aquellos que opcionalmente podrán prestar los concesionarios o cualquier otra empresa que opere dentro del municipio y reúna las condiciones requeridas por el mismo, mediante la utilización de vehículos de características técnicas y diseños tales que, admitiendo sólo el transporte de pasajeros sentados, brinden a éstos condiciones de mayor confortabilidad. La prestación de esta modalidad de ejecución se llevará a cabo dentro del recorrido autorizado para los servicios comunes de línea del concesionario, el que a su vez propondrá la tarifa a aplicar, la cual será analizada y evaluada por el Departamento Ejecutivo Municipal, atendiendo las condiciones del servicio a ofrecer. No podrá estar sujeto a franquicias ni gratuidades reglamentarias.
- c. Servicios Expresos: Son aquellos que los concesionarios podrán prestar opcionalmente como modalidad complementaria, caracterizándose por la supresión de paradas, pudiendo o no utilizarse recorridos alternativos, permitiendo una disminución en los tiempos de viaje de los usuarios del servicio. En los casos de utilizarse recorridos alternativos indicados por el Departamento Ejecutivo Municipal, las paradas de ascenso y descenso deberán efectuarse obligatoriamente sobre la traza autorizada para los

servicios comunes de línea a cargo del concesionario, quedando expresamente prohibida toda parada fuera de aquella. El concesionario propondrá la tarifa a aplicar, la cual será analizada y evaluada por el Departamento Ejecutivo Municipal, atendiendo las condiciones del servicio a ofrecer. No podrá estar sujeto a franquicias ni gratuidades reglamentarias.

- d. Servicios Expresos Diferenciales: Son aquellos servicios que los concesionarios podrán prestar opcionalmente según la modalidad de servicios expresos con vehículos diferenciales, transportando solo pasajeros sentados. El concesionario propondrá la tarifa a aplicar, la cual será analizada y evaluada por el Departamento Ejecutivo Municipal, atendiendo las condiciones del servicio a ofrecer. No podrá estar sujeto a franquicias ni gratuidades reglamentarias
- e. Servicios Diferenciales de Capacidad Limitada: son aquellos servicios prestados según la modalidad de Servicios Diferenciales o Servicios Diferenciales Expresos que utilicen vehículos con una capacidad limitada de hasta doce (12) asientos, excluyendo al conductor. El concesionario propondrá la tarifa a aplicar, la cual será analizada y evaluada por el Departamento Ejecutivo Municipal, atendiendo las condiciones del servicio a ofrecer. No podrá estar sujeto a franquicias, ni gratuidades reglamentarias.

#### **9. Nomenclatura aplicable a las líneas del Sistema Integrado.**

En la implementación actual y futura de las líneas del Transporte Integrado en la Ciudad de Posadas se empleará la siguiente nomenclatura:

1. Líneas troncales: del 1 al 30

2. Líneas Circulares: del 31 al 39

3. Líneas Alimentadoras del 40 al 159:

Terminal UNAM: del 40 al 59

Terminal ROTONDA: del 60 al 79

Terminal AV, QUARANTA: del 80 al 99

Terminal AEROPARQUE: del 100 al 119

Terminal AV. ALUCIA M. DE JUSTO Y AV, CABO DE HORNOS: del 120 al 139

Terminal GARITA: del 140 al 159

4. Líneas Especiales: del 201 al 249

5. Líneas por Avenidas: del 250 al 299

6. Líneas Integradas: del 300 al 349

7. Líneas Diferenciales/Expresas del 400 a 499



**ANEXO IV**  
**REGIMEN TARIFARIO Y METODOLOGIA DE COSTOS DE LOS SERVICIOS**  
**URBANOS Y METROPOLITANOS DE TRANSPORTE DE LA CIUDAD DE**  
**POSADAS**

**1. INTRODUCCIÓN**

Con el objetivo de regular la política tarifaria del servicio de transporte automotor de pasajeros se parte de estimar los costos de explotación de los servicios en base a un modelo de simulación, en donde el cálculo es efectuado mediante una fórmula polinómica (Anexo E del presente Anexo IV), cuyos términos pretenden reproducir la totalidad de los costos por kilómetro en que incurre una empresa representativa.

**2. METODOLOGÍA**

Históricamente a nivel nacional la Secretaría de Transporte evaluó los costos de las empresas de transporte público automotor de pasajeros estimando el correspondiente a una empresa TIPO, es decir, una que sea representativa de todas aquellas que prestan servicios en la zona de estudio.

Este ha sido el criterio adoptado en cada una de las resoluciones de modificaciones tarifarias implementadas por la misma, por lo que la presente estimación de costos de explotación también utilizó dicho criterio y lo ha aplicado en la determinación de los costos por vehículo - Km.

En consecuencia, los costos estimados de explotación obtenidos para la empresa TIPO del SITUM (Anexo H del presente Anexo IV), corresponde a una empresa "teórica" pero representativa, que presta servicios en condiciones de eficiencia y calidad, y por lo tanto cumple todas las condiciones establecidas por la autoridad concedente. A esos efectos cuenta con el parque móvil requerido y asume todos los gastos asociados a este concepto y todas las obligaciones fiscales derivadas de la explotación.

A los fines de determinar los costos de explotación de los servicios de transporte por colectivo se establecen los distintos rubros que componen la ecuación polinómica de costos de una empresa prestataria tipo. Los distintos rubros de costos se presentan como costos por kilómetro recorrido conformando un costo total promedio de explotación por kilómetro recorrido. Luego, se obtiene la tarifa técnica como: el costo total promedio por kilómetro recorrido de la empresa tipo, se divide por el índice de ocupación o índice pasajero/Km. (IPK), calculando este último como los pasajeros divididos por el total de kilómetros recorridos por la empresa tipo.

Los subsidios son subvenciones al pasajero que teniendo como objetivo ampliar la accesibilidad de las personas al sistema público de transporte, permite la tarifa autorizada equilibrando la ecuación polinómica, lo que se calcularía en los Anexos F y G respectivamente del Anexo IV.

### **3. DETERMINACION DE LOS RUBROS QUE COMPONEN EL COSTO TOTAL**

Los costos de explotación se dividen en costos variables, costos fijos directos, costos del personal de conducción y costos fijos indirectos, según el detalle siguiente:

Costos Variables:

- Combustible
- Lubricantes
- Neumáticos
- Engrase y lavados
- Depreciación del material rodante
- Reparación del material rodante

Costos Fijos Directos:

- Seguros de vehículos
- Patentes
- Control técnico de los vehículos

Costos del Personal de Conducción:

- Personal de conducción y los sub rubros componentes de los mismos

Costos Fijos Indirectos:

- Personal de tráfico, mantenimiento y administración y los sub rubros componentes de los mismos.
- Conservación y amortización de inmuebles
- Conservación y amortización de máquinas y herramientas
- Honorarios profesionales
- Gastos generales
- Examen psicofísico
- Capacitación y entrenamiento
- Inspección Técnica Vehicular
- Costo de unidades de refuerzo o auxilio
- Impuestos y Tasas Municipales
- Impuestos Nacionales existentes o creados con posterioridad a la aprobación del presente régimen tarifario
- Costo Terminales de Transferencia

Costo del Capital Invertido:

- Chasis
- Carrocería

Total de Costos

Los datos de base utilizados para la elaboración de la presente metodología de costos se encuentran en los Anexos A, B, C y D del presente Anexo IV.

#### 4. DESCRIPCION DE LOS CALCULOS REALIZADOS RESPECTO DE LOS PRINCIPALES RUBROS

##### COSTOS VARIABLES

##### COMBUSTIBLE

Vehículo Convencional:

Costo/Km del combustible vehículo convencional = consumo de gas oil por Km. \* precio del litro de gas oil \* (1 + proporción de kilometraje improductivo)

Vehículo Articulado:

Costo/Km del combustible vehículo articulado = consumo de gas oil por Km. \* precio del litro de gas oil \* (1 + proporción de kilometraje improductivo)

##### LUBRICANTE

Vehículo Convencional:

Costo/Km. de lubricantes = (Precio del litro de aceite \* consumo por Km. de aceite + consumo por Km. de aceite de caja de dirección \* Precio de aceite de caja + consumo por Km de grasas de caja y diferencial \* Precio de kg. de grasa) \* (1 + kilometraje improductivo)

Vehículo Articulado:

Costo/Km. de lubricantes = (Precio del litro de aceite \* Consumo por Km. de aceite + Consumo por Km. de aceite \* Precio de aceite de caja + Consumo por Km. de grasas de caja y diferencial Precio de Kg. de grasa) \* (1 + kilometraje improductivo)

##### NEUMÁTICOS

Vehículo Convencional:

Costo/Km. de neumáticos vehículos convencionales = (cantidad de cubiertas \* precio de una cubierta + cantidad de cámaras \* precio de una cámara + cantidad de protectores \* precio de cada protector + precio de cada recapado \* cantidad de recapados por cubierta \* cantidad de cubiertas) \* (1 + kilometraje improductivo) / vida útil de juego de neumáticos

Vehículo Articulado:

Costo/Km, de neumáticos vehículos articulados = (cantidad de cubiertas \* precio de una cubierta + cantidad de cámaras \* precio de una cámara + cantidad de protectores \* precio de cada protector + precio de cada recapado \* cantidad de recapados por cubierta \* cantidad de cubiertas) \* (1+kilometraje improductivo) / vida útil del juego de neumáticos.

## LAVADO Y ENGRASE

Costo/Km de lavado y engrase = (cantidad de engrases generales cada 10.000 \* precio de cada engrase general + cantidad de lavados de carrocería cada 10.000 Km. \* precio de cada lavado de carrocería + cantidad de lavados de chasis cada 10.00 km. \* precio de cada lavado de chasis + cantidad de lavados de motor cada 10.000 Km. \* precio de cada lavado de motor + cantidad de filtros de aceite cada 10.000 Km. \* precio de filtro de aceite + cantidad de filtros de gas oil cada 10.000 Km. \* precio de filtro de gas oil + cantidad de filtros de aire cada 10.000 Km. \* precio del filtro de aire)/kilometraje entre servicios.

## DEPRECIACION MATERIAL RODANTE

Vehículo Convencional:

Costo de Depreciación por kilómetro recorrido por los vehículos de la empresa tipo = ((valor del chasis más la carrocería del vehículo convencional - costo del juego de neumáticos del vehículo convencional) \* (1-10%) \* cantidad de unidades convencionales) / (cantidad de kilómetros anuales por unidad \* cantidad de unidades convencionales \* antigüedad máxima)

Vehículo Articulado:

Costo de Depreciación por kilómetro recorrido por los vehículos de la empresa tipo = ((valor del chasis más la carrocería del vehículo articulado - costo del juego de neumáticos del vehículo articulado) \* (1-10%) \* cantidad de unidades articulado) / (cantidad de kilómetros anuales por unidad \* cantidad de unidades articulado \* antigüedad máxima)

## REPARACION DEL MATERIAL RODANTE

Vehículo Convencional:

Costo/Km. de material rodante = (coeficiente de gasto de mantenimiento y reparación de chasis \* precio del chasis convencional + coeficiente de gasto de mantenimiento y reparación de la carrocería \* precio de la carrocería convencional + costo de mantenimiento total de maquina lectora) / vida útil de la unidad (en Km.)

Vehículo Articulado:

Costo/Km de material rodante = (coeficiente de gasto de mantenimiento y reparación del chasis \* precio del chasis articulado + coeficiente de gasto de mantenimiento y reparación de la carrocería \* precio de la carrocería articulada + costo de mantenimiento total de maquina lectora) / vida útil de la unidad (en Km.)

## COSTOS FIJOS DIRECTOS

### SEGUROS

Costo de seguros de vehículos de la flota de la empresa tipo por kilómetro recorrido: ((total de unidades de la empresa por costo anual del seguro de responsabilidad civil por vehículos

sin distinguir entre convencionales o articulados) + (valor del chasis más carrocería del vehículo convencional/2 x cantidad de vehículos convencionales + valor del chasis más carrocería del vehículo articulado/2 x cantidad de vehículos articulado) x prima de seguro expresada como porcentaje del valor medio del vehículo (costo anual del seguro obligatorio con franquicia de un vehículo convencional de la empresa tipo x cantidad de vehículos convencionales + costo anual del seguro obligatorio con franquicia de un vehículo articulado de la empresa tipo x cantidad vehículos articulados) + costos incurridos por la empresa para cubrir los siniestros a su cargo por vigencia de la franquicia obligatoria) / kilometraje anual recorrido.

#### PATENTE

Costo/Km de patentes = Valor anual de la patente / kilometraje anual recorrido por vehículo

#### INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR

##### Vehículo Convencional:

Costo/Km de la inspección técnica de vehículos = (cantidad de revisiones técnicas anuales por vehículo convencional \* precio de cada inspección técnica) / kilometraje anual recorrido por vehículo convencional.

##### Vehículo Articulado:

Costo/Km. de la inspección técnica de vehículos = (cantidad de revisiones técnicas anuales por vehículo articulado \* precio de cada inspección técnica) / kilometraje anual recorrido por vehículo articulado

#### COSTO DEL PERSONAL DE CONDUCCION

##### CONDUCCION

Costo/Km del personal de conducción = [(13 meses \* Salario Conformado Mensual del conductor \* Dotación de personal de conducción \* Factor cargas sociales \* Factor retribución anual total \* Factor antigüedad) + (Asignación no remunerativa mensual \* Dotación de personal de conducción \* 12 meses)] / kilometraje total anual recorrido

#### COSTOS FIJOS INDIRECTOS

##### PERSONAL TRAFICO

Costo/Km del personal de tráfico = ((Cantidad de Jefes de Tráfico \* Sueldo de Jefes + Cantidad de Supervisores \* Sueldo Supervisor + Cantidad de Inspectores de 1ª \* Sueldo Inspectores 1ª + Cantidad de Inspectores Generales \* Sueldo Inspectores Generales + Cantidad de Auxiliares de 1ª \* Sueldo Auxiliares 1ª + Cantidad de Auxiliares de 4ta \* Sueldos Auxiliares 4ª) \* 13 \* Factor Cargas Sociales \* Factor de antigüedad + (Suma de Cantidades de Jefes, Encargados, Inspectores y Auxiliares) \* 12 meses \* asignación no remunerativa mensual) / kilometraje total, anual recorrido

#### PERSONAL MANTENIMIENTO

Costo/Km de personal de mantenimiento = ((Cantidad de encargados A \* Sueldo de Encargado A + Cantidad de Oficiales mecánicos \* Sueldo de oficiales mecánicos + Cantidad de Gómeros + Sueldo de Gómeros \* Cantidad de Peones \* Sueldo de Peones + Cantidad de Maniobristas \* Sueldo de Maniobristas) \* Factor Cargas Sociales \* Factor de Antigüedad \* 13 + (suma del personal de mantenimiento) \* 12 meses \* asignación no remunerativa mensual) / kilometraje total anual recorrido

#### PERSONAL DE ADMINISTRACION

Costo/Km. del personal de administración = ((Cantidad de Gerentes \* Sueldo de Gerentes + Cantidad de Jefes B \* Sueldo Jefes B + Cantidad de Auxiliares de 1ª \* Sueldo de auxiliares de 1ª + Cantidad de Auxiliares de 2ª \* Sueldo encargados de 2ª + Cantidad de Recaudadores \* Sueldo de recaudadores + Cantidad de Peones \* Sueldo peones) \* Factor Cargas Sociales \* Factor de antigüedad \* 13 + (suma del personal de administración) \* 12 meses \* asignación no remunerativa mensual) / kilometraje total anual recorrido

#### SEGURO DEL PERSONAL

Costo/Km. del seguro de personal de conducción = dotación de personal de conducción \* costo del seguro mensual por conductor \* 12 meses / kilometraje total anual recorrido

Costo/Km del seguro de personal = dotación de personal \* costo del seguro mensual por persona \* 12 meses / kilometraje total anual recorrido

#### GASTOS GENERALES

Costo/Km, de gastos generales = Costos Variables \* 3% + costo de reposición medio de pago/vida útil de la unidad (en Km.)

#### EXAMEN PSICOFISICO

Costo/Km; del examen psicofísico del conductor = dotación de conductores \* precio del examen \* cantidad de exámenes psicofísicos por conductor por año / kilometraje anual recorrido

#### CAPACITACION Y ENTRENAMIENTO

Costo/Km de la capacitación y entrenamiento = costo total de capacitación y entrenamiento por año / kilometraje anual recorrido

#### CONSERVACION DE INMUEBLES

Costo/Km. de conservación de inmuebles = ((precio del M2 de garage \* superficie de garage + precio del M2 de edificio de administración \* superficie del edificio de administración) \* coeficiente de conservación anual de edificio y garage + precio del M2 del pavimento \* superficie de playa \* coeficiente de conservación anual de playa) / kilometraje anual recorrido por la empresa

#### AMORTIZACION DE INMUEBLES

Costo/Km. de amortización de inmuebles =  $((\text{superficie total del garage} * \text{precio del M2 de garage} + \text{superficie total del edificio de administración} * \text{precio del M2 de administración}) * (1 - \text{valor residual de edificio y garage}) + \text{superficie total de la playa} * \text{precio del M2 del pavimento} * (1 - \text{valor residual de la playa})) / \text{kilometraje anual recorrido por la empresa}$

#### CONSERVACION DE MAQUINAS Y HERRAMIENTAS

Costo/Km: de conservación de máquinas y herramientas =  $\text{coeficiente de inversión en máquinas y herramientas} * \text{cantidad de vehículos de la empresa} * (\text{precio del chasis medio existente} + \text{precio de la carrocería media existente}) * \text{coeficiente de conservación anual de máquinas y herramientas} / \text{kilometraje anual recorrido por la empresa}$

#### AMORTIZACION DE MAQUINAS Y HERRAMIENTAS

Costo/Km. de amortización de máquinas y herramientas =  $\text{coeficiente de inversión en máquinas y herramientas} * \text{cantidad de vehículos de la empresa} * (\text{precio del chasis medio existente} + \text{precio de la carrocería media existente}) * (1 - \text{valor residual de máquinas y herramientas}) / \text{kilometraje anual recorrido por la empresa}$

#### TASAS MUNICIPALES

Costo/Km. de las tasas municipales =  $(\text{superficie de garage} * \text{precio del M2 de garage} + \text{superficie de edificio de administración} * \text{precio del M2 de edificio de administración} + \text{superficie de playa} * \text{precio del M2 de pavimento} + \text{superficie de terreno} * \text{precio del M2 de terreno}) * \text{valuación fiscal para las tasas} * (\text{alícuota anual Contribución anual territorial} + \text{alícuota anual pavimento y aceras} + \text{alícuota anual alumbrado, barrido y limpieza}) / \text{kilometraje anual recorrido por la empresa}$

#### IMPUESTOS NACIONALES

Costo/Km: de los impuestos nacionales:  $((\text{precio de la carrocería media existente} + \text{precio de la carrocería media existente}) * \text{cantidad de vehículos de la empresa} + (\text{superficie de garage} * \text{precio del M2 de garage} + \text{superficie de edificio de administración} * \text{precio del M2 de edificio de administración} + \text{superficie de playa} * \text{precio del M2 de pavimento}) + \text{superficie de terreno} * \text{precio del M2 de terreno}) * \text{alícuota ganancia mínima presunta} + \text{alícuota del impuesto a las transacciones financieras} * \text{flujo de fondos de la empresa tipo}) / \text{kilometraje anual recorrido por la empresa}$

#### COSTO TERMINALES

Costo/Km de operación y mantenimiento de terminales =  $\text{costo de operación y mantenimiento de terminales} / \text{kilometraje anual del sistema}$

## COSTO DE CAPITAL INVERTIDO

### CHASIS

Costo/Km del capital invertido en chasis = tasa de interés \* ((cantidad de vehículos de la empresa \* precio del chasis medio existente \* coeficiente de gastos iniciales de adquisición de chasis) + precio de la boletera + (coeficiente de inversión en máquinas y herramientas \* cantidad de vehículos de la empresa \* precio medio existente)) / kilometraje anual recorrido de la empresa

### CARROCERIA

Costo/km. del capital invertido en carrocería = tasa de interés \* (cantidad de vehículos de la empresa \* coeficiente de gastos iniciales de adquisición de carrocería \* precio de la carrocería media existente) + (coeficiente de inversión en máquinas y herramientas \* cantidad de vehículos de la empresa \* precio de la carrocería media existente)) / kilometraje anual recorrida de la empresa

### INMUEBLES

Costo/Km. del capital invertido en inmuebles = tasa de interés \* (superficie de garage \* precio del M2 de garage + superficie de edificio de administración \* precio del M2 de edificio de administración + superficie de playa \* precio del M2 de pavimento + superficie de terreno \* precio del M2 de terreno) / kilometraje anual recorrido por la empresa

### TOTAL DE COSTOS

Total de costos/Km. de explotación =  $\sum$  costos/Km.

### TARIFA OPERATIVA MEDIA RESULTANTE

Tarifa operativa media resultante por pasajero =  $\sum$  costos/Km. totales / coeficiente de pas/Km

### RETRIBUCION EMPRESARIA

Retribución gestión empresaria/Km. = tarifa operativa media resultante por pasajero \* 12%

### TARIFA MEDIA RESULTANTE SIN IMPUESTOS

Tarifa operativa media resultante por pasajero + retribución empresaria

### IMPUESTO A LOS INGRESOS BRUTOS

Costo/Km. de ingresos brutos = tarifa media resultante sin impuesto \* alícuota del Impuesto a los Ingresos Brutos / (1-Alicuota del Impuesto a los Ingresos Brutos)

### IMPUESTO AL VALOR AGREGADO

Costo/Km. de impuesto al valor agregado = tarifa media resultante sin impuesto \* alícuota del Impuesto al Valor Agregado

### TARIFA MEDIA RESULTANTE FINAL:

$\$/Pas = Tarifa media resultante sin impuestos + Impuestos a los ingresos Brutos + impuesto al valor agregado$

**CARACTERÍSTICAS DE LA EMPRESA MEDIA**

CARACTERÍSTICAS DE LA EMPRESA		
RECORRIDO ANUAL POR VEHICULO CONVENCIONAL (KM/AÑO)		
RECORRIDO ANUAL POR VEHICULO ARTICULADO (Km/año)		
KILOMETRAJE IMPRODUCTIVO (%)		
PARQUE MOVIL DE LA EMPRESA TIPO (vehículos)		
PARQUE MOVIL CONVENCIONAL DE LA EMPRESA TIPO (vehículos)		
PARQUE MOVIL ARTICULADO DE LA EMPRESA TIPO (vehículos)		
KILOMETRAJE ANUAL RECORRIDO POR LA EMPRESA: VC		
KILOMETRAJE ANUAL RECORRIDO POR LA EMPRESA VA		
KILOMETRAJE ANUAL RECORRIDO POR LA EMPRESA		
KM EN LOS 10 AÑOS DE USO DEL VEHÍCULO CONVENCIONAL		
KM EN LOS 10 AÑOS DE USO DEL VEHÍCULO ARTICULADO		
ANTIGÜEDAD MAXIMA DEL VEHÍCULO EN AÑOS		
DÍAS EQUIVALENTES DE OPERACIÓN DE CADA UNIDAD POR AÑO		
HORAS DIARIA'S DE UTILIZACION DE CADA UNIDAD CONVENCIONAL (Horas)		
HORAS DIARIA'S DE UTILIZACION DE CADA UNIDAD ARTICULADO (Horas)		
VELOCIDAD COMERCIAL (Km/Hora)		
CANTIDAD DE PERSONAL DE CONDUCCION POR VEHÍCULO		
CANTIDAD DE PERSONAL DE TRAFICO POR VEHÍCULO		

CANTIDAD DE PERSONAL DE TALLER POR VEHÍCULO	
CANTIDAD DE PERSONAL DE ADMINISTRACIÓN POR VEHÍCULO	
CANTIDAD TOTAL DE PERSONAL POR VEHÍCULO	
CANTIDAD TOTAL DE PERSONAL DE LA EMPRESA	

**B. RENDIMIENTOS Y PRINCIPALES CONSUMOS ESPECIFICOS**

CONSUMO DE COMBUSTIBLE VC (Lts/Km)	
CONSUMO DE COMBUSTIBLE VA (Lts/Km)	
CONSUMO DE ACEITE DE MOTOR VC (Ls/Km)	
CONSUMO DE ACEITE DE MOTOR VA (Lw/Km)	
CONSUMO DE ACEITE DE CAJA DE DIRECCION VC (Ls/Km)	
CONSUMO DE ACEITE DE CAJA DE DIRECCION VA (Lts/Km)	
CONSUMO DE GRASA VC (Kg/Km)	
CONSUMO DE GRASA VA (Kg/Km)	
CANTIDAD DE CUBIERTAS VO	
CANTIDAD DE CAMARAS VC	
CANTIDAD DE PROTECTORES VC	
CANTIDAD DE CUBIERTAS VA	
CANTIDAD DE CAMARAS VA	
CANTIDAD DE PROTECTORES VA	
VIDA UTIL DE LOS NEUMATICOS (Km)	
PROLONGACION DE VIDA UTIL POR RECAPADO	
VIDA UTIL TOTAL DEL JUEGO DE NEUMATICOS	

RECAPADOS ADMITIBLES/CUBIERTA		
CANT.DE ENGRASES GENERALES C/10.000Km		
CANT DE LAVADOS CARROCERIA C/10.000 Km		
CANT.DE LAVADOS MOTOR C/10.000 Km		
CANT DE LAVADOS CHASIS C/10.000 Km		
CANT.DE FILTROS DE GASOIL C/10.000 Km		
CANT.DE FILTROS DE ACEITE C/10.000 Km		
CANT DE FILTROS DE AIRE C/10,000 Km		
VIDA UTIL DEL SERVICE (Km)		
COEFICIENTE DE GASTO DE MANTENIMIENTO Y REPARACION DEL CHASIS		
COEFICIENTE DE GASTO DE MANTENIMIENTO Y REPARACION DE LA CARROCERIA		
CANTIDAD ANUAL DE CONTROLES TECNICOS		
METROS CUADRADOS DE PLAYA/VEHICULO		
METROS CUADRADOS DE GARAGE/VEHICULO		
METROS CUADRADOS ADMINISTRACION/VEHICULO		
METROS CUADRADOS DE TERRENO/VEHICULO		
SUPERFICIE DESTINADA A PLAYA (m <sup>2</sup> )		
SUPERFICIE DESTINADA A GARAGE (m <sup>2</sup> )		
SUPERFICIE DESTINADA A ADMINISTRACION (m <sup>2</sup> )		
SUPERFICIE DETERRENO (m <sup>2</sup> )		
COEFICIENTE DE CONSERVACION DE EDIFICIOS		



COEFICIENTE DE CONSERVACION DE PLAYAS	
VALOR RESIDUAL EDIFICIO (%)	
VALOR RESIDUAL DE PLAYA (%)	
COEFICIENTE DE INVERSION EN MAQUINAS Y HERRAMIENTAS (%)	
COEFICIENTE DE CONSERVACION ANUAL DE MAQUINAS Y HERRAMIENTAS	
VALOR RESIDUAL MAQUINAS Y HERRAMIENTAS (%)	
COEFICIENTE DE GASTOS INICIALES DE ADQUISICION DEL CHASIS	
COEFICIENTE DE GASTOS INICIALES DE ADQUISICION DE LA CARROCERIA	
VIDA UTIL DEL EDIFICIO (años)	
VIDA UTIL DE PLAYAS (años)	

**C. PRINCIPALES PRECIOS CONSIDERADOS EN LA ESTIMACION ESCALA SALARIAL UTA**

PARAMETROS DE CALCULO	
Dólar	
PRECIO DEL GASOIL (\$/Lt)	
PRECIO DEL GASOIL (S/Lt) (sin IVA)	
DESCUENTO A GRANDES CONSUMIDORES (%)	
PRECIO DEL ACEITE DE MOTOR (S/Lt)	
PRECIO DEL ACEITE DE CAJA (\$/Lt)	
PRECIO DE LA GRASA (\$/Kg)	
PRECIO DE LA CUBIERTA (\$)	
PRECIO DE LA CAMARA (\$)	

PRECIO DEL PROTECTOR (\$)		
PRECIO DEL RECAPADO (\$)		
PRECIO DEL ENGRASE GENERAL (\$)		
PRECIO DEL LAVADO DE CARROCERIA (\$)		
PRECIO DEL LAVADO DE MOTOR (\$)		
PRECIO DEL LAVADO DE CHASIS (\$)		
PRECIO DEL FILTRO DE GASOIL (\$)		
PRECIO DEL FILTRO DE ACEITE (\$)		
PRECIO DEL FILTRO DE AIRE (\$)		
PRECIO DE VALIDADORAS (\$/U)		
PRECIO DEL CHASIS VC		
PRECIO DE LA CARROCERIA VC		
PRECIO DEL CHASIS VA		
PRECIO DE LA CARROCERÍA VA		
PRECIO DEL VEHÍCULO NUEVO VC		
PRECIO DEL VEHÍCULO NUEVO VA		
GASTOS INICIALES MATERIAL RODANTE (%)		
VALOR RESIDUAL DEL VEHICULO (%)		
VALOR DEL VEHICULO DEPRECIABLE VC (\$)		
VALOR DEL VEHICULO DEPRECIABLE VA (\$)		
PRECIO DE CADA CONTROL TECNICO (\$)		
COSTO MANTENIMIENTO MAQUINA LECTORA (\$/un-año)		
COSTO REPOSICION MEDIO DE PAGO		
PRIMA SEGURO RESPONSABILIDAD CIVIL (\$/mes)		

PRIMA SEGURO CHASIS Y CARROCERIA VC ( % valor medio del vehículo)	
PRIMA SEGURO CHASIS Y CARROCERIA VA (% valor medio del vehículo)	
PRIMA SEGURO CON FRANQUICIA DE \$ 40,000 VC (\$/mes)	
PRIMA SEGURO CON FRANQUICIA DE \$ 40.000 VA (\$/mes)	
PRIMA SEGURO PARA GASTOS POR SINIESTROS MENORES A LA FRANQUICIA (\$/mes)	
VALOR DE LA PATENTE VC (\$/Año)	
VALOR DE LA PATENTE VA (\$/Año)	
PRECIO DE LA TASA DE FISCALIZACIÓN (\$/vehículo-año)	

SUELDO BASICO DE CONDUCTOR (\$/Mes)	
BONIFICACION POR AÑO DE ANTIGÜEDAD (%)	
BONIFICACION POR AÑO DE ANTIGÜEDAD (\$/Año)	
ANTIGÜEDAD PROMEDIO (Años)	
FACTOR DE ANTIGÜEDAD	
PORCENTAJE DE UNIFORMES, PREMIOS, ETC. (N).	
HORAS ANUALES DE CONDUCCIÓN PARA VEHÍCULO CONVENCIONAL	
HORAS ANUALES DE CONDUCCIÓN PARA VEHÍCULO ARTICULADO	
HORAS ANUALES NORMALES DE CONDUCCIÓN DE LA DOTACIÓN (horas)	
HORAS ANUALES NORMALES DE CONDUCCION POR CONDUCTOR	

DÍAS ANUALES DE TRABAJO POR CONDUCTOR		
HORAS DIARIAS DE CONDUCCIÓN POR CHOFER		
HORAS EXTRAS ANUALES		
HORAS EXTRAS ANUALES POR VEHÍCULO		
COEFICIENTE DE HS. EXTRAS AL 50% Y AL 100%		
FACTOR DE RETRIBUCIÓN ANUAL TOTAL		
CARGAS SOCIALES (%)		
FACTOR DE CARGAS SOCIALES		
PRECIO DE CADA EVALUACION PSICOFISICA		
SUELDO DE JEFE DE TRAFICO (T) (\$/Mes)		
SUELDO DE SUPERVISOR (T) (\$/Mes)		
SUELDO DE INSPECTOR DE PRIMERA (1) (\$/Mes)		
SUELDO DE INSPECTOR GENERAL (T) (S/Mes)		
SUELDO DE AUXILIAR DE PRIMERA (T) (S/Mes)		
SUELDO DE AUXILIAR DE CUARTA (T) (S/Mes)		
SUELDO DE ENCARGADO DE MANTENIMIENTO (M) (\$/Mes)		
SUELDO DE OFICIAL MECANICO (M) (\$/Mes)		
JURIDICO		
SUELDO DE GOMERO (M) (\$/Mes)		
SUELDO DE PEON (M) (\$/Mes)		
SUELDO DE MANIOBRISTA (M) (5/Mes)		
SUELDO DE GERENTE (A) (S/Mes)		
SUELDO DE JEFE (A) (S/Mes)		

SUELDO DE AUXILIAR DE PRIMERA (A) (\$/Mes)	
SUELDO DE AUXILIAR DE SEGUNDA (A) (\$/Mes)	
SUELDO DE RECAUDADOR (INSP.DE 14) (A) (\$/Mes)	
SUELDO DE PEON (A) (\$/Mes)	
SEGURO DEL PERSONAL (ART) (\$/Operario-Mes) - Fijo	
SEGURO DEL PERSONAL (ART) (\$/Operario-Mes) - Variable	
SEGURO DEL PERSONAL DE CONDUCCION (ART) (\$/Operario-Mes)	
SEGURO DEL PERSONAL. DISTINTO DE CONDUCCION (ART) (\$/Mes)	
ASIGNACION NO REMUNERATIVA (\$/Mes)	
DIAS LABORABLES MENSUALES (Dias/Mes)	
GASTOS GENERALES SOBRE COSTOS VARIABLES (%)	
PRECIO DEL METRO CUADRADO DE PAVIMENTO (\$/m <sup>2</sup> )	
PRECIO DEL METRO CUADRADO TRO DE GARAGE (\$/m <sup>2</sup> )	
PRECIO DEL METRO CUADRADO DE ADMINIST. (\$/m <sup>2</sup> )	
PRECIO DEL METRO CUADRADO DE TERRENO (\$/m <sup>2</sup> )	
PRECIO DEL CHASIS MEDIO EXISTENTE (considerando VC YVA)	
PRECIO DE LA CARROCERIA MEDIA EXISTENTE (considerando VCY VAJ)	

PRECIÓ DE LA BOLETERA		
TASAS MUNICIPALES:		
VALUACION FISCAL PARA LAS TASAS RESPECTO DEL PRECIO DE ADQUISICION		
ALICUOTA ANUAL DE CONTRIBUCION TERRITORIAL (%)		
ALICUOTA ANUAL DE PAVIMENTOS Y ACERAS (%)		
ALICUOTA ANUAL DE ALUMBRADO, BARRIDO Y LIMPIEZA (%)		
IMPUESTOS NACIONALES:		
ALICUOTA GANANCIA MINIMA PRESUNTA (%)		
ALICUOTA DEL IMPUESTO A LAS TRANSACCIONES FINANCIERAS (%)		
FLUJO DE FONDOS DE LA EMPRESA TIPO		
IPK		
TARIFA MEDIA		
TASA DE INTERES EN FINANCIACION (%)		
ALICUOTA IMPUESTO A LOS INGRESOS BRUTOS (%)		
ALICUOTA IMPUESTO AL VALOR AGREGADO		
RETRIBUCION A'LA GESTION EMPRESARIA		
COSTO DE CAPACITACION Y ENTRENAMIENTO (S/año		

COSTO DE USO DE TERMINALES DE TRANSFERENCIA, COMBINACION E INTEGRACIÓN (\$/mes)	
--	--

**D. ESTRUCTURA DE PERSONAL PARA EMPRESA TIPO**

PARAMETROS DE CALCULO:	
DOTACION DE CONDUCTORES POR VEHICULO	
TOTAL DE PERSONAL DE CONDUCCION	
EVALUACIONES	
PSICOFISICAS ANUALES/CONDUCTOR	
Jefe Trafico	
Supervisor	
Inspectores de 1°	
Inspectores generales	
Auxiliares de 1°	
Auxiliares de 4°	
TOTAL DE PERSONAL DE TRAFICO	
PERSONAL DE TRAFICO POR VEHICULO	
Encargado Mantehimiento	
Oficiales mecanidos	
Gomeros	
Peones	
Maniobristas	
TOTAL DE PERSONAL DE TALLER	
PERSONAL DE TALLER POR VEHICULO	

Gerentes		
Jefes		
Auxiliares de 1°		
Auxiliares de 2°		
Recaudadores		
Peones		
TOTAL DE PERSONAL DE ADMINISTRACION		
PERSONAL DE ADMINISTRACION POR VEHICULO		
TOTAL DE PERSONAL DE LA EMPRESA		
PERSONAL DE LA EMPRESA POR VEHICULO		

**E. ECUACION POLINOMICA – SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE POSADAS**

RUBROS	Costos de Empresas media	
	\$/Km	(%)
COSTOS VARIABLES		
3.1.a COMBUSTIBLE VC		
3.1.b. COMBUSTIBLE VA		
3.2.a LUBRICANTES VC		
3.2.b LUBRICANTES VA		
3.3.a NEUMATICOS VC		
3.3.b NEUMATICOS VA		
3.4.a ENGRASE Y LAVADO VC		
3.4.b ENGRASE Y LAVADO VA		
3.5.a DEPRECIACION DEL MATERIAL RODANTE VC		
3.5.b DEPRECIACION DEL MATERIAL RODANTE VA		
3.6.a REPARACION DEL MATERIAL RODANTE VC		

3.6.b REPARACION DEL MATERIAL RODANTE VA		
SUBTOTAL DE COSTOS VARIABLES VC		
SUBTOTAL DE COSTOS VARIABLES VA		
SUBTOTAL DE COSTOS VARIABLES		
COSTOS FIJOS DIRECTOS		
3.7.a SEGUROS DEL VEHÍCULO VC		
3.7.b SEGUROS DEL VEHICULO VA		
3.8.a PATENTES Y TASA DE FISCALIZACIÓN VC		
3.8.b PATENTES Y TASA DE FISCALIZACIÓN VA		
3.18.a CONTROL TECNICO DEL MATERIAL RODANTE VC		
3.18.b CONTROL TECNICO DEL MATERIAL RODANTE VA		
SUBTOTAL DE COSTOS FIJOS DIRECTOS VC		
SUBTOTAL DE COSTOS FIJOS DIRECTOS VA		
SUBTOTAL DE COSTOS FIJOS DIRECTOS		
COSTOS DEL PERSONAL DE CONDUCCIÓN		
3.9.1 PERSONAL DE CONDUCCION		
3.16 EXAMEN PSICOFISICO DEL CONDUCTOR		
3.10.1 SEGURO DE PERSONAL DE CONDUCCION		
SUBTOTAL COSTOS DEL PERSONAL DE CONDUCCION		
COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
3.9.2 PERSONAL DE TRAFICO		
3.9.3 PERSONAL DE MANTENIMIENTO		
3.9.4 PERSONAL DE ADMINISTRACION		
3.10.2 SEGURO DEL PERSONAL DISTINTO A CONDUCCION		
13.12.1 CONSERVACION DE INMUEBLES		
3.12.2 AMORTIZACION DE INMUEBLES		

3.12.3 · CONSERVACION MAQUINAS Y HERRAMIENTAS		
3.12.4 AMORTIZACION MAQUINAS Y HERRAMIENTAS		
3.13 IMPUESTOS Y TASAS MUNICIPALES		
3.14 IMPUESTOS NACIONALES		
3.11 GASTOS GENERALES		
3.17 CAPACITACION Y ENTRENAMIENTO DE PERSONAL		
3.19 COSTOS DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE TERMINALES		
3.20 SERVICIO DE ADMINISTRACION DEL SISTEMA SUBE MISIONERO		
SUBTOTAL DE COSTOS FIJOS INDIRECTOS		
3.15.1 COSTO DEL CAPITAL INVERTIDO EN CHASIS		
3.15.2 COSTO DEL CAPITAL INVERTIDO EN CARROCERIA		
3.15.3 COSTO DEL CAPITAL INVERTIDO EN INMUEBLES		
TOTAL DE COSTOS ESPECIFICOS		
INDICE PASAJERO/KILOMETRO (Pas/Km)		
TARIFA MEDIA RESULTANTE (S/PRS)		
más RETRIBUCION A LA GESTION EMPRESARIA (12%)		
TARIFA MEDIA RESULTANTE (\$/Pas) SIN IMPUESTOS		
más IMPUESTO A LOS INGRESOS BRUTOS		
más IMPUESTO AL VALOR AGREGADO		
TARIFA MEDIA RESULTANTE (S/Pas)		
INCORPORACION DE LOS SUBSIDIOS AL PASAJERO		
Provincias Urbano:		
Provincial Urbano II:		
Municipal:		
Municipal II:		

SISTAU:		
Provincial Metropolitano:		
Provincial Metropolitano II:		
<u>SUBTOTAL DE SUBSIDIOS</u>		
TOTAL COSTOS ESPECIFICOS con subsidios		
INDICE PASAJERO/KM (Pas/km)		
TARIFA OPERATIVA MEDIA RESULTANTE (\$/Pas)		
más RETRIBUCION A LA GESTION EMPRESARIA (12%)		
TARIFA MEDIA RESULTANTE (\$/Pas) SIN IMPUESTOS		
más IMPUESTO A LOS INGRESOS BRUTOS		
más IMPUESTO AL VALOR AGREGADO		
Tarifa media Resultante (S/Pas)		

**F. SUBSIDIOS**

<u>Detalle de los Subsidios</u> <u>Percibidos</u>	<u>\$/Mes</u>	<u>\$/Vehiculos</u>	<u>\$/Vehic. M</u>
Provincias Urbano:			
Provincial Urbano II:			
Municipal:			
Municipal II:			
SISTAU			
Provincial Metropolitano:			
Provincial Metropolitano II:			

**G. TARIFA**

IPK Media  
Km Recorridos

Designación	Tarifa en \$	Pax Promedio Sistema	Incidencia
Discapacitados			
Universitarios			
Escolar			
Escolar			
Escolar			
Unicos			
Suburbano			
Suburbano			
Total PaX Mensuales			
Suma Recaudación con IVA (10.5%)			
Tarifa Promedio con IVA (10.5%)			
Suma Recaudación SIN IVA (10.5%)			
Tarifa Promedio SIN IVA (10.5%)			

**H. DETERMINACION DE LA EMPRESA TIPO**

Empresa	Kilometraje Mensual	Vehículos Titulares	Km promedio por vehículo
Bencivenga SRL			
Tipoka SA			
Casimiro Zbikoski SA			
Nuestra Señora del Rosario SRL			
Total			

Recorrido mensual

Cantidad de empresas

Recorrido mensual de la Flota Tipo

Recorrido Medio Mensual por Unidad

Flota Tipo

Kilometraje Medio Anual de la Flota

**UNIDAD DE REFUERZO**

Un (1) Coche por línea

Total de Líneas

Cantidad de Titulares

Porcentaje

Fdo: Ing. Stelatto.- Ing. Jardín.- Dr. Amable.-



Municipalidad de Posadas  
MUNICIPALIDAD

2024 - Año de la Digitalización y simplificación administrativa, de los valores de la inteligencia  
organizacional, del desarrollo de la ciudadanía digital y de la sostenibilidad

**MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE POSADAS**  
**LICITACIÓN PÚBLICA N° 21/2024**

**"LLÁMESE A LICITACIÓN PÚBLICA, PARA LA COMPRA DE MATERIALES  
DE FERRETERÍA"**

**Expediente N°:** 30024/24

**Fecha y Hora de Apertura:** 6 de Diciembre de 2.024 - 09,00 Hs

**Lugar de Apertura:** Municipalidad de Posadas - San Martín 1579.-

**Informes y Entrega de Pliegos:** Dirección General de Compras - 3° Piso -  
Edificio Municipal. Teléfono: 03764-449028



