

# Avances para la reglamentación del servicio de taxis compartidos en el área metropolitana de Salta - Argentina

Autor:  
Gasparotto, Mariana

Revista:  
Revista Transporte y Territorio

2012, 7, 9-25



Artículo

---

## ARTÍCULO

Mariana Gasparotto

# AVANCES PARA LA REGLAMENTACIÓN DEL SERVICIO DE TAXIS COMPARTIDOS EN EL ÁREA METROPOLITANA DE SALTA – ARGENTINA

*Revista Transporte y Territorio N° 7, Universidad de Buenos Aires, 2012.*

---



**Revista Transporte y Territorio**

ISSN 1852-7175

[www.rtt.filo.uba.ar](http://www.rtt.filo.uba.ar)

**Programa Transporte y Territorio**

Instituto de Geografía

Facultad de Filosofía y Letras

Universidad de Buenos Aires



---

### Cómo citar este artículo:

GASPAROTTO, Mariana. 2012. Avances para la reglamentación del servicio de taxis compartidos en el área metropolitana de Salta - Argentina. *Revista Transporte y Territorio N° 7, Universidad de Buenos Aires*. pp. 9-25.  
<<http://www.rtt.filo.uba.ar/RTT00702009.pdf>>

*Recibido: 27 de abril de 2012  
Aceptado: 11 de septiembre de 2012*



# Avances para la reglamentación del servicio de taxis compartidos en el área metropolitana de Salta - Argentina

Mariana Gasparotto<sup>1</sup>

## RESUMEN

Durante los años 1999/2000 los servicios de autotransporte masivo (*colectivos*) sufrieron un intenso deterioro en los municipios que actualmente integran el área metropolitana de Salta. Como respuesta, sus pobladores comenzaron a ofrecer generalizadamente servicios de taxi compartido, enmarcados en normativas municipales creadas ad hoc. En 2005, con la creación por ley del área metropolitana, de la Autoridad Metropolitana de Transporte y de SAETA (empresa estatal provincial que, a través de terceros, presta el servicio de colectivos en dicha área), los pasajeros retornaron al servicio de *colectivos*. Actualmente la modalidad de taxi compartido persiste sin la debida reglamentación y representa una alternativa diferencial, porque permite llevar mercadería voluminosa, realizar circuitos especiales, en menos tiempo y con más confort. La Autoridad Metropolitana de Transporte debe fijar cupos, condiciones para otorgar licencias, habilitar el parque móvil y regular las características operativas del servicio. La necesaria reglamentación de este tipo de servicios se abordará apuntando a mantener la fuente de trabajo y lograr un servicio diferencial de calidad complementándolo con el servicio de transporte masivo. Este artículo expone un diagnóstico de la situación pasada y actual, comparando las modalidades de servicio vigentes en distintos municipios del área y plantea los desafíos de la gestión.

## Advances for the regulation of shared taxis in metropolitan area of Salta - Argentina

### ABSTRACT

During the years 1999/2000 the bus transit service at the Salta metropolitan areas' municipalities became seriously deteriorated. As a consequence, inhabitants of those localities started offering widespread shared taxi services, permitted by municipal rules. On the year 2005, with the creation by law of the "Salta's metropolitan area", the Metropolitan Transit Authority (AMT) and SAETA (a state-owned company that manages the bus service through third parties in that area) passengers started using the buses again. Today the shared taxi remains in place, without proper regulation. It offers the additional benefit of carrying big loads, doing special routes in less time, with more comfort. AMT must establish quotas and license conditions as well authorize vehicles. AMT must establish quotas and license conditions under which the service must be operated. It must be done in a way that protects employment and become a good quality differentiated service, complementary of regular bus services. This article focuses about the past and present situation, comparing the different types of valid service in distinct municipalities of the area and poses the challenges that the management has.

**Palabras Claves:** Salta; Área Metropolitana; Taxi compartido; Gestión metropolitana.

**Palavras-chave:** Salta; Região Metropolitana; Táxi compartilhado; Gestão metropolitana.

**Keywords:** Salta; Metropolitan area; Shared taxi; Metropolitan management.

## 1. INTRODUCCIÓN: CONTEXTO SOCIOECONÓMICO Y POLÍTICO

La ciudad de Salta es la capital de la provincia que lleva el mismo nombre y se encuentra ubicada en el noroeste de la República Argentina. Es una ciudad de tamaño mediano, que se constituye en centro comercial, turístico, administrativo y de servicios de la región.

A partir de los años 1999/2000, comenzó a evidenciarse un serio deterioro de los servicios de transporte público masivo de pasajeros, que se agravó, principalmente en lo que es hoy el área metropolitana, durante la crisis socioeconómico-política del país en el año 2001. Hasta el año 2005 estos servicios se encontraban dentro de la órbita municipal (si prestaban

<sup>1</sup>Autoridad Metropolitana de Transporte, Provincia de Salta, Argentina – [marianagasparott@yahoo.com](mailto:marianagasparott@yahoo.com)



servicio sólo dentro de un municipio) y provincial (si traspasaban los límites municipales). El municipio de Salta tenía en ese momento 460.042 habitantes, es decir el 43% de la población de la provincia (INDEC).

Los servicios de transporte masivo que vinculaban este importante centro con las localidades de los alrededores se encontraban dentro de la órbita provincial. Las empresas prestadoras comenzaron un proceso de deterioro, que se tradujo en el mantenimiento de una oferta estática, que no acompañó los incrementos de demanda. Asimismo, debido a que los servicios eran prestados con un parque móvil de antigüedad avanzada y con problemas de mantenimiento, también se incumplían los escasos servicios existentes. Como consecuencia de lo anterior, las empresas que prestaban estos servicios dejaron de hacerlo en los años 2003/2004.

Como consecuencia de lo anterior, comenzaron a prestar servicio de manera informal automóviles que vinculaban las localidades más cercanas a Salta (que después formarían parte del área metropolitana) con modalidad compartida, es decir, transportando hasta 4 pasajeros que abonaban individualmente su pasaje, a una tarifa idéntica a la percibida por el servicio de transporte masivo que funcionaba hasta el momento, sin reloj taxímetro. El surgimiento de esta modalidad también puede relacionarse con el hecho de representar una alternativa laboral en un contexto de alta desocupación (cercana al 20,9% en mayo de 2002 en la ciudad de Salta, INDEC). De acuerdo con la Encuesta Permanente de Hogares de mayo de 2002 realizada por el Instituto Nacional de Estadística y Censos, más de la mitad de los hogares particulares de la ciudad de Salta y las dos terceras partes de la población se encontraban bajo la línea de pobreza. La tasa de empleo era una de las más bajas del país en el mismo año. Si bien no se encuentra disponible este dato para los municipios aledaños, es posible suponer que existía una situación similar.

La Ley Provincial Nº 7126 no contemplaba la existencia de los automóviles compartidos (sólo de remises de uso exclusivo). Las características de estos servicios se encontraban reguladas a través de ordenanzas de los municipios en los que eran otorgados los permisos o licencias y su cupo se encontraba regulado por el Programa de Transporte de la Provincia, que también registraba los vehículos y verificaba que contaran con la documentación correspondiente. A este *Programa* le correspondía por ley la fijación de las cuestiones operativas, entre ellas la tarifa, lo cual no se cumplió. El surgimiento de estos servicios intensificó el proceso de deterioro de las empresas de transporte masivo existentes.

Inicialmente se los llamó remises interurbanos, pero en este caso se los define como taxis compartidos debido a que eran prestados por licenciatarios individuales, que en la mayoría de los casos desempeñaban la función de chofer y eran los dueños de los vehículos. Si bien no cuentan con reloj taxímetro, el servicio era abordado por los pasajeros en la vía pública, sin una reserva o llamado previo y no era de punto a punto. Los prestadores eran independientes, es decir que no estaban agrupados en agencias. Es decir, que no poseían las características propias de los servicios de remis.

En ese momento los servicios de taxi compartido no operaban desde una base o establecimiento o local de partida en el municipio de origen, pero sí desde *playas de transferencia* en el municipio de Salta Capital. Estas playas eran los lugares de llegada y partida de los servicios en los que los usuarios aguardaban. En la mayoría de los casos se trataba de playas de estacionamiento, con ubicaciones próximas al área comercial más importante de la ciudad de Salta. Este hecho significó una importante competencia con los servicios de colectivo, que llegaban a la Terminal de Ómnibus, alejada del centro comercial. En las localidades cabeceras, los recorridos de los taxis compartidos se superponían con los de los colectivos. Los usuarios que esperaban en la parada de colectivo abordaban indistintamente cualquier servicio.



También existió una crisis importante del transporte masivo en la ciudad de Salta, en menor medida que en los municipios de la actual área metropolitana, surgiendo como principales problemas la insuficiencia de unidades, empresas en concurso de acreedores, personal de conducción con salarios de concurso, descontento de los usuarios, surgimiento de modalidades de transporte en automóvil compartido ilegal.

El gobierno de la provincia de Salta tomó la decisión de resolver la problemática en cuestión con la creación, a través de la Ley Provincial N° 7322, de una sociedad anónima del estado provincial (SAETA) para la prestación del servicio de transporte público masivo en toda el área metropolitana de Salta. En el municipio de Salta, debido a que existían contratos de concesión vigentes entre el municipio y diversas empresas, SAETA resolvió prestar el servicio a través de dichas empresas. En el resto del área metropolitana, existían permisos precarios otorgados a empresas que también prestaban el servicio urbano en el municipio de Salta. La misma ley creó el área metropolitana, integrada por el municipio de Salta Capital y 9 municipios circundantes, y un organismo de control, la Autoridad Metropolitana de Transporte (en adelante AMT). Este organismo autárquico posee facultades de planificación, organización, actuación, fiscalización y control de los servicios de transporte masivo y de taxis y remises. Su objetivo es garantizar la normalidad en la prestación de esos servicios en el Área Metropolitana de Salta. Es decir, que el transporte dejó de pertenecer a la órbita municipal y provincial y comenzó a tener una gestión a nivel metropolitano. Los municipios, debido a la grave crisis existente en ese servicio, se mostraron favorables a las medidas.

Esta alternativa de solución de la problemática se inscribe en una visión jerárquica de resolución de los problemas metropolitanos que centraliza el poder político, competencia y recursos (Bervejillo y Garay, 2010). Es importante destacar que existen alternativas a esta visión de la gestión metropolitana (Bervejillo y Garay, 2010). Una, como un conjunto de comunidades territoriales representadas por municipios, basada en el ajuste mutuo entre actores independientes. Y otra, relacionada con un modo asociativo, colaborativo o de integración descentralizada, basado en la construcción de redes de cooperación, acuerdos y pactos entre actores interdependientes. En ésta, los modos de coordinación se basan en la búsqueda de una combinación virtuosa de mercados, jerarquías y redes (Bervejillo y Garay, 2010).

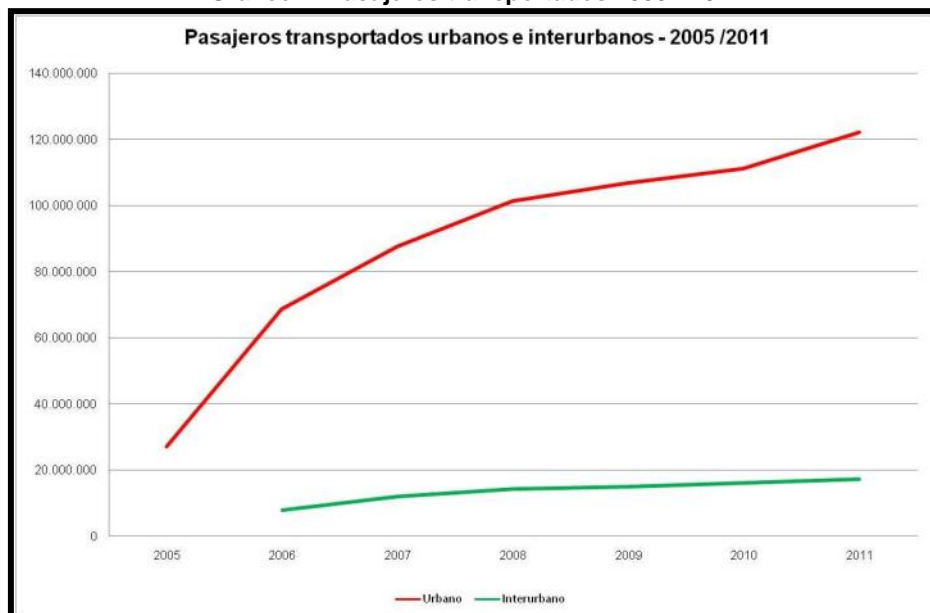
Formalmente, el diseño institucional de la AMT no previó ninguna intervención del poder local, pero actualmente existe una comunicación permanente con los representantes de los municipios. Se han realizado esfuerzos aislados de nombramiento de referentes de los distintos municipios para mantener una comunicación fluida respecto de las necesidades, reclamos e inquietudes de los municipios. En la actualidad se encuentra en avance la constitución de un Comité Asesor, a la vez que se detecta como prioritaria la necesidad de incorporar habilidades para la promoción de la participación, la generación de acuerdos interinstitucionales y consensos en torno a políticas de movilidad y transporte y la planificación coordinada del área metropolitana en todos sus aspectos. La generación de redes de actuación con distintos organismos públicos y privados facilitará la implementación de proyectos, enriquecerá la planificación de la movilidad en la región y permitirá solucionar problemas de servicio de manera eficiente y acorde con la demanda de los usuarios.

Esto es imprescindible a fin de lograr una política de movilidad que recoja la amplia variedad de necesidades sociales, reconociendo los diferentes procesos de articulación y de fragmentación socioterritorial que se generan en torno a la ampliación de la infraestructura de circulación, a la provisión de servicios de transporte público y a la regulación del desarrollo urbano, lo cual constituye un paso inicial imprescindible para una planificación de escala metropolitana (Blanco, 2010).



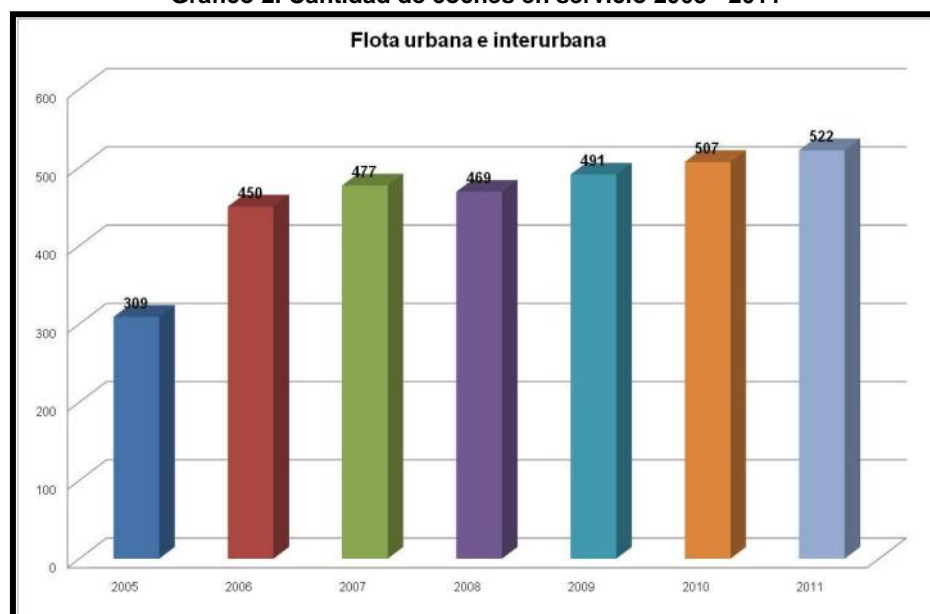
Con las medidas tomadas con respecto al servicio masivo se incrementó la flota en un 45% en un año (2005-2006) en todo el servicio metropolitano, lo cual se tradujo en un incremento de pasajeros transportados del 155% en el mismo período. Entre 2005 y 2011 el incremento de los pasajeros urbanos (municipio de Salta) fue del 353%, mientras que el de los pasajeros interurbanos fue del 117% (entre 2006-2011).

**Gráfico 1. Pasajeros transportados 2005 - 2011**



Fuente:Elaboración propia en base a datos de la Autoridad Metropolitana de Transporte.

**Gráfico 2. Cantidad de coches en servicio 2005 - 2011**



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Autoridad Metropolitana de Transporte.

Desde el año 2007 se incorporó un nuevo sistema de cobro a través de tarjetas sin contacto y monedas mediante máquinas expendedoras de boletos que, debido a una implementación gradual, tuvo una excelente aceptación por parte de los usuarios. La totalidad de los coches cuenta con GPS a bordo y son monitoreados a través de un sistema de gestión de flota. La implementación de un premio por modernidad de flota para los servicios urbanos permitió disminuir la antigüedad promedio del parque de 7,63 años en 2005 a 1,5 en el año 2011. Consecuentemente, se mejoraron las frecuencias como así también la cobertura de la red,



sobre todo dentro del municipio de Salta Capital. Actualmente la tarifa de los servicios urbanos (dentro de este municipio) es la más baja del interior del país.

## 2. EL ÁREA METROPOLITANA DE SALTA: CARACTERÍSTICAS Y DINÁMICA

El área metropolitana, conformada por 10 municipios, se extiende 56 km. en sentido nort-sur y 28 km. en sentido este-oeste. Por ley y posteriores resoluciones de AMT incluye los municipios de Salta, San Lorenzo, Vaqueros, La Caldera, Cerrillos, Rosario de Lerma, Campo Quijano, La Merced, El Carril y Chicoana. Tiene una extensión de 9.249 km<sup>2</sup>, y 637.910 habitantes según datos preliminares del Censo Nacional de 2010, de los cuales el 84% vive en el departamento Capital (municipios de Salta y San Lorenzo). Se trata de un área extensa con un centro urbano muy importante, lo que la define como un sistema mononuclear radial que presenta localidades de distinto tamaño y población dispersa a lo largo de su territorio.

En el Mapa 1 puede observarse que se trata de un área con importantes discontinuidades de la trama urbana, con amplias superficies sin urbanización y con urbanizaciones de baja densidad. Esto se debe a la existencia de amplias superficies destinadas a la actividad agropecuaria.

Esto determina que los servicios de transporte masivo deban recorrer largas distancias, en la mayoría de los casos, con una escasa renovación de pasajeros entre la ciudad de Salta y las localidades del área metropolitana.

Es significativo resaltar que las localidades cabeceras de los municipios experimentan un incremento notorio de la cantidad de población desde el año 2001, en que el incremento promedio en comparación con los datos del Censo Nacional de Población y Vivienda de 1991 es del 51% aproximadamente (INDEC). En la última década, esta tendencia se intensificó, observándose claramente una modificación de los usos del suelo en sus alrededores, de un uso agrícola a uno residencial, en algunos casos a través de barrios cerrados. Asimismo, en las áreas consolidadas de estas localidades las viviendas existentes funcionaban como residencia de fin de semana o como destino veraniego. En la última década también se observó un importante incremento de población de residencia permanente, que aún no es posible mensurar a través de los datos del Censo 2010, debido a que los resultados con este nivel de desagregación no se encuentran disponibles hasta el momento.

Este incremento poblacional modificó la dinámica e incrementó la demanda de movilidad.

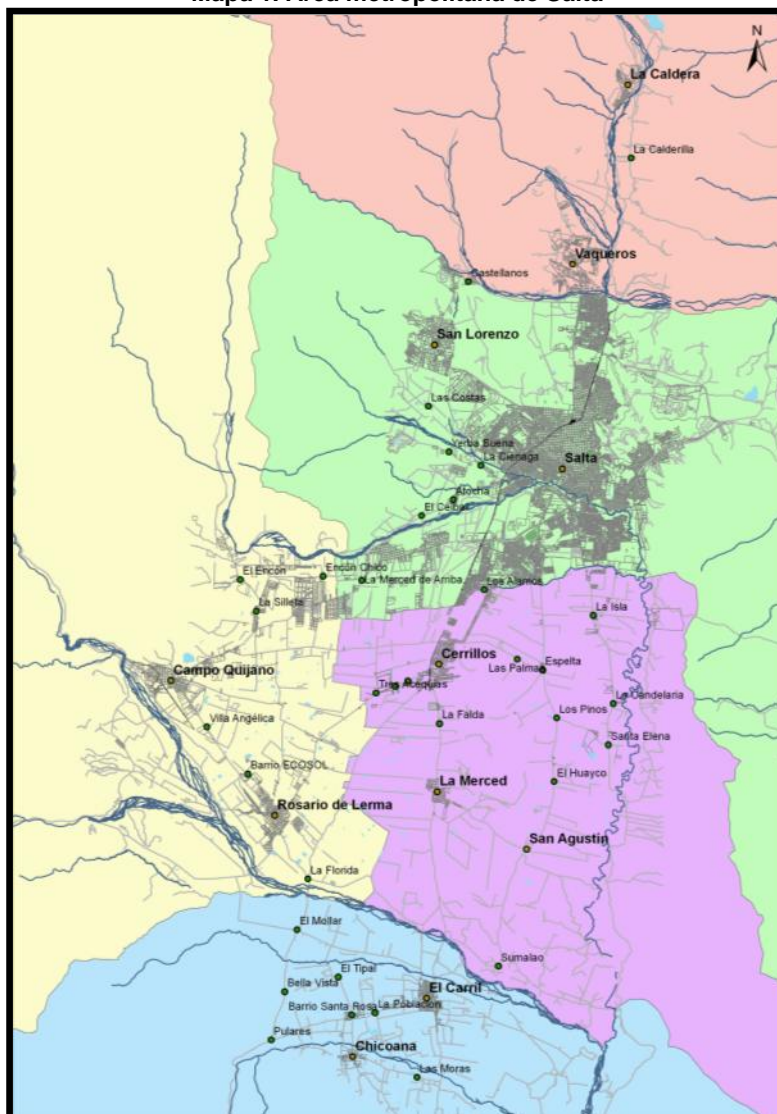
Con respecto a la política tarifaria referida al transporte masivo, según estimaciones realizadas por el Área Económica de la AMT, la tarifa promedio recaudada de los servicios metropolitanos a principios de 2012 era de \$1,62, mientras que la tarifa promedio para cubrir los costos de operación sin la necesidad de subsidios era \$3,61. Es decir, que la tarifa actual representa un valor muy bajo con respecto al costo real. La tarifa a principios de 2012 era de \$0,13/km en promedio, mientras que en los servicios provinciales era de aproximadamente \$0,22/km.

La política tarifaria actual posiblemente esté potenciando el proceso de incremento de población en las localidades del área metropolitana, señalado precedentemente. Este incremento tiene sus causas fundamentales en las grandes diferencias existentes en los valores del mercado inmobiliario en algunos casos, como así también en la provisión de infraestructura principalmente para el auto particular. También es posible señalar la búsqueda de lugares de residencia en mayor contacto con la naturaleza, menores niveles de contaminación acústica y atmosférica, y mayores niveles de seguridad. Claramente, no es



posible establecer una relación directa entre la política tarifaria de los servicios de transporte masivo y la distribución de la población, pero sí que estas políticas, junto con las características de la prestación del servicio, entre otros factores, interactúan con las tendencias territoriales preexistentes (Blanco, 2010).

Mapa 1. Área metropolitana de Salta



Fuente: Elaboración propia.

Este modelo de área metropolitana, con amplias superficies intermedias destinadas mayoritariamente a usos agrícolas entre las localidades y Salta Capital, encarece sensiblemente la provisión tanto de los servicios de transporte como de otros servicios públicos.

Se considera imprescindible emprender un ordenamiento territorial del área, definiendo nuevas centralidades fuera de la ciudad de Salta y funciones específicas de las distintas localidades. Es muy posible que el mantenimiento de las políticas actuales se traduzca en más dispersión del área metropolitana, lo que genera, entre otras cosas, un modelo de movilidad insostenible, de alto consumo de energía y de creciente internalización de los costos por amplias capas de población (Herce, 2009). Según Herce (2009), únicamente con la concentración urbana y una densidad de ocupación del suelo puede alcanzarse un nuevo modelo de movilidad que atienda a las necesidades de todos los ciudadanos, que descansa sobre formas menos costosas y más saludables de desplazamiento.





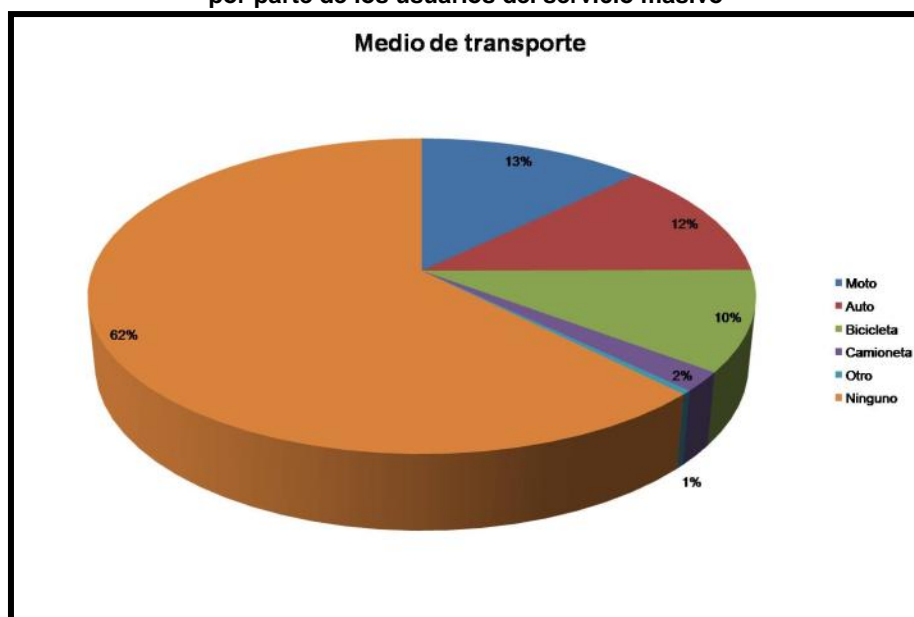
Si bien la ley de creación del área metropolitana incluye municipios, actualmente el servicio de transporte masivo se presta a través de rutas nacionales y provinciales, principalmente entre la ciudad de Salta y las localidades cabeceras casi exclusivamente. Es decir que no se presta servicio en el interior de los municipios, más allá de dichas localidades. Muchos de ellos tienen superficies importantes (Campo Quijano, por ejemplo, tiene una superficie de 4.700 km<sup>2</sup>), baja densidad de población y una vinculación más laxa con la ciudad de Salta. Esto muestra una contradicción entre lo establecido por la ley y los servicios realmente prestados. Se considera que la definición del área metropolitana, tomando los municipios como unidad mínima, no resulta representativa de la dinámica de movilidad de la población, por lo cual es necesaria una definición funcional de la misma.

## 2.1. Caracterización de la demanda del servicio de colectivos en el área metropolitana

Considerando que la demanda de los servicios de taxi compartido es coincidente con la del servicio de transporte masivo, pero debido a motivos de viaje diferenciados, resulta oportuno presentar una caracterización de dicha demanda. La información se obtuvo a través de una encuesta realizada por la Gerencia de Usuarios de la AMT, a bordo de los servicios de transporte masivo metropolitano en el año 2011, consistente en una muestra de 1066 casos.

En el Gráfico 3 puede observarse que el 62% de los usuarios de los servicios masivos metropolitanos no posee ningún medio de transporte privado. Esto vuelve a los usuarios muy dependientes de los servicios públicos de transporte.

**Gráfico 3. Disponibilidad de medios de transporte privados por parte de los usuarios del servicio masivo**



*Fuente: Elaboración propia en base a encuesta realizada por la Autoridad Metropolitana de Transporte en marzo – abril de 2011.*

Los principales motivos de viaje son por trabajo y estudio. El 70% de los entrevistados menores de 20 años viaja por estudios. Las personas mayores de 50 años viajan por trabajo en menor medida que otros grupos etarios, aunque es el motivo principal, y los viajes por compras y salud adquieren mayor importancia en ese rango etario.

Los sectores de menores ingresos son los que más viajan por estudios o por motivos de salud y son los que menos viajan por trabajo, posiblemente porque sus actividades laborales



están en la zona y utilizan otro medio de transporte, o simplemente por falta de trabajo. Los adultos de 36 a 50 años y los grupos de ingresos medios viajan principalmente por trabajo.

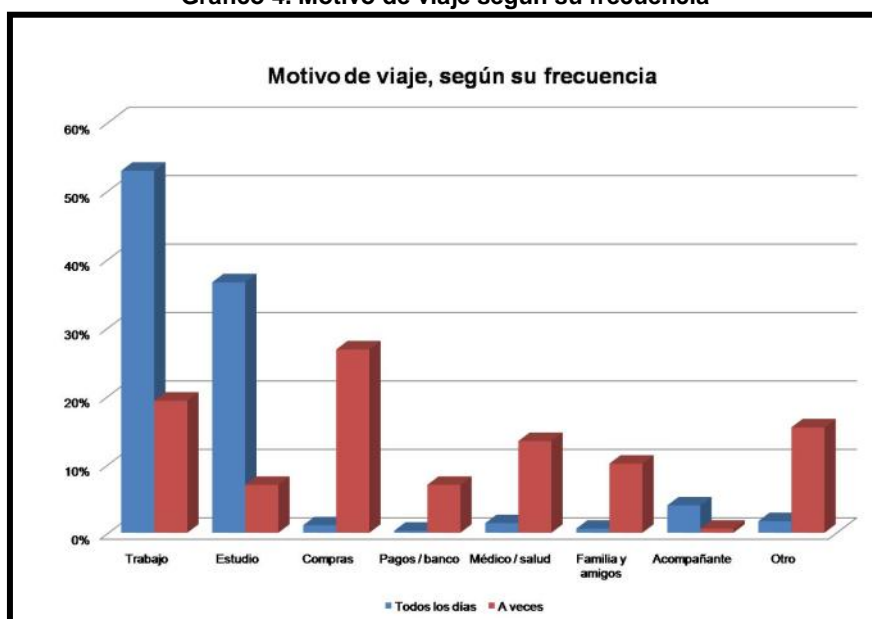
El 45% de quienes respondieron que viajan por trabajo están ocupados en actividades precarias o informales.

En el caso de los viajes realizados por estudio el 65% cursa estudios de nivel superior, este tipo de viajes también predomina entre los que tienen como destino Salta Capital, debido a que allí se encuentran las universidades. De los viajes que se realizan sin llegar a Salta Capital, el 76% corresponde a alumnos de nivel secundario, seguramente debido a la falta de colegios en zonas de baja densidad, a la falta de matrícula en colegios de la zona o a la inexistencia de colegios privados.

La mayoría de los usuarios viaja todos los días (66,3%), predominando las personas jóvenes y que tienen ingresos medio-bajos y medios, mientras que los que viajan de vez en cuando son principalmente mayores de 50 años y los de menores ingresos.

Como puede observarse en el Gráfico 4, los usuarios habituales viajan mayoritariamente por trabajo, estudios o para acompañar a otros. En cambio, quienes viajan eventualmente, lo hacen por compras, trabajo, para ir al médico, visitar familiares o por motivos diversos (recreación, trámites, asistir a eventos religiosos). Es importante destacar que sólo el 20% de esos viajes se realizan por trabajo.

**Gráfico 4. Motivo de viaje según su frecuencia**



*Fuente: Elaboración propia en base a encuesta realizada por la Autoridad Metropolitana de Transporte en marzo – abril de 2011.*

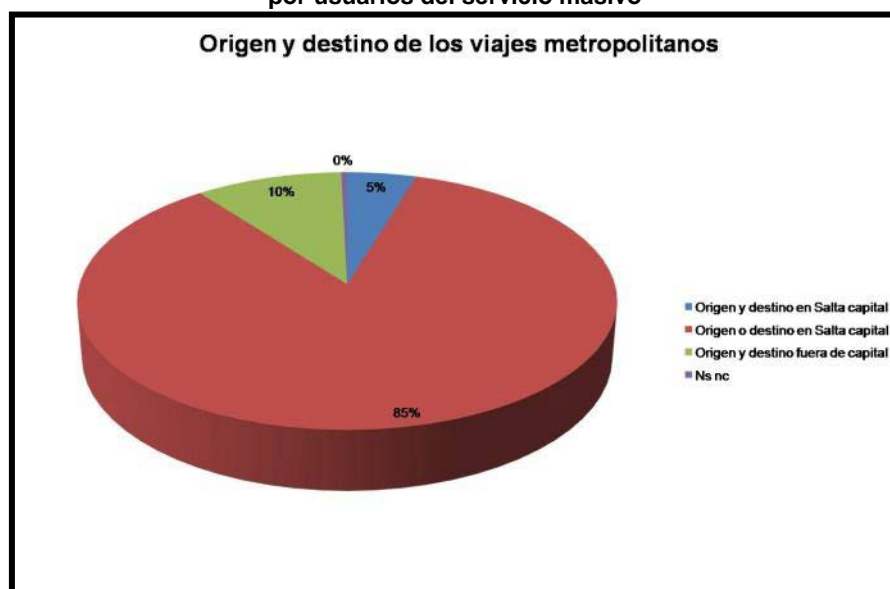
El Gráfico 5 muestra que el mayor porcentaje de viajes realizados tienen origen o destino en Salta Capital (85%), mientras que sólo el 10% de los viajes se realizan completamente fuera de este municipio.

Los viajes que tienen como destino un municipio diferente de Salta Capital tienen una otra distribución de los motivos de viaje, que los que sí llegan. Los viajes que tienen como destino Salta Capital (como origen, destino o ambos) se realizan predominantemente por trabajo. En cambio, el estudio es el motivo más importante de los viajes que vinculan distintos puntos del área metropolitana sin llegar a Salta Capital, superando mínimamente el



motivo trabajo. En este tipo de vinculaciones también resultan más significativos los viajes por compras, para visitar a familiares o amigos o para realizar trámites.

**Gráfico 5. Origen y destino de los viajes realizados por usuarios del servicio masivo**



*Fuente: Elaboración propia en base a encuesta realizada por la Autoridad Metropolitana de Transporte en marzo – abril de 2011.*

De acuerdo con lo que puede observarse en el Gráfico 6, con respecto a las características del servicio destacadas como significativas para los usuarios, pueden señalarse las siguientes conclusiones:

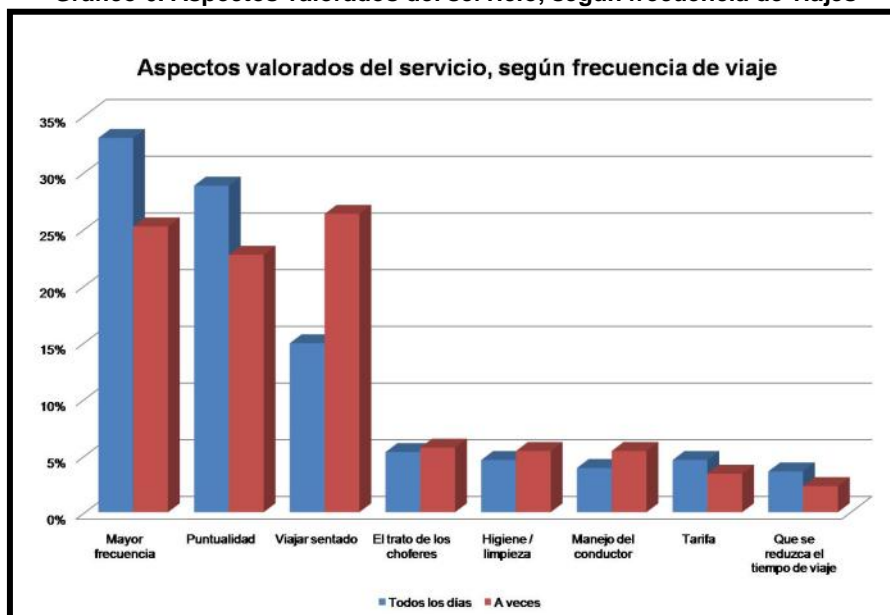
- La frecuencia de los servicios resulta poco importante para los mayores de 50 años y los de menores ingresos, mientras que le interesa más a los sectores de ingresos medios y a quienes viajan todos los días.
- La valoración de la puntualidad supera a la de la frecuencia entre los menores de 20 años, los sectores de menores ingresos (que lo usan menos que los demás para ir a trabajar) y los usuarios de recorridos que poseen frecuencias más dilatadas.
- Viajar sentado es el factor más importante (por encima de los demás aspectos contemplados) para los mayores de 50 años, para los que realizan recorridos más extensos, como así también para quienes viajan eventualmente.
- Es importante destacar que la tarifa no resulta un tema que merezca una valoración alta en ninguno de los casos, excediendo el promedio de valoración sólo en el caso de los menores de 20 años y en los grupos de menores ingresos, sin alcanzar en ninguno de los casos un porcentaje superior al 8% con respecto a los restantes aspectos considerados del servicio.

Los aspectos relacionados con la comodidad del viaje (viajar sentado, el trato, la higiene, que manejen mejor) son considerados más importantes por quienes viajan de vez en cuando que por quienes lo hacen todos los días.

Puede concluirse, si bien se trata de usuarios del servicio de transporte masivo, que quienes viajan eventualmente demandan mayor comodidad de los servicios, como así también poseen menos reparos con respecto a la tarifa que quienes viajan habitualmente. Se considera que este grupo puede asimilarse al de los usuarios de los servicios de taxi compartido.



Gráfico 6. Aspectos valorados del servicio, según frecuencia de viajes



Fuente: Elaboración propia en base a encuesta realizada por la Autoridad Metropolitana de Transporte en marzo – abril de 2011.

### 3. MARCO REGULATORIO DEL SERVICIO DE TAXIS Y REMISES

Respecto de los servicios de taxis y remises la AMT tiene las facultades de:

- Dictar reglamentos referidos a seguridad, normas y procedimientos técnicos, operación, recorridos, tipos y cupos de servicios, formas de otorgamiento de los permisos, regímenes tarifarios aplicables, subsidios a determinadas franjas poblacionales beneficiarias de ventajas tarifarias y formas de medición y de calidad de los servicios prestados.
- Hacer cumplir los reglamentos.
- Establecer bases de cálculo de tarifas.
- Determinar bases y condiciones para el otorgamiento de permisos por parte de los municipios, como así también los cupos.
- Autorizar la cesión y disponer la prórroga, caducidad o reemplazo de licencias o permisos.
- Controlar la identidad y titularidad de cada empresa encargada del servicio, y conceder autorizaciones previas y expresas a terceros, prestadores, permisionarios o concesionarios, para enajenar, ceder, transferir, fusionarse, celebrar acuerdos de colaboración empresarial, o cualquier otra alteración de su estatus que pueda afectar esencialmente al control del servicio.
- Otorgar las habilitaciones de parque móvil respecto de las unidades afectadas por los diversos permisionarios a los servicios de transporte de taxi y remis. Controlar la contratación de los seguros de ley y la aptitud psicofísica para desarrollar transporte de personas.
- Fijar y efectuar controles permanentes sobre los vehículos particulares a fin de detectar la presencia de transporte ilegal o de violaciones de modalidad por parte del transporte de taxi y remis.
- Entender en la elaboración del régimen de penalidades al transporte automotor en la Región Metropolitana de Salta y en la elaboración del procedimiento para la tramitación de sanciones.



La ley establece claramente como función de AMT definir los cupos permitiendo una adecuada cobertura territorial, evitando superposiciones y competencia asimétrica con los servicios prestados por la Sociedad Anónima de Transporte Automotor (SAETA).

En el caso del municipio de Salta Capital, el traspaso de los servicios de taxis y remises de la órbita municipal a la AMT implicó una ardua tarea de regularización y de revisión de procedimientos realizados por el municipio de manera poco rigurosa. Esto significó un importante reordenamiento del sistema y su consecuente reglamentación. Las funciones asignadas por ley son realmente cumplidas por el organismo en el caso de este municipio e inclusive, a través de la celebración de un convenio, el municipio de Salta Capital delegó a la AMT la facultad de otorgar las licencias. Por todo lo anterior y debido a la magnitud de los servicios de taxi y remis en el municipio de Salta Capital (3333 licencias activas actualmente versus 404 en los restantes municipios del área metropolitana) los esfuerzos del organismo se centraron en este ámbito.

Es importante destacar también que, si bien la AMT fue creada en el año 2005, realmente comenzó a desempeñar las funciones que le competen por ley a partir del año 2010. Esto se debió básicamente a que su planta de personal fue aumentando progresivamente desde 2005 con 10 personas con escasa experiencia en gestión y planificación del transporte y la movilidad, a 74 personas en el año 2011. Es decir, que en un comienzo no se contaba personal con conocimientos específicos referidos a distintas disciplinas académicas (economía, ingeniería del transporte, geografía, sociología, urbanismo, principalmente) y con manejo de herramientas específicas para la articulación de objetivos técnicos, sociales, económicos y operativos, imprescindibles para la gestión del transporte y la movilidad de las personas. Actualmente el 50% del personal posee título universitario o secundario, que a lo largo de los años de gestión fue incrementando su experiencia en la temática específica. Este incremento de personal fortaleció las capacidades de fiscalización y control, como así también los conocimientos y habilidades en materia de planificación y organización de los servicios.

A fines del año 2009 se reglamentó la prestación del servicio de taxi y de remis, pero dicha reglamentación, que se encuentra vigente, fue diseñada con un claro sentido de regular únicamente la modalidad de servicio exclusiva existente en el municipio de Salta principalmente. Claramente prohíbe la prestación del servicio compartido, impidiendo el ascenso de usuarios con distinto o igual destino que los que hubieren tomado el servicio inicialmente.

Sólo en un artículo menciona la posibilidad de que existan servicios de tipo compartido, con pago por usuario transportado, con itinerarios establecidos y turnos obligatorios, condicionando su existencia y mantenimiento a la persistencia de las condiciones que hubieren originado la adopción del sistema excepcional.

También estipula que el servicio se prestará únicamente dentro del municipio que haya adjudicado la licencia, disponiendo explícitamente, tanto en el caso de taxis como remises, que es posible transportar pasajeros a otro municipio, pero de regreso al municipio de origen sólo pueden trasladar a los mismos pasajeros que iniciaron el viaje. Con excepción de este caso, el viaje de regreso al municipio de origen debe realizarse sin pasajeros a bordo.

Se considera que esta modalidad no resulta adecuada a la prestación de servicios a nivel metropolitano. Asimismo, resulta completamente antieconómico como también ineficiente en términos ambientales (por el consumo de combustible y las emisiones de gases). Por lo tanto se encuentra en análisis la modificación de esta pauta de prestación de los servicios.

Existen antecedentes de este tipo de servicio en la provincia de Jujuy (que limita con Salta), en el municipio de San Salvador de Jujuy. En las reglamentaciones vigentes se define a este



tipo de servicio como un auto de alquiler sin reloj, que prestará servicio a requerimiento de cualquier persona, dentro de un recorrido fijo y determinado, pudiendo transportar hasta 4 pasajeros, en forma continua o alternada, por una tarifa plana (Municipalidad de San Salvador de Jujuy, 1997). La reglamentación establece zonas de prestación del servicio y rutas, cupos por zona, método de asignación de zona y horarios de prestación de los servicios.

#### **4. SITUACIÓN ACTUAL DE LOS SERVICIOS METROPOLITANOS DE TAXIS Y REMISES**

Toda la información que se presenta a continuación fue recabada a través de sucesivas reuniones de trabajo con los responsables de la habilitación y el control de estos servicios en los municipios, como así también entrevistas en profundidad realizadas a los licenciatarios. Además se realizó trabajo de campo en diferentes horarios y sentidos de viaje, tanto en servicios con modalidad compartida como exclusiva, a fin de conocer las características de los servicios desde el punto de vista del usuario.

En los municipios del área metropolitana circundantes a Salta entre los años 1999 y 2005 los servicios de taxi compartido tuvieron un crecimiento muy importante, debido a la limitada e insuficiente oferta de servicios masivos. Esta modalidad se mantiene desde los momentos de crisis, aunque en menor medida. Su disminución se explica por la mejora del servicio de colectivos en cuanto a frecuencia y porque los recorridos pasaron de llegar únicamente hasta la Terminal de Ómnibus, un tanto alejada del centro, a llegar directamente al centro de la ciudad. El establecimiento de tarifas de los servicios de colectivos altamente subsidiadas, redujo la posibilidad de competencia por este aspecto. Debido a que los taxis compartidos mantuvieron desde sus inicios una tarifa muy baja, es posible que la disminución de su flota también haya sido consecuencia de la imposibilidad de mantener o renovar los vehículos.

Sin embargo, su mantenimiento hasta la actualidad se debe a las características percibidas como positivas por los usuarios:

- Viaje más confortable (sentado)
- Menor tiempo de viaje
- Tarifa accesible
- Posibilidad de transporte de objetos voluminosos
- Recorridos a demanda del usuario por una tarifa diferencial

Herce (2009) señala que el automóvil en el medio metropolitano entra en competencia -¿o complementariedad?- con las redes de transporte colectivo, porque estas sólo son eficaces cuando se dan ciertas condiciones de densidad, proximidad y concentración de itinerarios. En el caso del taxi compartido, se considera que resulta complementario de los servicios de transporte masivo, ya que resuelve necesidades no cubiertas por este tipo de servicio y resulta más eficiente que el auto particular, ya que se hace un mejor aprovechamiento de la capacidad del vehículo. Herce (2009) sostiene que en la ciudad dispersa el vehículo privado sigue siendo imprescindible para garantizar la conectividad y el derecho a la movilidad de gran parte de la población. La mayor parte de la población del área metropolitana no dispone de este tipo de medio de transporte, motivo por el cual los viajes se realizan mayoritariamente en transporte público.

Es importante aclarar que los servicios de colectivo que vinculan Salta con las localidades del área metropolitana mantienen recorridos reducidos en estas últimas, por lo tanto la posibilidad de que los taxis compartidos hagan recorridos a demanda, no cubiertos por los colectivos, resulta muy atractiva para los usuarios.



Actualmente se presentan situaciones disímiles entre los municipios integrantes del área metropolitana tanto en cuanto a la presencia de los servicios de remis y taxi, como a las modalidades de prestación del servicio.

Los municipios que limitan con Salta Capital y que poseen sus localidades cabeceras a distancias inferiores a 20 km. (Cerrillos, San Lorenzo, Vaqueros) cuentan actualmente con un servicio de remis exclusivo (no compartido) en consonancia con la reglamentación vigente.

En el caso de Cerrillos, que posee la mayor cantidad de licencias y es el segundo municipio en cantidad de población, sólo es necesario realizar ajustes mínimos con respecto a la antigüedad de los vehículos y a las características edilicias de las agencias, a fin de adecuarse a la reglamentación vigente para este tipo de servicio. En el caso de Vaqueros, si bien cuenta con una cantidad reducida de licencias, es necesario realizar los mismos ajustes. El municipio de San Lorenzo otorgó licencias recientemente y se está avanzando en la habilitación de la agencia y los vehículos.

La localidad de La Merced, que se encuentra a una distancia de 24 km. de Salta Capital, presenta una dinámica completamente diferente. Existen dos agencias de remis de uso exclusivo con un funcionamiento muy organizado, con diagramas diarios de servicios. Los días que los licenciatarios no se encuentran diagramados en la agencia prestan servicio de taxi compartido entre La Merced y Salta Capital. Esta alternativa representa una mixtura de las modalidades existentes en el área metropolitana.

En los municipios que no limitan con Salta Capital o cuyas localidades cabeceras se encuentran a una distancia superior a 30 km. de esta, actualmente se mantienen los servicios de taxi compartido. Se trata de los municipios de Campo Quijano, Rosario de Lerma y Chicoana. En estos casos también es posible contratar el servicio de manera exclusiva, siempre y cuando el prestador no posea en ese horario *clientes* habituales.

Con respecto a los lugares de parada, en las localidades de origen en la mayoría de los casos, se detienen a requerimiento de los usuarios, muchas veces en paradas de colectivo, compitiendo claramente con este servicio.

En Salta Capital los taxis compartidos arriban y salen desde playas de estacionamiento, habilitadas para este tipo de uso por la Municipalidad de Salta. Los pasajeros van específicamente para abordar este tipo de servicio y esperan sentados la llegada del vehículo. En este caso no existe una competencia clara con el colectivo, ya que las paradas de estos servicios y las playas de los taxis compartidos se encuentran ubicadas en lugares relativamente distantes.

Con el objetivo de competir con el servicio de colectivo, los servicios de taxi compartido fijan tarifas que representan aproximadamente el 180% de la del colectivo para el mismo tramo. Por tal motivo, las posibilidades de mantener los vehículos o renovarlos son escasas y este muchas veces es el motivo de la disminución de coches en servicio. Es importante destacar que la tarifa actualmente es definida por los mismos licenciatarios.

Con respecto a la seguridad, si bien los municipios manifiestan que realizan los controles de la revisión técnica vehicular, el estado de los vehículos no parece probarlo ciertamente.

En la Tabla 1, que se presenta a continuación, pueden observarse claramente las distancias de las localidades con respecto a Salta Capital, las tarifas de uso exclusivo de los servicios existentes actualmente, la tarifa compartida en base al máximo de pasajeros transportados por servicio compartido y las tarifas equivalentes de taxis y remises de Salta. Si bien las diferencias entre estas últimas no son sustanciales, se presentan los dos datos a fin de



compararlas con los servicios de remis exclusivo y taxi compartido según el tipo de servicio existente en cada localidad.

**Tabla 1. Distancias y comparación de tarifas**

	Distancia de Salta (en km.)	Tarifa actual exclusivo	Tarifa actual compartido (x4 pax)	Tarifa equivalente taxis Salta	Tarifa equivalente remis Salta	Diferencia entre tarifa Salta y AM
Vaqueros	7	\$20			\$24	\$4
San Lorenzo	15	\$40			\$47	\$7
Cerrillos	17	\$43			\$52	\$9
La Merced	24	\$30	\$20	\$71	\$73	\$43
La Caldera	26			\$77	\$79	
Campo Quijano	31	\$50	\$24	\$91	\$94	\$44
Rosario de Lerma	36	\$40	\$24	\$103	\$107	\$67
El Carril	37			\$105	\$109	
Chicoana	45	\$45	\$28	\$128	\$133	\$88

*Fuente: elaboración propia en base a datos de la Autoridad Metropolitana de Transporte, en base a tarifas vigentes en mayo de 2012.*

Es posible observar que existen diferencias superiores al 150% entre las tarifas vigentes para los servicios exclusivos de las localidades del área metropolitana y las vigentes en Salta, sobre todo en las que se encuentran a mayor distancia de esta última. Resulta claro, igualmente, que las localidades más cercanas a Salta Capital tienen tarifas similares a las existentes en dicho municipio. Por tal motivo, resulta factible la generalización de la tarifa existente en el municipio de Salta a los limítrofes, también con el objetivo de evitar la competencia entre los servicios de diferentes jurisdicciones.

Con respecto a los servicios compartidos resulta imperioso realizar un estudio respecto del costo del kilómetro recorrido a fin de encontrar el justo equilibrio entre una tarifa razonable para los pasajeros, que permita a los licenciatarios mantener los vehículos en condiciones, como así también renovarlos cuando sea necesario. La tarifa compartida debería ser el equivalente a la que se fije para el servicio exclusivo en función de la capacidad de pasajeros a transportar. También, con el fin de resguardar al usuario, es importante regular el costo adicional de los servicios compartidos en caso de realizar un recorrido alternativo, ya que en la actualidad existen tarifas variables.

Los licenciatarios, si bien reconocen problemas económicos para el mantenimiento y renovación de los vehículos, se muestran reticentes respecto de aumentos tarifarios porque temen una disminución de la demanda. La experiencia en el municipio de Salta muestra que cada aumento significa una pequeña disminución de la demanda de forma inmediata durante el primer mes, mientras que al mes siguiente recupera sus niveles habituales.

En la mayoría de los casos, los vehículos que prestan servicio de tipo compartido poseen una antigüedad avanzada, debido a la imposibilidad de renovar los coches como consecuencia de las bajas tarifas existentes.

En la Tabla 2 se presenta información sobre Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) del Censo Nacional de Población y Vivienda del año 2001, que sólo se encuentra disponible a nivel municipal y no a nivel localidad. A pesar de que algunos municipios tienen amplias superficies con población que no es atendida por los servicios de taxi compartido es posible observar que los que se encuentran más alejados de Salta Capital tienen mayores porcentajes de hogares con Necesidades Básicas Insatisfechas, si bien la relación no es directa en todos los casos.





**Tabla 2. Distancias a Salta y % de hogares con NBI**

	Distancia de Salta (en km.)	% de hogares con NBI
La Caldera	26	<b>36,0</b>
Chicoana	45	34,7
La Merced	24	32,8
Campo Quijano	31	31,2
Cerrillos	17	30,5
El Carril	37	29,7
Vaqueros	7	26,9
Rosario de Lerma	36	26,3
San Lorenzo	15	22,3
Salta	0	18,5

*Fuente: elaboración propia, en base a datos del Censo Nacional de Población y Vivienda 2001.*

Con respecto a la operación de los servicios de taxi compartido, debido a las características individuales del servicio, se considera necesario definir pautas para su prestación. En este sentido, actualmente existen acuerdos y estatutos internos entre los licenciatarios de cada municipio, pero con frecuencia no se cumplen. Tampoco existe una cobertura regular de los servicios los fines de semana. Asimismo, muchas veces se producen esperas prolongadas de los usuarios, debido a que la prestación de servicios exclusivos no se encuentra regulada.

El ordenamiento de los servicios deberá significar tanto una mejor prestación para los usuarios como una mayor rentabilidad económica para los licenciatarios.

## 5. CONCLUSIONES

Los servicios de taxi compartido persisten tanto porque representan una alternativa para resolver las necesidades de movilidad de la población, como porque posibilitan transportarse a una tarifa inferior a la que implicaría hacerlo de manera exclusiva desde lugares tan distantes. También permiten resolver necesidades de movilidad actualmente no contempladas por los servicios de colectivo, tanto en el ejido urbano de las localidades como entre estas y sus parajes cercanos, que no cuentan con servicio de colectivo regular. Es decir, que estos servicios pueden complementar la oferta de los servicios de colectivo y significan un uso eficiente de los vehículos. Por todo esto, se considera conveniente la elaboración de un marco regulatorio que contemple esta modalidad, que actualmente se encuentra fuera de la legalidad.

Los objetivos de la resolución de esta cuestión se pueden resumir en los siguientes:

- Brindar un servicio seguro y adecuado a las necesidades de movilidad de los usuarios, a una tarifa accesible a sus posibilidades.
- Mantener la fuente de trabajo y permitir la subsistencia de los licenciatarios como así también el mantenimiento y la renovación de los vehículos.
- Complementar los servicios de transporte colectivo existentes, diversificando la oferta en cuanto a confort, recorridos y tiempos de viaje.

Por tales motivos, sería conveniente que la AMT avance en la reglamentación de estos servicios y su incorporación definitiva a su órbita de acción.

También se deberían buscar líneas de financiamiento para posibilitar la renovación de los vehículos. Asimismo, será necesario estipular las características que deberán tener los vehículos que presten servicio de taxi compartido, con el objetivo de mantener una de las



cualidades que valoran los usuarios, como es la posibilidad de transportar objetos voluminosos.

Es importante destacar que el escenario actual resulta propicio para tomar las medidas necesarias, por cuanto los licenciatarios y los municipios tienen una buena disposición a la regularización del servicio de taxis compartidos.

## BIBLIOGRAFÍA

AUTORIDAD METROPOLITANA DE TRANSPORTE. Resolución N° 1493/09, Reglamento del servicio público impropio de transporte por automotor de personas en la Región Metropolitana de Salta.

BERVEJILLO, Federico y Alfredo GARAY. 2010. "Gobierno de las áreas metropolitanas: la búsqueda de una arquitectura institucional adecuada". En: Cicione, Antonio (Comp.), *La Gran Buenos Aires: rompecabezas metropolitano*. Buenos Aires, Konrad Adenauer Stiftung.

BLANCO, Jorge. 2010. Notas sobre la relación transporte-territorio: implicancias para la planificación y una propuesta de agenda. *Revista Transporte y Territorio*, Buenos Aires, Universidad de Buenos Aires, N° 3, 2010, p. 172-190. <<http://www.rtt.filo.uba.ar/RTT00310172.pdf>>

HERCE, Manuel. 2009. *Sobre la movilidad en la ciudad: propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Barcelona, Editorial Reverté.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS (INDEC), Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2001.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS (INDEC), Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS (INDEC), Encuesta Permanente de Hogares, <[http://www.indec.mecon.ar/principal.asp?id\\_tema=34](http://www.indec.mecon.ar/principal.asp?id_tema=34)>

Municipalidad de San Salvador de Jujuy, Decreto Acuerdo N° 2497-009, 1997.

Provincia de Salta, Ley Provincial N° 7126, 17/01/2001.

Provincia de Salta, Ley Provincial N° 7322, 21/10/2004.



**Mariana Gasparotto**

Licenciada en Geografía. Ex gerente de Transporte de la Autoridad Metropolitana de Transporte de Salta, Argentina.