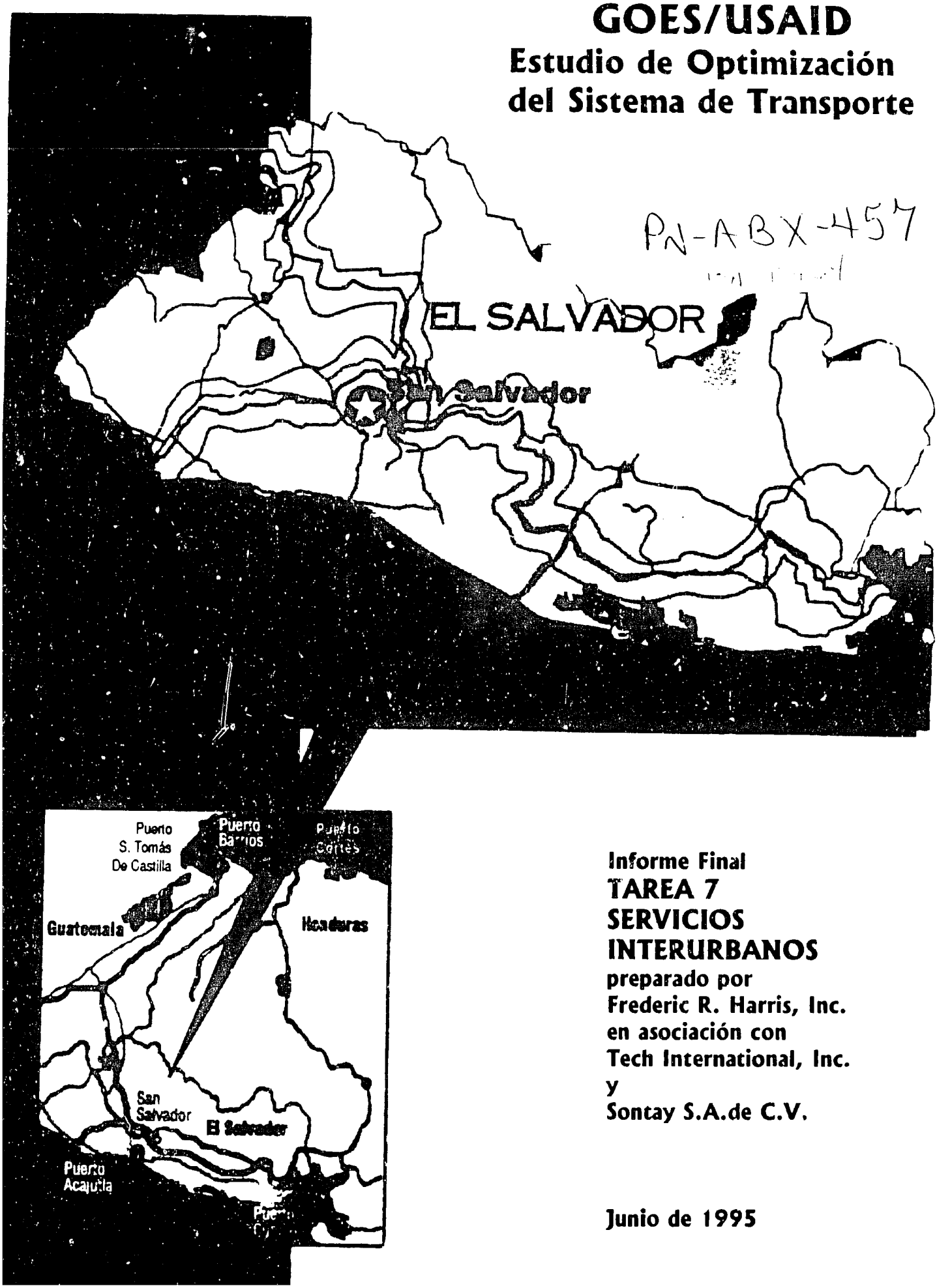
GOES/USAID
Estudio de Optimización del Sistema de Transporte

PN-ABX-457



Informe Final

TAREA 7

SERVICIOS INTERURBANOS

preparado por
Frederic R. Harris, Inc.
en asociación con
Tech International, Inc.
y
Sontay S.A.de C.V.

Junio de 1995

AGENCY FOR INTERNATIONAL DEVELOPMENT
PPC/CDIE/DI REPORT PROCESSING FORM

ENTER INFORMATION ONLY IF NOT INCLUDED ON COVER OR TITLE PAGE OF DOCUMENT

1. Project/Subproject Number

2. Contract/~~Grant~~ Number: 519-0394-C-00-4112-00

3. Publication Date: 06/95

4. Document Title/Translated Title

USAID/GOES Intermodal transportation study
Task 7: Interurban services
USAID/GOES Estudio de optimización del sistema de transporte
Tarea 7: Servicios interurbanos

5. Author(s)

1. Frederic R. Harris, Inc.
2. Tech International, Inc.
3. Sontay, S.A. de C.V.

6. Contributing Organization(s): USAID/El Salvador

7. Pagination: [140 p.] approx.

8. Report Number:

9. Sponsoring A.I.D. Office: USAID/El Salvador

10. Abstract (optional - 250 word limit)

11. Subject Keywords (optional)

1.	4.
2.	5.
3.	6.

12. Supplementary Notes

1 copy EN
1 copy ES

13. Submitting Official: Renee Scott, Library USAID San Salvador

14. Telephone Number: (503) 298-1666 X-1306

15. Today's Date: 11/22/95

DO NOT write below this line

16. DOCID

17. Document Disposition: DOCRD [ ] INV [ ] DUPLICATE [ ]

Frederic R. Harris, Inc.
Condominio Parque Residencial Altamira
Edificio " G " Local 11 y 12
San Salvador, El Salvador
Tel.: 273 - 5755
Tel y Fax : 273 - 5735

HARRIS

San Salvador, 22 de Junio de 1995.

Sr. Ing. Ernesto Girón, CTO
USAID Mission to El Salvador
San Salvador, El Salvador

Ref: Estudio de Optimización del Sistema de Transporte
Contrato No. 519-0384-C-00-4112-00
Informe Final, Tarea 7

Estimado Ing. Girón:

En cumplimiento con la sección C.3.6 de nuestro contrato, le comunicamos que estamos haciendo entrega de diez (10) ejemplares, en español, del Informe Final de la tarea 7, "**Servicios Interurbanos".**

Estamos denominando este informe "Informe "Final en lugar de "Informe En-Profundidad Final" como un mejor reflejo de su contenido.

Se está haciendo la distribución de estos informes de acuerdo a lo decidido por el Comité Técnico en la reunión del 15 de junio de 1995, como sigue: 3 al MOP, 3 a CEPA, 2 a MIPLAN , 1 al SRN y 1 a USAID..

Sin otro particular, le saluda atentamente,

ing. José H. Cosío
Director

PN-ABX-457

TAREA 7

LA INDUSTRIA DE TRANSPORTE INTERURBANO DE PASAJEROS Y CARGA

INDICE

		Pág.
7.1	**Introducción, Objetivos y Alcances**	*7-1*
7.2	**Organización del Sector de Transporte Público de Pasajeros**	*7-2*
7.2.1	Fuentes de Información	*7-2*
7.2.2	Tipos de Empresas de Autobuses	*7-3*
7.2.3	La Administración de las Empresas	*7-5*
7.2.4	Asociaciones Gremiales Existentes	*7-6*
7.2.5.	Los Microbuses y los Pick-ups	*7-8*
7.3	**Regulaciones del Transporte de Pasajeros**	*7-10*
7.3.1	Vice Ministerio de Transporte y Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT)	*7-10*
7.3.2	Organización y Funciones de la DGTT	*7-11*
7.3.3	Alternativas de Reorganización de la DGTT en el VMT	*7-13*
7.3.4	Regulaciones Vigentes	*7-15*
7.3.5	Delegados de la DGTT	*7-16*
7.3.6	Proyecto de Ley de Tránsito y Reglamentación de la DGTT	*7-17*
7.4	**Aspectos de Operación, Rutas y Tarifas del Transporte Interurbano de Pasajeros**	*7-18*
7.4.1	Sistema Actual de Rutas de Autobús	*7-18*
7.4.2	Distribución de Rutas	*7-20*
7.4.3	Caracterización de la Flota de Autobuses	*7-24*
7.4.4	Niveles Tarifarios	*7-26*

		Pág.
7.4.5	Financiación de la Flota	7-28
7.4.6	Permisos de Operación y Creación de Rutas	7-32
7.4.7	El subsidio al Diesel	7-33
7.5	**Indicadores del Nivel del Servicio Actual**	7-33
7.5.1	Frecuencia y Tiempos de Espera	7-33
7.5.2	Cobertura Nacional (incluyendo las 115 Municipalidades afectadas por el conflicto)	7-34
7.5.3	Cobertura Internacional	7-37
7.5.4	Velocidad y Transferencias	7-40
7.5.5	Terminales y Comodidad	7-41
7.5.6	Resultados de la Encuesta a los Usuarios	7-42
	a. Propósito del Viaje	7-43
	b. Tipificación y Calidad del Servicio	7-44
	c. Frecuencia de Viaje de los Usuarios	7-44
	d. Preferencia por el Tipo de Transporte	7-44
	e. Disposición del Usuario a Pagar una Tarifa Mayor	7-45
	f. Frecuencia de Accidentes o Desperfectos Mecánicos	7-45
	g. Forma en que Conducen los Motoristas	7-45
7.5.7	Conclusiones con Respecto al Transporte Interurbano de Pasajeros	7-46
	a. Información Básica Sobre el Sistema	7-46
	b. Aspectos Institucionales y Legales	7-46

Pág.

c. Aspectos Regulatorios y Concesiones *7-46*

d. Las Empresas y sus Formas de Administración *7-47*

e. Rutas, Distribución, Frecuencia y Demanda *7-47*

f. El Servicio Actual, Calidad *7-48*

g. Los Minibuses y los Pick - Ups *7-49*

7.6 Análisis del Programa de Subsidio Actual al Transporte Público *7-50*

7.6.1 El Subsidio al Combustible, Base Legal, Condiciones 7-50

7.6.2 Número de Beneficiarios, Urbanos e Interurbanos *7-51*

7.6.3 Mecanismos de Administración del Subsidio. El Rol de la DGTT y Controladores *7-52*

7.6.4 Volúmen y Costo Total del Subsidio *7-52*

7.6.5 Conclusiones Respecto al Impacto del Subsidio en la Eficiencia de los Operadores y las Tarifas *7-53*

7.6.6 Discusión de Alternativas para Remediar Deficiencias *7-54*

a. Eliminación Total del Subsidio Actual *7-54*

b. Eliminación Gradual del Subsidio *7-55*

c. Sistema de "Boleto de Transporte" *7-55*

7.7 Análisis de la Economía de la Industria del Transporte Público *7-56*

7.7.1 Encuesta a los Operadores de Transporte Público *7-56*

7.7.2 Resultados de las Encuestas. Datos Obtenidos *7-57*

7.7.3 Impacto del Subsidio al Diesel en las Tarifas Interurbanas *7-59*

7.74 Posible Evolución de las Tarifas, con y sin Subsidio al Diesel *7-60*

		Pág.
7.8	**Recomedaciones para Aumentar la Eficiencia y Mejorar el Servicio de Transporte Público Interurbano**	*7-60*
7.8.1	Análisis y Estudios Recomendados	*7-61*
	a. La Recolección de Informaciones y Organización de Base de Datos	7-61
	b. Análisis de Balance de Oferta y Demanda de Servicios	7-61
	c. Normas Legales	7-62
7.8.2.	Regulaciones del Sector	*7-62*
	a. Creación de Nuevas Rutas	7-62
	b. Otras Funciones y Procedimientos de la DGTT	7-63
	c. Privatización y Autonomía Financiera	7-64
7.8.3	Reformas Legales y Simplificación de Regulaciones	*7-64*
7.8.4	Fortalecimiento de la Administración de las Empresas Prestatarias del Servicio	*7-66*
7.8.5	Programa de Subsidio al Combustible	*7-68*
	a. La Eliminación del Subsidio	7-68
	b. Los Delegados	7-68
7.8.6	Reposición de la Flota y Financiamiento	*7-69*
7.8.7	Mejoras en Cobertura, Frecuencias, Comodidad, Seguridad y Otros Factores desde el Punto de Vista del Usuario	*7-70*
7.8.8	La Necesidad de un Estudio Integral de Terminales	*7-71*
7.9	**Inversiones Necesarias en el Sector de Transporte Público Interurbano**	*7-72*
7.9.1	Reposición de la Flota de Transporte Público	*7-72*

7.9.2	Inversiones en Terminales Interurbanos	*7-73*
7.10	**Transporte Interurbano de Carga**	*7-74*
7.10.1	Organización del Sector. El Rol de la DGTT	*7-74*
7.10.2	Basamento Legal	*7-74*
7.10.3	Regulaciones	*7-75*
7.10.4	Análisis de Restricciones de Tipo Institucional y Legal	*7-75*
7.10.5	La Industria de Transporte Terrestre de Carga	*7-76*
7.10.6	Empresas, Asociaciones, Cooperativas	*7-76*
7.10.7	Características de a Flota de Carga	*7-77*
7.10.8	Otras Características de la Industria	*7-81*
7.10.9	Volúmenes Actuales y Futuros de Carga	*7-82*
7.10.10	Nivel de Servicio. Encuesta a los Usuarios Principales. Resultados	*7-83*
7.10.11	La Economia del Sector de Transporte de Carga	*7-84*
	a. Estructura de Costos de Operación	*7-84*
	b. Tarifas y Mecanismos para su Fijación	*7-84*
7.10.12	Conclusiones sobre la Industria del Transporte de Carga	*7-84*
7.10.13	Recomendaciones	*7-86*
	a. El fortalecimiento de la Organización del Sector	*7-86*
	b. El Control de Carga. Estadísticas para Planificación	*7-87*
	c. Asistencia Técnica a Transportistas y Ususarios	*7-88*
	d. Mejoras a Problemas de Accidentalidad y Vigilancia	*7-89*

INDICE DE CUADROS

		Pág.
Cuadro 7.2.1	Nº de Empresarios por Tipo de Propiedad Legal, 1994	*7-4*
Cuadro 7.2.2	Nº de Empresarios por Propiedad Vehicular, 1994	*7-5*
Cuadro 7.2.3	Nº de Empresarios por Cantidad de Rutas, 1994	*7-5*
Cuadro 7.2.4	Rutas Interurbanas Autorizadas de Microbuses	*7-9*
Cuadro 7.4.1	Rutas Nacionales Rerportadas por la DGTT	*7-19*
Cuadro 7.4.2	Distribución de las Rutas con Información (numerada) por Zona Geográfica (cabeceras departamentales)	*7-20*
Cuadro 7.4.3	Resumen de Características de Operación-Rutas Autorizadas por la DGTT	*7-21*
Cuadro 7.4.4	Características de las Rutas Autorizadas en Operación (Promedios)	*7-22*
Cuadro 7.4.5	Estimado del Total de Viajes Diarios de Personas en Transprte Generados por Ciudad	*7-23*
Cuadro 7.4.6	Marcas de la Unidades Interurbanas	*7-25*
Cuadro 7.4.7	Edades de las Unidades Interurbanas	*7-27*
Cuadro 7.4.8	Aumentos en las Tarifas en los Ultimos Años	*7-29*
Cuadro 7.4.9	Promedios de Longitud de Viaje Pares Origen-Destino Principales	*7-30*
Cuadro 7.5.1	Pares deOrígen-Destino sin Rutas Directas	*7-35*
Cuadro 7.5.2	Poblaciones de las 115 Municipalidades que no Cuentan con una Ruta	*7-36*
Cuadro 7.5.3	Análisis de Frecuencia de Viajes/Día a las 115 Municipalidades	*7-38*
Cuadro 7.5.4	Terminal Internacional, Rutas Autorizadas	*7-39*

		Pág.
Cuadro 7.6.1	Beneficiarios del Subsidio Actual al Combustible Diesel	*7-51*
Cuadro 7.6.2	Volúmen y Valor del Subsidio al Diesel	*7-53*
Cuadro 7.7.1	Datos Representativos de las Encuestas a Transportistas	7-57
Cuadro 7.7.2	Resultados del Modelo de Costos para Autobuses Antiguos	*7-58*
Cuadro 7.7.3	Resultados del Modelo de Costos para autobuses Nuevos	*7-58*
Cuadro 7.9.1	Inversiones Necesarias para Reposición de la Flota	*7-73*
Cuadro 7.10.1	Vehículos de Transporte de Carga Internacional por Tipo y por Año, Afiliados a ASETCA	*7-78*
Cuadro 7.10.2	Distribución de las Marcas de una Muestra de Equipos de Transporte de Carga Internacional Afiliados a ASETCA	*7-79*
Cuadro 7.10.3	Precios de Fletes Internacionales Consolidados, Según Peso desde San Salvador	*7-85*

INDICE DE FIGURAS

		Pág.
Figura 7.3.1	Estructura de la Organización Actual (1994) de la Dirección General de Transporte Terrestre	*7-12*
Figura 7.4.1	Distribución por Marca, Flota de Autobuses Interurbanos, 1994	*7-25*
Figura 7.4.2	Distibución de la Edad de la Flota de Buses Interurbanos del Transporte Público	*7-27*
Figura 7.4.3	Aumentos de la Tarifas de Transporte	*7-29*

7

LISTA DE ANEXOS

Anexo 7.1.1	Repuestas a los Comentarios del GOES al Borrador del Informe
Anexo 7.5.1	Planilla Utilizada para Encuesta a los Usuarios del Transporte Público
Anexo 7.5.2	Resultados de las Encuestas a los Usuarios del Transporte Público Interurbano
Anexo 7.7.1	Planilla de Encuesta a Operadores del Transporte Público
Anexo 7.8.1	Términos de Referencia Preliminares de Estudios Prioritarios
Anexo 7.10.1	Planilla Utilizada para Encuestas a los Usuarios del Transporte de Carga

4

7.0 La Industria de Transporte Interurbano de Pasajeros y Carga

7.1 Introducción, Objetivos y Alcances

El estudio del sector interurbano de pasajeros y de carga fue diseñado y organizado, siguiendo los lineamientos indicados en los términos de referencia. La organización del informe refleja los alcances que fueron cubiertos por el análisis en el tiempo disponible del experto sectorial, su apoyo local, y el apoyo de personal de contraparte de la DGTT, a tiempo parcial.

El informe cubre el análisis de los aspectos de la organización del sector, aspectos institucionales, jurídicos y de regulaciones existentes, aspectos de operación de las rutas, sus frecuencias y otras características, las empresas, la flota de vehículos, las tarifas y su evolución histórica, los controladores y sus funciones, el análisis del subsidio al combustible, su base legal, sistema de administración, deficiencias y alternativas para mejorar la distribución de dichos recursos, los costos de operación de los transportistas y el impacto del subsidio sobre los operadores, la industria y el país en general y posibles limites a la privatización del sector. El informe incluye también el análisis del servicio de transporte público a las 115 municipalidades afectadas por el conflicto, y la problemática del servicio de microbuses y pick-ups. Finalmente, el informe incluye recomendaciones sobre los aspectos que fueron considerados de mayor importancia para el futuro del sector.

A lo largo de la evaluación realizada se hizo más énfasis en el análisis de la problemática del sector de transporte de pasajeros, y menos en el de la industria del transporte de carga, por el hecho de que este último no tiene la complejidad del primero, está totalmente en manos del sector privado con casi absoluta desregulación o intervención del Gobierno y no tiene subsidios. El transporte interurbano de pasajeros, al tener regulación de tarifas y subsidio al combustible y contar con una red de más de seiscientas rutas a nivel nacional, presenta mayores problemas que ameritan un análisis más detallado y amplio que el requerido por el sector de carga. Por otra parte uno de los aspectos más importantes de la regulación del sector de carga, es el control de peso por eje, el cual es analizado y tratado en mayor detalle en el capitulo que describe el sector de vialidad.

Vale la pena observar que por limitaciones de información sistematizada, consistente y actualizada sobre las características del sector, fue necesario, a fin de completar y organizar información básica para el análisis, realizar tareas adicionales, entre las cuales se destacan:

- La organización de una nueva base de datos computarizada con las características de las rutas que tienen información completa.
- La graficación de todas las rutas a nivel nacional, lo cual no estaba hecho.

- La organización y corroboración de la compatibilidad de datos sobre los empresarios de transporte interurbano y su flota de vehículos.
- El diseño, ejecución, procesamiento y análisis de resultados de encuestas de campo por muestreo, a los usuarios y a los transportistas de pasajeros y de carga.
- El conteo del número de pasajeros en autobuses y en pick-ups para estimar la participación de los pick-ups en mercado nacional de transporte público.

Además, se prepararon términos de referencia preliminares de los estudios que debe realizar la DGTT para darle continuidad a este esfuerzo.

Al final del informe se detallan varias recomendaciones sobre diferentes aspectos considerados prioritarios para un desarrollo más dinámico, más técnico y mejor organizado del sector, que comprenden todos los aspectos que fueron analizados.

A lo largo del estudio se contó con la valiosa colaboración de dos profesionales asignados por la DGTT del VMT como contrapartes del estudio, los cuales participaron activamente en buena parte de los análisis y contribuyeron al objetivo de lograr una transferencia de tecnología entre consultores y contrapartes.

A pesar de sus limitaciones de recursos, el personal de la DGTT y en especial su Director, prestaron un extraordinario apoyo y colaboración para que se cumpliesen los objetivos del análisis.

El borrador de este Informe recibió comentarios del GOES, los que por sus características, se han contestado en el Anexo 7.1.1..

7.2 Organización del Sector de Transporte Público de Pasajeros

7.2.1 Fuentes de Información

El organismo encargado de la regulación del transporte público de pasajeros a nivel nacional, es la Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT), del Vice-Ministerio de Transporte (VMT), del Ministerio de Obras Públicas (MOP). Se sostuvieron varias reuniones y entrevistas con el Director y personal profesional de contraparte asignado al estudio, a fin de obtener información básica sobre el sector.

La DGTT y la oficina de procesamiento de datos del MOP tienen un sistema de información computarizado cuyo objetivo principal es el control del subsidio de diesel, pero que permite identificar los siguientes componentes del sector de transporte interurbano:

- Inventario y control de los autobuses, incluyendo una identificación de las

características de la flota.

- Datos generales de los empresarios y/o propietarios de los autobuses.

- Asignación de diesel por tipo de vehículo, estación de servicio que le sirve, y emisión de la tarjeta de diesel que mensualmente se entrega al empresario.

- Rutas autorizadas, unidades que tienen permiso, viajes que realiza cada vehículo, distancias, tiempos de viaje, cantidad de asientos disponibles y tarifas oficiales autorizadas.

Aparte de esto, e información sobre el subsidio, en esta oficina se encontró poca información acerca de las características de la industria del transporte público en general. Se buscó información en varias otras oficinas y dependencias, públicas y fundaciones privadas, tales como el Ministerio de Planificación y FUSADES, en relación a estudios recientes del sector transporte interurbano. Se analizó un Boletín de FUSADES (Nº 101 de Abril de 1994) el cual contiene bastante información sobre el sector de transporte terrestre.

Otras fuentes consultadas como información adicional fueron, las Asociaciones de Empresarios de Autobuses de El Salvador (AEAS), y de Transporte de Pasajeros (ATP), que son las gremiales legalmente constituidas que representan a los empresarios dentro del sector de transporte público de pasajeros, a nivel urbano e interurbano. Estas asociaciones proporcionaron importante información acerca de los empresarios, rutas, cantidad de viajes, regulaciones existentes y otros aspectos del estudio. Sin embargo, la información utilizada para todo el análisis y elaboración de este trabajo fue la proporcionada por la DGTT del VMT.

Finalmente, para completar cierto tipo de información requerida, se realizaron algunas investigaciones de campo, por medio de encuestas a los usuarios del transporte interurbano en cada una de las terminales de autobuses en San Salvador, San Miguel y Usulután; también, se realizaron encuestas a algunos empresarios de autobuses interurbanos, con el objeto de conocer aspectos operativos propios de sus actividades empresariales y otros, tales como costos de operación, estructura de su organización y formas de administración de las empresas.

7.2.2 Tipos de Empresas de Autobuses

De los datos suministrados por la DGTT, se realizó un análisis para identificar las diferentes formas legales de propiedad de los autobuses, y la distribución de la flota de vehículos por el tipo de propietario. A partir de un listado de computadora que facilitó la oficina de Procesamiento de Datos del MOP, se encontró la cantidad de empresas por tipo

de forma legal que se indica en el Cuadro 7.2.1.

Este resultado demuestra que el 99.6% son empresarios individuales, que por regla general, no aplican conceptos elementales del manejo de una empresa, ya que en su mayoría son ellos mismos los que trabajan en los autobuses.

Otro aspecto importante para identificar las características del sector empresarial en el transporte interurbano, es conocer la cantidad de autobuses que poseen los empresarios; en este sentido se establecieron 4 rangos de categorías de empresarios, los que tienen 17 unidades o más, los que tienen entre 10 y 16, los que tienen entre 5 y 9 y los que tienen menos de 5 unidades, tal como se presenta en el Cuadro 7.2.2.

En el Cuadro 7.2.3 se tabuló la cantidad de rutas que tiene autorizadas cada empresario, con el fin de tipificar el sector empresarial como agente de oferta de transporte interurbano.

Estos resultados tabulados, permiten identificar que el 95.4% del total de empresarios posee menos de 5 unidades de transporte. Además del total de empresarios de autobuses interurbanos, solamente el 15.5% sirve más de una ruta, y la gran mayoría tiene sus vehículos en una sola ruta. Esto a su vez implica que las rutas o líneas interurbanas en general son servidas por la suma de varios empresarios que tienen menos de cinco autobuses cada uno. Esto teóricamente estimula la competencia, y tiende a mejorar los niveles de servicio ofrecidos. Sin embargo, dado que la mayor parte de los operadores son individuales y no tienen verdaderas empresas constituidas, distinguiéndose solamente el uno del otro por el nombre del vehículo, el usuario no puede distinguir empresas como tales y mostrar su preferencia hacia una u otra. **Esta atomización de la industria, que no ha producido buenos resultados, ni para los operadores, ni para los usuarios pareciese ser una característica peculiar en El Salvador.**

CUADRO 7.2.1

Nº de Empresarios por Tipo de Propiedad Legal, 1994

TIPO DE EMPRESARIO	Nº	%
Empresarios individuales	1,895	99.6
Sociedades	6	0.3
Cooperativas	2	0.1
TOTAL	1,903	100.0

Fuente : MOP

CUADRO 7.2.2
Nº de Empresarios por Propiedad Vehícular, 1994

CANTIDAD DE AUTOBUSES	CANTIDAD DE EMPRESARIOS
17 ó más	2
10 a 16	4
5 a 9	80
Menos de 5	1,817
TOTAL	1,903

Fuente: MOP

CUADRO 7.2.3
Nº de Empresarios por Cantidad de Rutas, 1994

CANTIDAD DE RUTAS	NUMERO DE EMPRESARIOS
8 o más	1
De 5 a 7	2
4	15
3	52
2	226
1	1,607

Fuente: MOP

7.2.3 La Administración de las Empresas

Para poder evaluar las prácticas y el manejo de las empresas y la operación de los autobuses interurbanos, se diseñó una encuesta tipo entrevista dirigida a los empresarios de autobuses, para conocer las características de la administración de la industria, sus costos, ingresos y otros parámetros necesarios para el análisis del sector.

Los resultados de las entrevistas realizadas permitieron identificar algunas características que presenta el transporte interurbano de pasajeros:

- Una cantidad poco significativa de propietarios-operadores individuales tiene una empresa organizada para desarrollar sus operaciones; la mayor parte de ellos son individuos dueños de uno, dos o tres autobuses, los cuales algunas veces ellos mismos manejan y operan, y normalmente mantienen y guardan en su propia residencia, o en sus alrededores.

17

- La mayor parte de ellos no lleva contabilidad, estadísticas o registros de sus operaciones; no realiza ningún análisis de productividad o eficiencia, y ejerce poco control sobre el número de pasajeros transportados.

- Normalmente, además del motorista, el empresario emplea un cobrador por vehículo, para recolectar las tarifas y controlar los pasajeros que entran y salen del autobús. En rutas de mucha rotación de pasajeros, el cobrador tiene un ayudante para el control y cobro de las tarifas.

- Algunas veces el propietario tiene un empleado mecánico para la reparación de sus vehículos, una secretaria y una pequeña oficina.

- En general, el propietario paga salarios diarios fijos a sus empleados. Los cobradores reciben normalmente un salario diario un poco menor que el del motorista, y algunas veces los dueños, obligan a los cobradores a utilizar tickets numerados para controlar el número de pasajeros transportados. Otras veces los mismos dueños, o gente de su confianza, realizan supervisiones en las rutas para controlar el número de pasajeros transportados. No es posible dar porcentajes de estas ocurrencias, porque dentro de los alcances del estudio no había ninguna posibilidad de hacer una investigación o censo del total de operadores.

- Normalmente los motoristas no gozan de ninguna compensación adicional, ni de las prestaciones sociales de ley, excepto el salario diario acordado, aunque muchas veces el propietario concede un salario adicional a final de año, como un aguinaldo para navidad. El conceder o no las prestaciones sociales parece estar a la discreción del dueño, concedidas dependiendo del comportamiento del motorista y cobrador.

- Los empresarios cancelan un emolumento por viaje controlado a los Delegados de la DGTT, los cuales son empleados del Gobierno, y son las personas encargadas del despacho y control en ruta de las operaciones del autobús, sobretodo con el propósito de verificar y supervisar la concesión de los derechos del subsidio de diesel.

7.2.4 Asociaciones Gremiales Existentes

La mayoría de propietarios de autobuses urbanos e interurbanos están afiliados a dos organizaciones gremiales que son formalmente reconocidas a nivel nacional: la Asociación de Empresarios de Autobuses de El Salvador (AEAS), y la Asociación de Empresarios del Transporte de Pasajeros en Autobuses (ATP); estas representan los intereses de los empresarios dentro del sector transporte de pasajeros.

12

Se sostuvieron reuniones con ambas organizaciones para conocer sus inquietudes sobre el sector transporte interurbano, prácticas de administración de las empresas de autobuses, limitaciones, fortalezas y contratiempos. Los resultados de la reunión con la Junta Directiva de AEAS con respecto a la evolución de la industria en los últimos años, fueron, en términos generales los siguientes:

- AEAS fur ada en 1977, agrupa aproximadamente 2,700 asociados y su membresía es a nivel nacional. Sus objetivos principales son: educar al empresario de autobuses y proporcionarle asistencia técnica, jurídica y crediticia; y promover cambios en el sector transporte en materia de tarifas, aspectos operativos y de financiamiento.

- Hasta el año de 1971, existían empresas de transporte, que estaban relativamente bien organizadas, y tenían suficiente poder para imponer sus condiciones e intereses a nivel nacional.

- En el período de 1971-1976, el Gobierno de El Salvador (GOES), incentivó y promovió la disolución de las empresas, para abrir espacio y fortalecer la creación de cooperativas que fueran manejadas por los empleados como operadores individuales, con lo cual se redujo el poder de las empresas. Para el año de 1976, la mayoría, sino todas las empresas, habían evolucionado hacia éste tipo de asociación cooperativa.

- De 1976 a la fecha, casi todas las cooperativas de transporte interurbano han sido disueltas, debido a su deficiente manejo, prácticas ineficientes de administración y problemas internos de los propios operadores-propietarios. Esto ha producido una gran atomización de la industria, hasta el punto en donde actualmente casi todos los empresarios son propietarios individuales, como se indicó anteriormente. Esta situación, como se ha mencionado anteriormente, no es saludable en general.

En lo que respecta a la reunión sostenida con la Junta Directiva de ATP, se obtuvo la siguiente información:

- Es una organización de reciente creación, fue fundada en el año de 1992, y obtuvo su personería jurídica a mediados del año 1993.

- Agrupa aproximadamente 650 empresarios de autobuses, en su mayoría del transporte urbano y del transporte interurbano de Oriente y el centro del país.

15

- Sus objetivos son representar los intereses de los empresarios de autobuses, en el contexto nacional del sector transporte público de pasajeros.

Estas dos organizaciones difieren fundamentalmente en la forma en que presentan los planteamientos que formulan al Gobierno a nivel del sector, aunque coinciden en sus objetivos básicos. Se considera que AEAS agrupa la mayor cantidad de empresarios a nivel nacional. Ambas organizaciones tienen cooperativas afiliadas para la adquisición de repuestos para sus afiliados.

Las dos asociaciones gremiales, AEAS y ATP, reúnen empresarios a nivel nacional que han acumulado mucha experiencia y conocimientos sobre el transporte público de pasajeros, a través de los años. Ambas, aunque tienen objetivos comunes, difieren en sus métodos de promoción del sector y defensa de sus intereses, y ambas tienen una organización incipiente mínima y poco tecnificada que les limita sus posibilidades de contribuir a un desarrollo y mejoramiento positivo del sector. Con adecuada asesoría técnica estas asociaciones podrían contribuir mucho más positivamente al mejoramiento del sector, a través del diseño de políticas, planes y programas, que a la vez que, contribuyan a resolver los problemas del sector, beneficien a sus asociados y a los usuarios.

7.2.5 Los Microbuses y Los Pick-Ups

Una característica importante del sistema de transporte público urbano e interurbano de pasajeros en El Salvador es que a raíz del conflicto armado que sufrió el país en la década de los años 80, y por razón del gran número de sabotajes y atentados a los autobuses que existían, los paros forzosos (ATP indica que durante el conflicto el sistema de transporte público tuvo que pararse más de 400 días), y la dificultad de prestar un servicio regular normal, surgieron como atenuante y solución provisional, los servicios de microbuses y pick-ups para el transporte de pasajeros, sin regulación, ni permisos oficiales.

Aparentemente, a partir del año de 1983 se inició la concesión de permisos de rutas en la Dirección General de Tránsito (DGT) y en el año 1986 o 1987 se consolidó en la DGT de la Policía Nacional, el proceso de dar permisos a los transportistas por microbuses, dándose inicio en esa fecha al verdadero negocio de este tipo de servicio, en especial a nivel urbano. Posteriormente, se han dado algunos permisos a nivel interurbano, y según ATP, existen rutas de Cojutepeque a San Salvador, Quezaltepeque a San Salvador, Acajutla a Sonsonate y San Miguel a Chinameca. Además existe servicio de Santa Tecla a San Salvador.

Según la DGTT existen solo 10 rutas autorizadas, las cuales tienen las características detalladas en el Cuadro 7.2.4.

CUADRO 7.2.4
Rutas Interurbanas Autorizadas de Microbuses

RUTA No.	DESCRIPCION	Nº DE UNI-DA-DES	NOMBRE COOPERATIVA
SAN SALVADOR			
A-1	Cuyultitán - San Salvador (Barrio Candelaria)	22	ACACMOOL
21	Santo Tomás - (Cine Apolo) Centro	34	ACACTMIST de R.L.
101-B	Calle Principal - Residencial Alpes Suizos - 1a, Ave. Sur - San Salvador	19	ACOMUNS de R.L.
101-D	Colonia Cumbres de Santa Tecla - Centro	34	ASCOMINSS de R.L.
109	Quezaltepeque - San Salvador - Reloj de Flores	28	ASOTEMQ
115	Tonacatepeque - Centro de San Salvador	8	ATMISAF
140	Reparto Santa Teresa (San Martín) - Centro (12a. Avenida Sur)	126	AMCUSAM
SONSONATE			
	La Ponderosa - Centro - Barrios El Campamento - Acajutla	17	ATMIS - ACAACMIN
SANTIAGO DE MARIA			
1-UN	Santiago de María - Villa El Triunfo	17	ACAPAMIS
COJUTEPEQUE			
113	5a. Calle Oriente Cojutepeque - Calle Delgado	7	ASEMIC

Fuente: DGTT/VMT

Aparte de los microbuses, existe el servicio informal e ilegal, pero muy conocido y establecido de los pick-ups que prestan servicio público de transporte de pasajeros en todo el país, a raíz de la insuficiencia de transporte por autobús en la época de conflicto armado. Este servicio está muy generalizado y es ampliamente aceptado por la población. Sin embargo, no existe ningún estudio hasta el momento que cuantifique sus características operativas y económicas, por lo que no fue posible en este estudio conocer en forma autoritativa sus características, magnitud y operaciones. Se estima que este servicio puede estar moviendo en la actualidad, y en detrimento de la industria establecida de autobuses, hasta un 25 % de la demanda a nivel interurbano.

Con el fin de obtener una apreciación del porcentaje de pasajeros que se mueven en el servicio de pick-ups, se hicieron algunos conteos en vías interurbanas en los alrededores de San Salvador. Según el resultado de estos conteos, el porcentaje de la demanda de transporte público interurbano que se mueve en pick-ups es de alrededor del 8%.

Los prestatarios del servicio en pick-ups ya se han organizado en cooperativas de aprovisionamiento y tienen una Federación Nacional de Asociaciones y Cooperativas. Este tipo de servicio, sumamente inseguro, está compitiendo en forma injusta con el servicio de transporte por autobús, y debe ser eliminado a la brevedad posible por la DGTT.

7.3 Regulaciones del Transporte de Pasajeros

7.3.1 Vice Ministerio de Transporte y Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT)

Hasta el año de 1993, la DGTT era una institución que pertenecía al Ministerio de Economía. Con la reciente creación del Vice Ministerio de Transporte (VMT) dentro del Ministerio de Obras Públicas (MOP), por Decreto Nº 72 del Poder Ejecutivo, este absorbe la DGTT, y se le asignan al VMT funciones específicas.

Las principales funciones del VMT, que se refieren al transporte terrestre, según son especificadas textualmente en dicho documento, son:

- Planificar, analizar y ejecutar las políticas nacionales en este sector.
- Incentivar la creación o formación de organismos o empresas que desarrollen el sistema del transporte, tomando en cuenta la oferta y la demanda.
- Determinar, previo estudio, las necesidades del sector, para recomendar políticas de importación o producción de equipo que satisfagan oportunamente la reposición de la flota de vehículos.

14

- Otorgar y cancelar autorizaciones para utilizar las redes de transporte.
- Otorgar y cancelar autorizaciones para el funcionamiento de las empresas de transporte en sus diferentes modalidades.
- Establecer y controlar las terminales de transporte.
- Realizar las acciones necesarias como autoridad máxima en este sector, para garantizar la eficiencia y seguridad del transporte terrestre.

7.3.2 Organización y Funciones de la DGTT

Con el reciente traslado del la DGTT al VMT, la DGTT espera reorganizarse y desempeñar su verdadera función en lo que a transporte terrestre se refiere. Sin embargo, este proceso debe manifestarse en la medida en que los cambios se vayan concretizando a nivel institucional.

La DGTT está ahora operando bajo una nueva filosofía y con el apoyo del Gobierno, espera concretar mejoras y muchas soluciones al sector del transporte a nivel nacional. Actualmente, cuenta con escasos recursos profesionales en ingeniería de transporte, carece de recursos, oficinas y equipos adecuados para operar, le falta aún bastante organización, y no tiene totalmente claras sus funciones; sus procedimientos son antiguos, y carece de normas y técnicas modernas gerenciales de trabajo. Prácticamente no existen datos procesados en computadora, excepto por algunos procesos sistematizados de datos e información respecto al manejo y control del subsidio del diesel y de las rutas y operadores; todos los demás procedimientos son desarrollados manualmente. El presupuesto para la DGTT en 1995 espera un incremento substancial, ya que la mayoría del presupuesto de este año está dedicado a salarios operativos.

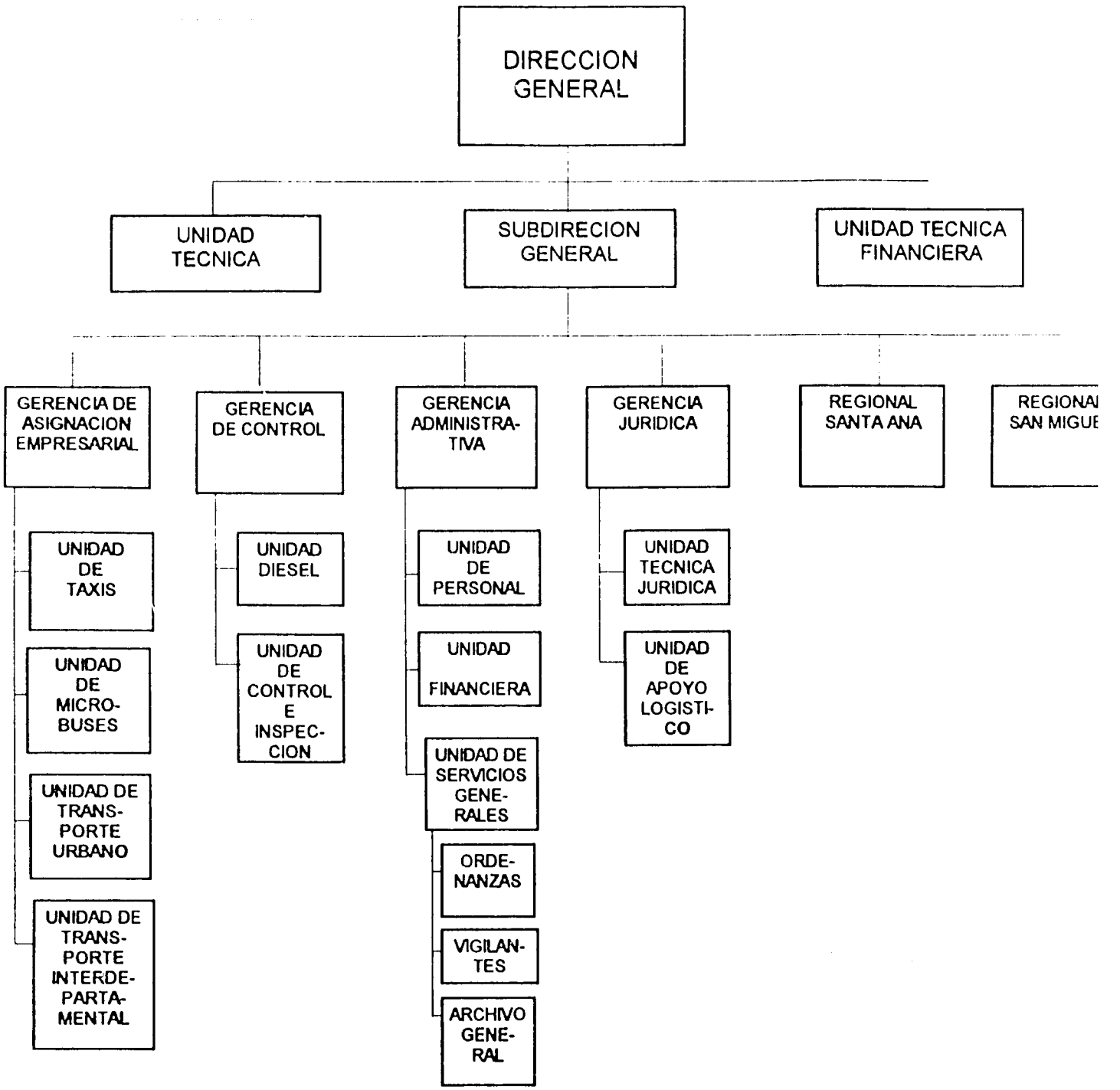
Al presente, los servicios que prove a los transportitas no son remunerados.

La DGTT actualmente es dirigida por profesionales que desean generar un gran cambio en la organización del sector transporte, basado en las políticas nacionales de modernización del Estado. Con esta mentalidad, con el apoyo adecuado y con mayores recursos, la nueva oficina de la DGTT puede producir cambios drásticos y favorables en el sector en los próximos años.

En la Figura 7.3.1 se presenta la organización actual de la DGTT, en el cual se puede apreciar la división funcional de la misma, y el soporte técnico necesario para desarrollar las actividades que le son encomendadas; de igual manera, a continuación, se incluye una descripción de los principales procesos que la DGTT realiza actualmente en el ámbito del transporte de pasajeros:

19

FIGURA 7.3.1
Estructura de la Organización Actual (1994) de la
Dirección General de Transporte Terrestre



20

- Creación de rutas y permisos de líneas nuevas

- Permisos de líneas en rutas existentes

- Traspasos de líneas

- Sustitución de vehículos

- Cambio de sistema de operación o servicio

- Recorte o ampliación de recorrido

- Cambio de vía

- Cambio de ruta

- Cambio de punto de salida

- Permiso para operación y reincorporación

7.3.3 Alternativas de Reorganización de la DGTT en el VMT

El proyecto actual de organización y funciones de las distintas dependencias del VMT fue analizado en detalle en relación especialmente con la necesidad de definir y racionalizar las funciones de la DGTT, y las funciones de ingeniería de tránsito, seguridad vial y transporte de carga. Al mismo tiempo, se analizó la organización del sector de transporte de pasajeros, tránsito y carga en otros países como Venezuela, Colombia, Ecuador, República Dominicana y Costa Rica, encontrándose que en la mayoría de estos países los problemas que enfrentan las Direcciones de Transporte Terrestre son bastante similares y comunes. La organización institucional de estas dependencias, en la mayor parte de estos países, se presta para que exista ineficiencia, burocracia y corrupción.

Solamente en Costa Rica, país cercano a El Salvador, parece haberse encontrado un sistema institucional de organización de las distintas dependencias y funciones que tienen que ver con el tránsito, el transporte y el control de la carga, que ha producido excelentes resultados para los transportistas y toda la comunidad, a través de transparencia en los procedimientos, eficiencia en las actuaciones, despolitización de las decisiones y reducción de burocracia innecesaria en estos organismos. Vale la pena, pues, detenerse en el examen del exitoso modelo Costarricense, para ver si algunos componentes de su sistema pueden ser implantados con éxito en El Salvador.

En Costa Rica existe una ley reguladora del transporte remunerado de personas, del año 1965, la cual especifica y define todo lo concerniente a las rutas, las concesiones y su adjudicación, los empresarios. las tarifas, exenciones e impuestos.

Posteriormente, en 1979, se aprobó una nueva ley, la No. 6324, llamada "Ley de Administración Vial", la cual regula todo lo concerniente al tránsito de personas, vehículos y bienes en la red de caminos públicos, así como todos los aspectos de seguridad vial y de contaminación ambiental causada por los vehículos automotores. Según lo establecido en dicha Ley, la Administración Vial está constituida por las siguientes dependencias del Ministerio de Obras Públicas y Transporte:

- El Consejo de Seguridad Vial;
- La Comisión Técnica de Transportes;
- La Dirección de Ingeniería de Tránsito;
- La Dirección de la Policía de Tránsito; y
- La Dirección de Transporte Automotor.

El Consejo de Seguridad Vial analiza los asuntos referentes al tránsito y la promoción de programas de seguridad vial.

La Comisión Técnica de Transporte es un organismo que, como su nombre lo indica, es eminentemente técnico y profesional, compuesto por los Directores de Transporte Automotor, Ingeniería de Tránsito y la Policía de Tránsito, más 3 profesionales, dos de los cuales deben tener, por ley, experiencia en planificación de transporte. La Comisión Técnica tiene como funciones fundamentales:

- Conocer, tramitar y resolver en primera instancia los asuntos relativos al otorgamiento, prórroga, suspensiones, caducidad, revocatoria, modificación o cancelación de las concesiones de servicio público de transporte, por autobuses o taxis;
- Estudiar, tramitar y adjudicar las licitaciones sobre concesiones de servicio público, conforme a lo establecido por las leyes y sus reglamentos; y
- Conocer, tramitar y resolver cualquier otro asunto que le someta el Ministro de Obras Públicas y Transporte.

La Dirección de Ingeniería de Tránsito tiene a su cargo el estudio de los problemas de tránsito y de sus consecuencias ambientales y sociales, así como el diseño y la ejecución

de medidas y normas técnicas para controlarlas. Tiene a su cargo también la señalización vial y la planificación de los servicios públicos. Son requisitos para ser Director de Ingeniería de Tránsito: ser profesional en Ingeniería con especialidad en tránsito o transporte y tener experiencia, no menor de 5 años.

La Dirección de la Policía de Tránsito ejerce el control de la vigilancia y el tránsito a nivel nacional, y establece y administra un registro de accidentes y de infracciones a las disposiciones de tránsito.

La Dirección de Transporte Automotor es el organismo que regula el transporte terrestre automotor en todo el país sobre la base de las normas y recomendaciones elaboradas por la Dirección de Ingeniería de Tránsito. Es también el órgano ejecutor de las resoluciones de la Comisión Técnica de Transportes. Tiene a su cargo además de la regulación y supervisión de los servicios de transporte público, la regulación y supervisión del transporte de carga por carretera incluyendo el control de peso y dimensiones de los vehículos de carga. Esta dirección también estudia, regula y controla las tarifas, expide las licencias de conducción y, registra y otorga los permisos de vehículos en base a una revisión periódica de los vehículos en circulación.

Esta organización ha propiciado la erradicación de la mayor parte de los vicios y la ineficiencia que aquejan a las Direcciones de Tránsito y Transportes en muchos otros países latinoamericanos.

En el caso de El Salvador, al recientemente creado Viciministerio de Transporte (VMT) se le ha asignado la planificación, dirección y control de Transporte Terrestre. Dentro de sus Direcciones Generales de Transporte Terrestre (DGTT) y de Tránsito (DGT) y la Policía de Tránsito de la Policía Nacional Civil, sería facil acomodar una organización similar a la de Costa Rica, con la adición de una unidad que se asemeje a la Comisión Técnica de Transporte de Costa Rica que asegure la transparencia del otorgamiento de concesiones de servicio público.

Las sugerencias de este estudio con respecto a la mejor organización futura del VMT con respecto al sector de Transporte Terrestre, han sido integradas y analizadas dentro del contexto general de la Organización del VMT que se describe en detalle en el Capítulo 1.

7.3.4 Regulaciones Vigentes.

La principal estructura legal vigente que regula y gobierna todos los aspectos del tránsito a nivel nacional, es el **Reglamento General de Tránsito (RGT)** el cual data desde el año 1946, y comprende todo lo relacionado con las materias de tránsito, y uso de las vías y carreteras. Existen también como leyes y reglamentos complementarios dentro del

sector, la Ley de Derechos Fiscales por la Circulación de Vehículos, y el Reglamento de Uso de Servicios para las Terminales de Occidente y del Sur.

Por otra parte, en el año 1956 el Gobierno promulgó un **Reglamento Provisional de Transporte**, que hasta la fecha tiene vigencia en su fundamento esencial, y que se refiere a todas las materias relativas al transporte terrestre y al transporte público de pasajeros. Este Reglamento transitorio de autobuses y camionetas ha sido modificado en varias ocasiones, en 1957, 1961 (dos veces), en 1963 y en 1972. A pesar de ser bastante antiguo, tiene un alcance bastante completo en cuanto a las materias que se refieren al transporte público de pasajeros en autobuses y camionetas. Se refiere tanto al transporte urbano, como interurbano y al internacional; abarca temas como el de las rutas o líneas de transporte, las concesiones de uso de las rutas y la forma de otorgarlas, las licencias de transporte, la prestación del servicio y otras disposiciones generales. El capítulo sobre la prestación del servicio provee la base legal, por medio de la cual, la DGTT puede crear una ruta y darla en concesión a varios operadores, empresas o individuos, hasta que se complete el número de vehículos que requiere el servicio de la línea, según los resultados de los estudios de demanda que deben justificar la creación de la misma.

Existe además el Acuerdo Nº. 11 de Abril de 1961, que establece las condiciones mínimas que deben tener los vehículos de transporte urbano, y el Acuerdo Nº. 1 de Enero de 1963, que especifica las condiciones que deben tener los vehículos tipo microbuses, especialmente los autorizados para servicio rápido en la ruta San Salvador-Santa Tecla, la cual es realmente una ruta sub-urbana.

No se encontró un instrumento legal específico que norme las características de los autobuses de servicio inter-urbano, pero las normas sobre la operación y concesión de rutas, tienen su aplicación a todo tipo de rutas interurbanas de acuerdo al reglamento provisional mencionado.

Aparte del instrumento legal de creación del subsidio al diesel, existe poca reglamentación o base legal adicional que gobierne las acciones en este sector; los demás son reglamentos pertinentes a diferentes aspectos de esta actividad emitidos en diferentes ocasiones; sin embargo, no existe un código de normas legales específicas, moderno y actualizado que regule las actuaciones del sector privado y público en el transporte interurbano y urbano.

7.3.5 Delegados de la DGTT

Los "delegados" de la DGTT constituyen una figura que aparentemente fue creada en el año de 1958, y que incluye los "despachadores" en los extremos de las rutas, y los "controladores" a lo largo de las mismas.

28

La función de los delegados es controlar el número de vehículos que operan diariamente, sus frecuencias, y el estado físico de las unidades; sin embargo, en la práctica, principalmente su función es la de controlar un número mínimo de días de operación al

mes de los autobuses, para que las unidades tengan derecho a la concesión del subsidio del diesel.

Existe un Reglamento Normativo de Delegados de Transporte promulgado por la Presidencia de la República en 1986, el cual define las funciones de los denominados delegados y regula sus obligaciones, prohibiciones y derechos, régimen disciplinario, sanciones, y todo lo relacionado a sus actividades. Aparentemente, este reglamento fue sancionado a instancias y como resultado de la lucha gremial de los citados delegados, como consta en la cronología que se incluye en la primera parte del Decreto.

Estos funcionarios son nombrados por la DGTT, pero son pagados por los empresarios de transporte. Según la DGTT, existen alrededor de 1900 a 2000 delegados a nivel nacional para las rutas interurbanas, pero según AEAS existen alrededor de 4000 a 6000 delegados a nivel nacional para todas las rutas, urbanas e interurbanas, que le significa a los empresarios de la industria del transporte público, según AEAS, una erogación anual del orden de los 75 a 80 millones de colones.

Según AEAS, la remuneración real hoy en día de cada delegado es del orden de ¢8.00 a ¢20.00 por autobús despachado o controlado, es decir, la unidad debe pagar esta cantidad tantas veces sea controlada. Lo autorizado legalmente según AEAS, por la DGTT, es de ¢2.00 a ¢2.50 por autobús despachado o controlado.

Aparentemente, por tradición y costumbre, muchos de los delegados han sido nombrados por razones políticas o de amistad; según AEAS, la figura de los delegados encarece innecesariamente los costos del servicio de transporte público, y debería tratar de eliminarse, aunque reconocen que esto genera potencialmente un problema de tipo social.

La actividad intervencionista de estos delegados de transporte constituye una de las principales características del sistema de transporte de pasajeros a nivel nacional, la cual se presta a situaciones discrecionales e irregulares por la propia forma operativa de realizar este tipo de control.

7.3.6 Proyecto de Ley de Tránsito y Reglamentación de la DGTT

Actualmente el VMT ha elaborado un proyecto de Ley de Tránsito, el cual está siendo revisado por los distintos sectores involucrados; se espera en un corto plazo su aprobación para actualizar todos los aspectos que incluye esta ley.

Existe también una propuesta de reglamentación y mayor especificación de las funciones que deberían ser llevadas a cabo por la DGTT, la cual incluye regulaciones generales en las áreas de transporte público, tráfico y desarrollo de carreteras, un resumen del cual fue entregado a este estudio. Se analizó dicha propuesta, encontrándose que tiene una mezcla inconveniente de distintos tipos de posibles funciones.

Estas deben ser analizadas y revisadas en vista de la propuesta actual sobre la nueva ley de tránsito y/o transporte terrestre, la cual debe tener en cuenta las principales regulaciones que existen que se deseen actualizar, y que actualmente están incluidas en los instrumentos legales vigentes.

Aunque el análisis detallado de esta propuesta de ley está más allá de los alcances de este estudio, se realizó un exámen general de la propuesta de ley que incluye los siguientes capítulos o títulos:

Capítulo I	Regulaciones Preliminares
Capítulo II	De la Administración y Autoridades Judiciales
Capítulo III	Circulación de Vehículos y Conductores
Capítulo IV	Registro Público de Vehículos
Capítulo V	Seguro Obligatorio para Vehículos
Capítulo VI	Sanciones para Accidentes de Tránsito
Capítulo VII	Responsabilidades Civiles
Capítulo VIII	Jurisdicción y Competencia
Capítulo IX	Acciones Penales y Civiles

Como se puede observar de la simple lectura de este contenido, el proyecto de ley se refiere enteramente a materias de circulación y administración del tránsito, con muy poca referencia al transporte terrestre, excepto por algunos artículos que se refieren a los motoristas y vehículos del transporte público.

7.4 Aspectos de Operación, Rutas y Tarifas del Transporte Interurbano de Pasajeros

7.4.1 Sistema Actual de Rutas de Autobús

A pesar que la reglamentación vigente de transporte público especifica claramente los estudios y procedimientos requeridos para la creación de nuevas rutas y el otorgamiento de concesiones, parece ser que desde hace muchos años la costumbre ha sido de otorgar estas autorizaciones de funcionamiento de autobuses en las rutas, de manera discrecional.

La nueva DGTT del VMT desea introducir orden en esos procesos, y así está procediendo en la actualidad, tal como lo demostró una publicación del 28 de octubre de 1994 en la prensa nacional, en el cual se requería a todos los operadores de transporte público de Pasajeros y autobús, y a todos los dueños de autobuses de uso particular, la regularización de sus licencias respectivas y otros aspectos vinculados al tema; este es un primer paso importante para saber cuáles y cuántos operadores de servicio público realmente existen. Este esfuerzo permitirá estandarizar los datos de los operadores, ya que actualmente esta información no parece estar clara ni mucho menos actualizada, según las distintas fuentes consultadas.

El sistema actual de rutas del transporte público a nivel nacional está organizado con un número secuencial y consecutivo, que designa del 1 al 99 para las rutas urbanas y del número 100 hacia arriba las rutas interurbanas; aparentemente este sistema de numeración dentro de cada grupo no indica características especificas de las rutas. De acuerdo a la DGTT existen actualmente numeradas, 616 rutas interurbanas, y 33 rutas que aún cuando no tienen asignado un número, están operando con la autorización correspondiente. Este número de rutas no presenta uniformidad en los diferentes listados proporcionados por la DGTT, ni tampoco coincide con el listado de rutas interurbanas suministrado por AEAS. Sin embargo, proporciona una idea del total de rutas autorizadas en el transporte interurbano, a nivel nacional. La Oficina de Procesamiento de datos del MOP preparó un listado de todos los empresarios de transporte urbano e interurbano, ordenado por el nombre del empresario, y especificando cuántos vehículos y cuántas rutas tiene cada uno de ellos; posteriormente preparó un listado similar que incluye únicamente las rutas interurbanas.

Por otro lado, la DGTT también suministró un listado de todas las rutas de transporte interurbano por Origen-Destino, empresario y número, el cual incluye el número de vehículos autorizados, la frecuencia o viajes por unidad autorizados, la longitud de la ruta, el tiempo de viaje y las tarifas actuales. Basándose en estas informaciones, se hizo el resumen del Cuadro 7.4.1 identificando y cuantificando el total de rutas del sector de transporte interurbano.

CUADRO 7.4.1
Rutas Nacionales Reportadas por la DGTT

CANTIDAD DE RUTAS	
Numeradas (con información)	496
Sin número	33
TOTAL	529
Numeradas (sin información)	120
TOTAL DEL PAIS	649

Fuente: DGTT

7.4.2 Distribución de Rutas

Con la información de las rutas que suministró la DGTT, se conformó una base de datos nueva, organizada por Origen-Destino y con la cual se calcularon los indicadores más importantes, como son las frecuencias, distancias, velocidades y veh-Kms recorridos.

De esta base de datos se obtuvo la distribución de las rutas existentes por zona geográfica del país. Esta se presenta en el Cuadro 7.4.2.

CUADRO 7.4.2

Distribución de las Rutas con Información (numeradas) por Zona Geográfica

RUTAS POR ZONA GEOGRAFICA	
Central	161
Occidental	91
Oriental	80
Otras (*)	164
TOTAL	496

(*) Incluye las rutas con Orígenes-Destinos en poblaciones secundarias

Se observa que la zona central del país es la que tiene un mayor número de rutas en operación. Los Cuadros 7.4.3 y 7.4.4 presentan el resumen de las características, totales y promedios, de las rutas autorizadas por la DGTT que generan cada una de las cabeceras departamentales del país, así como información complementaria con respecto a sus operaciones, autobuses autorizados, frecuencias, distancias, y veh-kms. Este es un resumen de cuadros más detallados a nivel de ciudades calculado por este estudio.

De estos cuadros, se obtiene que a la fecha existen 3,434 vehículos prestando el servicio diariamente a nivel nacional, la distancia promedio de las rutas a nivel nacional es de 36,8 Kms y la frecuencia promedio de todas las rutas es de 12.3 viajes/día-ruta.

En la misma forma, las rutas que tienen información, recorren 295,926 Veh-Kms diariamente (vehículos operando multiplicados por la distancia recorrida). Se observa también que San Salvador concentra en su gran mayoría, en un 60.0 %, la cantidad total de servicio ofrecido a nivel nacional.

CUADRO 7.4.3

Resumen Características de Operación - Rutas Autorizadas por la D.G.T.T

ORIGEN DE LAS RUTAS	Nº DE RUTAS AUTO-RIZA-DAS	VIAJES BUS/ DIA AUTO-RIZA-DOS	TOTAL BUSES ASI-GNA-DOS RUTAS	DIS-TANCIA EN Kms. (todas)	TIEMPO DE VIAJE PRO-MEDIO	VELO-CIDAD Km/Hr	VIAJES POR DIA AUTO-RIZA-DOS (1)	VEH-KMS. POR DIA (2)
ZONA CENTRAL								
San Salvador	117	2.08	1,610	8,162	2h 12 '	34.33	2938	169,420
Cojutepeque	10	4.00	28	201	1h 00 '	18,58	109	1,575
Chalatenango	6	1.75	10	110	1h 00 '	18,83	22	273
San Vicente	6	3.67	15	193	1h 27 '	21,20	46	997
Santa Tecla	6	3.60	30	76	0h 41 '	18,92	136	1,572
Sensuntepeque	6	2.50	7	141	1h 21 '	21,30	17	342
Zacatecoluca	10	1.90	49	358	1h 26 '	26,78	97	3,262
Subtotal	161		1,749	9,241	1h 18 '	22,64	3,365	177,441
ZONA OCCIDENTAL								
Ahuachapán	17	3.20	47	773	2h 03 '	22,69	119	3,144
Santa Ana	42	2.17	315	1,528	1h 16 '	30,79	633	20,644
Sonsonate	32	2.38	178	1,500	1h 33 '	31,33	379	16,140
Subtotal	91		540	3,801	1h 37 '	28,27	1,131	39,928
ZONA ORIENTAL								
La Unión	10	2.73	69	338	1h 03 '	32,22	183	5,528
San Miguel	55	2.04	332	2,565	1h 58 '	24,88	617	27,648
Usulután	15	2.75	66	459	1h 23 '	20,63	195	4,390
Morazán	0	0	0					
Subtotal	80		467	3,362	1h 28 '	25,91	995	37,566
Otros (*)	164		554	6,799	1h 39 '	24,94	1,186	40,991
TOTAL	496		3,310	19,841	1h 30 '	25,30	5,682	295,926
RUTAS SIN INFORMACION	120		124					
RUTAS INTERNACIONALES	8		19					
TOTAL DEL PAIS (3)	624		3,453					

(*) Incluye otras rutas con O-D en poblaciones secundarias.
(1) Suma real de los productos individuales de viajes/bus y Nº de autobuses.
(2) Suma de los productos del Nº de viajes/día y el total de Kms.
(3) No incluye rutas sin número (33)

CUADRO 7.4.4

Características de las Rutas Autorizadas en Operación (Promedios)

ORIGEN DE LAS RUTAS	PRO-MEDIO VIAJES DIA-BUS	TOTAL BUSES POR RUTA	DISTAN-CIA EN Kms.	VIAJES POR RUTA Y POR DIA	VEH-KM POR RUTA-DIA
ZONA CENTRAL					
San Salvador	2	14	70	25	1,448
Cojutepeque	4	3	20	11	158
Chalatenango	2	2	18	4	46
San Vicente	4	3	32	8	166
Santa Tecla	4	5	13	23	262
Sensuntepeque	3	1	24	3	57
Zacatecoluca	2	5	36	10	326
TOTAL	3.0	4.7	30.4	12.0	
ZONA OCCIDENTAL					
Ahuachapán	2	3	45	7	185
Santa Ana	2	8	36	15	292
Sonsonate	2	6	47	12	504
TOTAL	2.0	5.7	42.7	11.3	
ZONA ORIENTAL					
La Unión	3	7	34	18	553
San Miguel	2	6	47	11	503
Usulután	3	4	31	13	293
Morazán	0	0			
TOTAL	2.70	5.70	37.3	13.7	
PROMEDIO GLOBAL	2.57	5.37	36.8	12.3	

Del Cuadro 7.4.4 también se puede deducir la magnitud aproximada del total de viajes de personas que se hacen diariamente en el sistema, y desde cada ciudad, asumiendo que los viajes autorizados por ruta-día se cumplen en la práctica, y asumiendo una ocupación promedio diaria por viaje-autobús. Si esta ocupación se asume como promedio en 30 pasajeros/viaje, el total de viajes de personas generado por las principales ciudades del país, sería el que se muestra en el Cuadro 7.4.5

CUADRO 7.4.5

Estimado del Total de Viajes Diarios de Personas en Transporte Público Generados por Ciudad.

ORIGEN DE LAS RUTAS	VIAJES POR DIA	PORCENTAJE SOBRE TOTAL
ZONA CENTRAL		
San Salvador	88140	44.00%
Cojutepeque	3270	1.64%
Chalatenango	660	0.33%
San Vicente	1380	0.69%
Santa Tecla	4080	2.04%
Sensuntepeque	510	0.25%
Zacatecoluca	2910	1.45%
Subtotal	100950	50.40%
ZONA OCCIDENTAL		
Ahuachapán	3570	1.79%
Santa Ana	18990	9.48%
Sonsonate	11370	5.67%
Subtotal	33.930	16.95%
ZONA ORIENTAL		
La Unión	5490	2.74%
San Miguel	18510	9.24%
Usulután	5850	2.92%
Morazán	0	0
Subtotal	29.850	14.90%
SUBTOTAL	164,730	82.24%
Otros	35580	17.76%
TOTAL	200,310	100.00%

Desafortunadamente no se pudieron obtener datos de campo sobre la ocupación promedia de los autobuses por día; evidentemente, si esta es distinta de 30 pasajeros/autobús, los resultados anteriores variarían, aunque no la distribución por ciudad. Si se desea mayor exactitud convendría hacer una investigación por muestreo en

21

los distintos terminales y a distintas horas del día, a fin de calcular la ocupación promedio y obtener un estimado más aproximado del total de pasajeros que se movilizan diariamente en el sistema. Si el estimado anterior se considera correcto, esto implica que el sistema de transporte público moviliza alrededor de 67 millones de pasajeros al año (considerando 336 días de operación por año). Asumiendo una tarifa promedio de ¢7.60 por viaje, esto implicaría ingresos diarios de ¢1,522,356.00 a los operadores y de ¢511.5 millones al año.

Estos estimados de demanda y de ingresos incluyen únicamente las rutas con información (496), sin embargo, existen 120 rutas que no presentan información, que existen a nivel nacional y que presentan mayores niveles de demanda y de ingresos.

7.4.3 Caracterización de la Flota de Autobuses

La flota de transporte interurbano nacional está constituida actualmente por 3,434 unidades de autobuses, que operan en rutas predeterminadas para la movilización de los pasajeros a los diferentes puntos de Origen-Destino del país con interés económico, comercial, turístico, cultural y residencial.

De este total de la flota vehícular, la marca que más se observa tiene orígen norteamericano; la marca de autobús "Internacional", representa el 22.89% de la flota. A continuación, en el Cuadro 7.4.6 y en la Figura 7.4.1 se presenta una relación de las marcas que actualmente existen en el parque nacional de autobuses interurbanos.

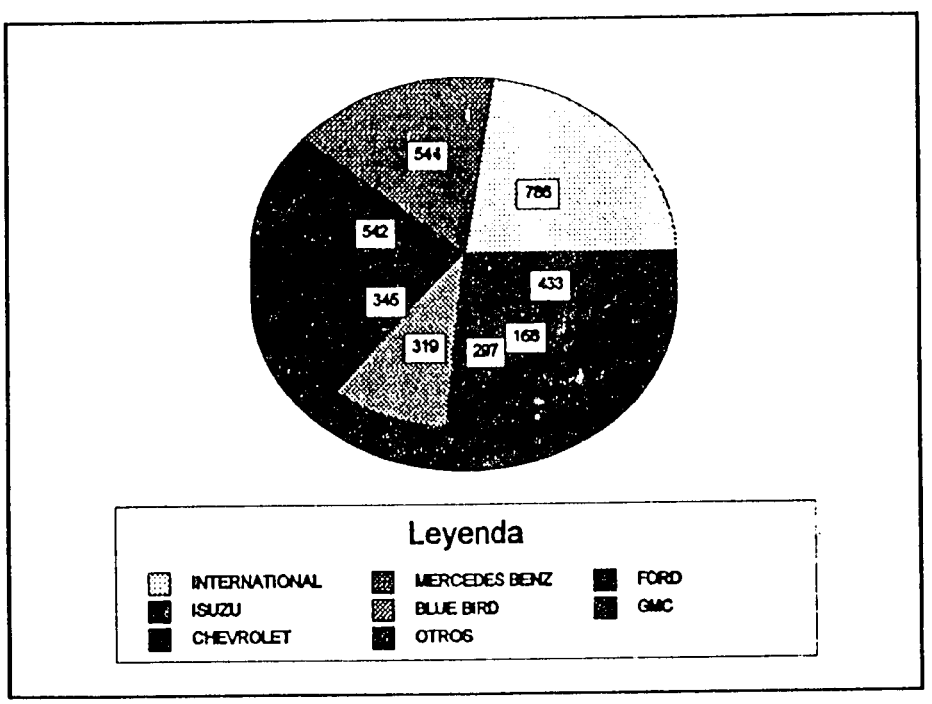
Vale la pena observar que los autobuses urbanos e interurbanos en su mayoría, son fabricados con motores, cajas y otros elementos mecánicos de diferentes marcas y carrocerías hechas por distintos fabricantes. También, cuando el motor de un autobús ya se ha reparado más de tres o cuatro veces y no admite rectificación, el dueño decide ponerle un motor nuevo, y este puede ser de una marca distinta a la que tenía anteriormente. Por lo tanto esta distribución de marcas no necesariamente refleja la situación real. Los datos que figuran en el MOP se refieren a la marca original del autobús cuando fue registrado, y normalmente refleja la marca de la carrocería, y no necesariamente refleja la marca de sus componentes mecánicos. Los Mercedes Benz nuevos, por ejemplo, que se están adquiriendo en Brasil, vienen con carrocerías, CAIO, o ROSMO y los autobuses registrados como Internacional, pueden tener motores de distintas marcas, cajas de distintas especificaciones, etc. Posteriormente, la DGTT debería hacer una investigación detallada de estos aspectos de detalle de las características actuales de la flota, para efectos de analizar las posibilidades de ahorros en importación masiva de repuestos y analizar el consumo de energía de la flota existente. Las edades de los autobuses de transporte interurbano oscilan entre 1 y 45 años, prevaleciendo una edad promedio ponderada de 19.9 años. El 52.8 % de los autobuses tienen una edad de 18 años, y el 97.7 % tiene más de seis años, lo cual indica la necesidad de una renovación intensiva de la flota a corto plazo.

CUADRO 7.4.6
Marcas de las Unidades Interurbanas

MARCA	CANTIDAD	PORCENTAJE
INTERNACIONAL	786	22.89%
MERCEDES BENZ	544	15.85%
FORD	542	15.77%
ISUZU	345	10.05 %
BLUE BIRD	319	9.30 %
GMC	297	8.66%
CHEVROLET	168	4.89%
OTROS	433	12.58%
TOTAL	3434	100.00%

Fuente: Ministerio de Obras Publicas, DGTT

FIGURA 7.4.1
Distribución por Marca
Flota de Autobuses Interurbanos, 1994



Fuente: Ministerio de Obras Públicas, DGTT

El Cuadro 7.4.7 y la Figura 7.4.2. presentan las edades actuales de la flota interurbana, según datos suministrados por la oficina de procesamiento de datos del MOP, y ajustados por este estudio al total de vehículos en servicio en las rutas en operación.

La vida útil de los autobuses de transporte público en países desarrollados es de 7 a 8 años. Después de esa edad el vehículo se considera obsoleto, básicamente porque su costo de reparación resulta demasiado alto en comparación con la alternativa de comprar uno nuevo. En Latinoamérica en donde los costos de mano de obra de reparación son más bajos, el promedio de vida útil aceptable puede ser de 10 a 12 años. Esto indicaría que en la actualidad sería necesario renovar cerca de 3,000 autobuses del servicio interurbano de pasajeros (87% de la flota).

Tomando como base el total de viajes diarios de transporte público nacional interurbano, y su capacidad de asientos promedio es posible establecer la oferta total de asientos diaria, la cual sería de 244,326 asientos, considerando un promedio de 43 asientos de capacidad vehícular. Sin embargo,dado que el concepto de oferta es dinámico y varía en la medida en que el cálculo considera las frecuencias de cada una de las unidades en las rutas que operan actualmente, la oferta real de asientos se podría estimar calculando la cantidad de viajes por unidad y multiplicando por el número de asientos de cada unidad; para los efectos de este estudio, el número anterior presenta una aproximación de lo que ofrece el transporte interurbano diariamente.

Para la identificación de las unidades interurbanas, estas son de color verde y blanco, con rotulación en la parte frontal de la unidad que representa la ruta, su orígen y destino, así como lugares de interés intermedios. Finalmente, es importante identificar que las unidades interurbanas no poseen sistemas de aire acondicionado, y normalmente cuentan con equipos de sonido operados bajo los gustos y tonalidades, tipo de música y frecuencia definidos por el motorista durante el recorrido de la ruta.

7.4.4 Niveles Tarifarios

Las tarifas de transporte interurbano de pasajeros estuvieron tradicionalmente reguladas por la DGTT cuando esta dependencia, hoy adscrita al MOP, lo estaba al Ministerio de Economía. Actualmente por ley, continúan reguladas por el Ministerio de Economía.

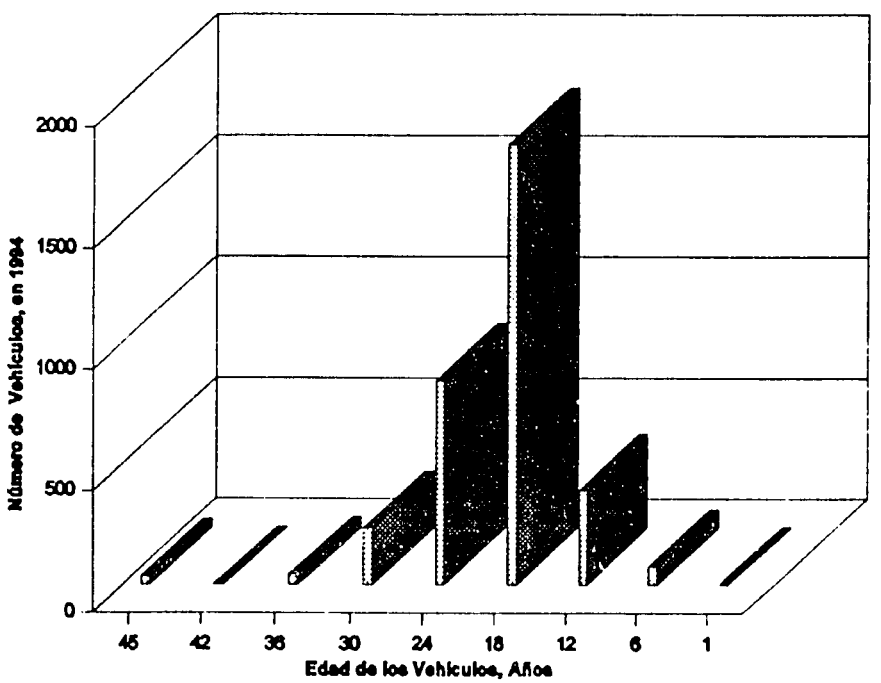
El mecanismo tradicional o procedimiento para revisión de las tarifas, es que los transportistas periódicamente solicitan al Director de la DGTT del Ministerio de Economía, una revisión de las tarifas sobre la base de un estudio de costos, y presentan las nuevas tarifas sugeridas tanto para el transporte urbano, como para el interurbano.

CUADRO 7.4.7
Edades de las Unidades Interurbanas

AÑOS	EDAD	CANTIDAD	PORCENTAJE
>-1949	45	35	1.02%
1950-1955	42	3	0.10%
1956-1961	36	44	1.30%
1962-1967	30	232	6.75%
1968-1973	24	842	24.51%
1974-1979	18	1,814	52.81%
1980-1985	12	387	11.27%
1986-1991	6	74	2.17%
1992-1994	1	3	0.10%
TOTAL		3,434	100%

Fuente: Ministerio de Obras Públicas

FIGURA 7.4.2.
Distribución de la Edad de la Flota
Buses Interurbanos Transporte Público



En el caso del transporte urbano las tarifas tienen dos niveles: para el servicio "tradicional", y para el servicio "preferencial", correspondiendo este último, a servicio tipificado como autobuses más cómodos, más nuevos y en mejores condiciones físicas; en la práctica, realmente la única diferencia en algunas unidades es el color del vehículo, rojo y blanco para el servicio preferencial, y azul y blanco para el servicio ordinario. La tarifa "preferencial" es actualmente de ¢1.25 (US$0.14/pasajero) y para el servicio "tradicional" es de ¢0.60 (US 0.07/pasajero). Según AEAS, la gran mayoría de los autobuses en el transporte urbano están cobrando actualmente ¢1.25 y la población se ha acostumbrado a pagar esta tarifa.

En el servicio interurbano existe un sistema mucho más complejo de tarifas diferenciales según la distancia recorrida, el día de la semana, la hora del día, y según el tipo de servicio, el cual se distingue teóricamente en "Servicio Directo", sin paradas, y "Servicio Ordinario", con paradas intermedias a lo largo de la ruta. En la práctica, esta diferencia de no paradas en el servicio directo, parece no respetarse, con algunas excepciones, y de todas formas cobran la tarifa más alta, correspondiente al servicio directo.

En el Cuadro 7.4.8 se muestra la evolución de las tarifas urbanas e interurbanas en los últimos años, y en la Figura 7.4.3 se indica esta misma información graficada junto con la evolución del indice General de los precios en el país, según datos del Banco Central de Reserva.

Como se puede observar por esta gráfica, las tarifas interurbanas han mantenido un crecimiento mucho menor que la inflación general en los últimos años, hecho que puede ser atribuido en parte al impacto que ha tenido el subsidio al combustible que otorga el Gobierno a los transportistas desde hace 13 años (ver sección 7.6).

En el Cuadro 7.4.9, con base en datos de frecuencias (viajes/día) de rutas principales, su longitud y el valor de los pasajes, se calcularon los valores promedios ponderados de las distancias recorridas, las tarifas pagadas por viaje y las tarifas unitarias por pasajero-kilómetro. La tarifa promedio actual por pasajero-kilómetro para el servicio interurbano es de aproximadamente ¢0.08/pas-km, y el valor promedio del pasaje de transporte público interurbano es de ¢7.60. La distancia promedio de viaje (promedio ponderado) es de 61.6 Kms.

Los transportistas comentaron que posiblemente se requerirá un nuevo aumento tarifario para todas las rutas urbanas e interurbanas, en el corto plazo, dado que no han ocurrido aumentos tarifarios desde Septiembre del año de 1992.

7.4.5 Financiación de la Flota

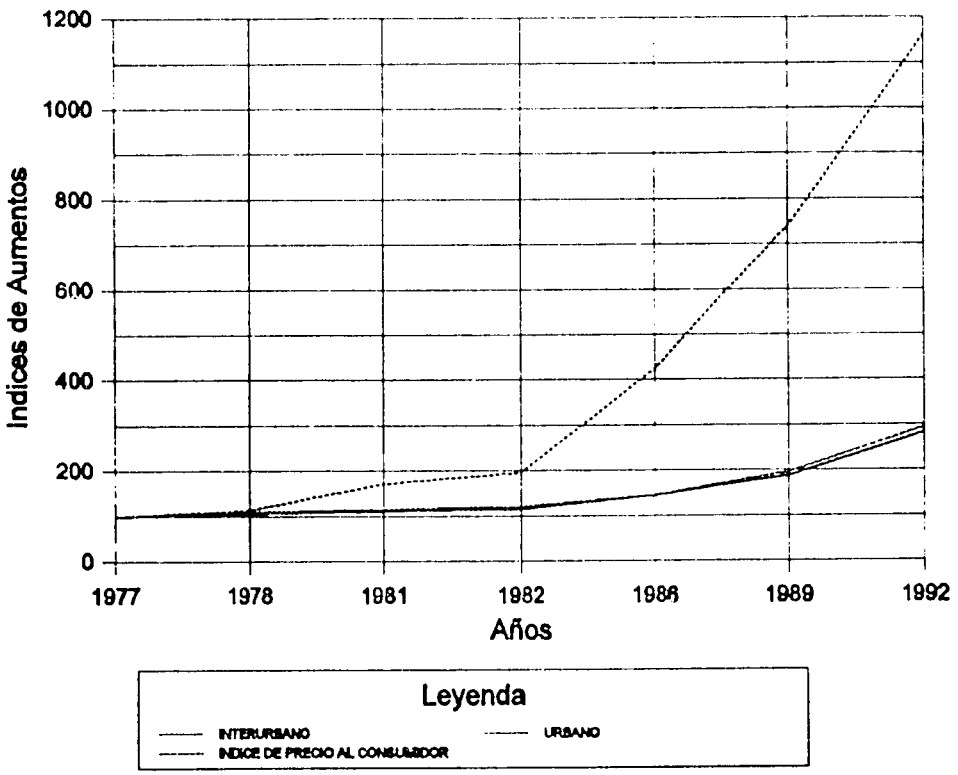
Hace algunos años (en el período del año 1982 a 1988) existió un subsidio para la importación de autobuses y camiones nuevos y usados; el arancel de importación prácti-

CUADRO 7.4.8
Indices de Aumentos en las Tarifas en los Ultimos Años (1)

AÑO	TARIFAS TRANSPORTE		INDICE PRECIOS
	INTERURBANO	URBANO	AL CONSUMIDOR
1.977	100.00	100.00	100.00
1.978	110.00	105.00	113.30
1.981	115.50	110.20	172.20
1.982	121.30	115.70	195.37
1.986	145.50	144.70	423.41
1.989	196.50	188.10	739.25
1.992	294.60	282.10	1162.00

Fuente: AEAS (Asociación de Empresarios de Autobuses de El Salvador)
(1) Indices calculados con base en las tarifas en 1977 y los aumentos porcentuales ocurridos históricamente.

FIGURA 7.4.3
Aumento de las Tarifas del Transporte



CUADRO 7.4.9

Promedios de Longitud de Viaje Pares Origen-Destino Principales

ORIGEN	DESTINO	VIAJES/ DIA	KMS.	¢/PASAJE	V/D - KMS.	¢/PAS - KMS	¢/PAS/KMS
Ahuachapán	Santa Ana	80	39	2.5	3,120	97.5	0.064
	Sonsonate	47	20	5.1	940	102	0.255
	San Salvador	61	87	5.1	5,307	239.7	0.059
Santa Ana	Sonsonate	92	38	3.9	3, 496	148.2	0.103
	San Salvador	205	57	4.2	11,070	239	0.074
Sonsonate	San Salvador	264	65	4.2	17,160	273	0.065
La Libertad	San Salvador	118	35	3.1	4,130	109	0.089
San Salvador	Chalatenango	78	82	4.8	6,396	394	0.059
	Cojutepeque	242	34	2	8,228	68	0.059
	Zacatecoluca	222	57	4.2	12,654	239	0.074
	Usulután	46	114	8.9	6,384	1015	0.078
	San Vicente	117	60	4.8	7,020	288	0.080
	Sensuntepeque	45	84	7.6	3,780	638	0.090
	San Fco.Gotera	3	170	11	510	1819	0.063
	San Miguel	86	138	10	11,868	1435	0.075
	La Unión	25	185	13	4,625	2479	0.072
TOTALES		1731.00	1265.00		106,688	9583.40	1.360
Promedios	Dist y Tarifa				61.63	7.60	0.080

Fuente: Elaboración propia, datos de la DGTT

camente no existía para este tipo de vehículos. Aprovechando esa ventaja en el período de 1982 a 1988, entró al país una gran cantidad (AEAS estima entre 2500 y 3000 unidades) de autobuses usados a diesel, provenientes de los Estados Unidos, vehículos que a esa fecha ya habían servido unos 8 años en dicho país.

De estos vehículos muchos fueron al servicio urbano, pero algunos también al servicio interurbano. Hoy en día llama la atención del observador, la gran cantidad de autobuses muy antiguos (modelos de los años 60 de servicio interurbano en los Estados Unidos, algunos con dos ejes atrás), que aún circulan y en relativo buen estado por las calles de San Salvador, producto de dicha política de subsidio a las importaciones. Estos vehículos se conseguían relativamente muy baratos en el mercado de autobuses escolares y de transporte público de los Estados Unidos, y han servido ya con creces a sus nuevos dueños y a los pasajeros salvadoreños. Hoy en día, sin embargo, esta política ha desaparecido y el empresario que desee importar un autobús de transporte urbano o interurbano debe pagar un arancel del 5% sobre su costo CIF, más un impuesto de IVA del 10%.

Recientemente, el GOES estableció a través del Banco Multisectorial de Inversiones y el Fondo de Crédito para Inversiones una línea de crédito hasta por ¢125 Millones para la compra de autobuses nuevos o usados, con intereses del mercado, 10% de prima inicial y 8 años plazo para los vehículos nuevos y 5 años plazo para los vehículos usados, con un período de gracia de 3 meses en ambos casos.

Al mismo tiempo estas líneas de crédito ofrecen financiamiento para la construcción de nuevos terminales de transporte de pasajeros y de carga, la compra de repuestos y la reparación de autobuses usados. La tasa reportada para estos préstamos en el mes de Junio de 1994 era de 15.25%, según datos del Banco Central de Reserva. Sin embargo con las comisiones bancarias esta tasa, según el Banco Salvadoreño en Noviembre era del 18%.

Esta línea de crédito de ¢125 millones, según AEAS, está ya por agotarse con la compra hecha hasta la fecha de 120 autobuses nuevos, de los cuales aproximadamente 5, fueron al servicio interurbano. La mayoría fueron autobuses nuevos con motor Mercedes Benz y carrocerías CAIO, ROSMO y MARCO POLO, algunos traídos desde el Brasil y otros desde Guatemala, a un costo promedio de ¢500.000. Según AEAS los empresarios aparentemente han logrado que el Banco Central de Reserva renueve la línea de financiamiento descrita por otros ¢125 millones adicionales. AEAS tiene actualmente 150 solicitudes por parte de sus afiliados para financiamiento a través de esta línea de crédito. Tanto ATP, como AEAS sostienen que durante el conflicto de la década de los años 80, 1500 autobuses urbanos e interurbanos fueron quemados y que el Gobierno debe proveer las facilidades y los incentivos para la recuperación de esta flota perdida.

Ambas gremiales, AEAS y ATP, coincidieron en que la necesidad prioritaria de los transportistas en este momento es obtener facilidades e incentivos para la renovación de la flota.

7.4.6 Permisos de Operación y Creación de Rutas

Según el reglamento vigente, la creación de una ruta y la concesión de un permiso de línea nuevo requieren de un concurso y de la realización de un análisis de factibilidad para proporcionar el servicio de transporte en aquellas zonas que no dispongan del mismo. En la misma forma, para otorgar un permiso de línea en rutas existentes, es indispensable realizar un análisis de oferta y demanda del servicio de transporte en las rutas ya existentes. Estos dos procedimientos o trámites son absolutamente lógicos y razonables, pues la DGTT no tendría ninguna otra forma o ningún otro criterio para saber si debe o no, aumentar el servicio existente o crear una nueva ruta.

El procedimiento en general que especifica el reglamento respectivo es correcto; sin embargo, en su aplicación se presentan dos problemas principales: 1) Que muchas veces no se sigue el procedimiento, si no que los funcionarios responsables deciden a discreción y según su propio criterio, sobre la conveniencia de otorgar estas licencias o permisos de servicio, 2) Que, en los casos en que se sigue el procedimiento, éste es demasiado engorroso, complejo y demorado ya que deben intervenir el área de Información, el jefe del Departamento de Servicios, su colaborador técnico, el jefe de la División de Operaciones, el Departamento Jurídico, la Sub Dirección, el jefe de Licencias y Permisos, y de nuevo la Sub Dirección. No es un procedimiento ágil, claro y expedito, por lo cual a lo largo del mismo hay muchas oportunidades para que la solicitud sea rechazada, si no conviene a los intereses de alguna parte afectada. Por otro lado, la DGTT no cuenta con ingenieros de transporte especialistas en estudios de demanda, suficientemente capacitados como para realizar estudios técnicos y objetivos. **Finalmente, es de notar que al presente todos los numerosos trámites que se hace a través de la DGTT son absolutamente gratuitos, lo cual no tienen sentido.**

El resultado de estas deficiencias en los procedimientos de operación interna de la DGTT, muchas veces puede manifestarse en la concesión de un excesivo número de permisos en rutas existentes (exceso de oferta), en detrimento de los primeros concesionarios que normalmente tienen mucho tiempo sirviendo la ruta; en otros casos, puede suceder lo contrario, es decir que al no aprobarse suficientes operadores en una ruta, se presente un déficit de oferta en detrimento de la calidad y la frecuencia del servicio a los usuarios, que puede traer conflictos entre los interesados.

La DGTT y sus políticas de "continuismo", o "cambio" de las costumbres y hábitos tradicionales de relación entre el sector transportista, el sector laboral (principalmente los despachadores) y el Gobierno, puede constituir y provocar una gran diferencia en la evolución futura de todo el sector de transporte interurbano (y urbano desde luego...), y

de hecho en la evolución favorable y el crecimiento que obtenga el sector privado en los próximos años.

En el aspecto de concesiones y autorizaciones de nuevos servicios existen opiniones diversas y muchas veces divergentes en la literatura técnica especializada con respecto a la conveniencia, o no de una completa "deregulación", con entrada absolutamente libre de todos los transportistas que quieran prestar el servicio. Los partidarios de esta teoría argumentan que las fuerzas del mercado tarde o temprano, equilibran la oferta y la demanda, lo cual conviene a todas las partes. Los partidarios de la regulación de las rutas y del mercado, por otra parte, argumentan que existen razones de orden técnico, económico y de justicia, que hacen que la "deregulación" total no sea el mejor camino para obtener el equilibrio adecuado entre la oferta y la demanda. Evidentemente en todo sistema de transporte público, sea urbano o interurbano, existen rutas buenas, regulares y malas, desde el punto de vista de la demanda, y por lo tanto del resultado económico al operador; naturalmente si existiese total "deregulación" en el sistema con libertad absoluta de entrada de operadores y de tarifas, la mayoría de los operadores tratarían de servir las rutas más atractivas y ventajosas, abandonando totalmente las rutas menos rentables, de carácter social. En países en los cuales se ha ensayado el concepto de "desregulación" total, como Chile, los resultados al cabo del tiempo fueron muy negativos por lo que las autoridades tuvieron que echar marcha atrás.

7.4.7 El Subsidio del Diesel

Por su importancia, este tema se tratará en una sección específica más adelante (ver sección 7.6).

7.5 Indicadores del Nivel del Servicio Actual

7.5.1 Frecuencia y Tiempos de Espera

Tal como se indicó anteriormente la frecuencia promedio de todas las rutas inter-urbanas es de 12.3 viajes/día (Cuadro 7.4.4), variando los intervalos entre despachos, según las horas del día y los días de la semana. La frecuencia de servicio es mayor en las horas tempranas de la mañana y en las horas del atardecer, con poco servico en las horas intermedias, que es precisamente cuando existe menor demanda. El intervalo promedio diario es de 73 minutos, pero en las horas pico es mucho menor. Esta estimación se realiza calculando el inverso de la frecuencia promedio, dividido por 15 horas de operación diaria.

La frecuencia y el intervalo también varían muchísimo dependiendo de la ruta servida. Las mejores rutas, con mayor demanda, como por ejemplo, San Salvador-Sonsonate, San Salvador-Zacatecoluca y San Salvador-Cojutepeque, tienen un número muy alto de unidades en servicio, (264, 222 y 242 viajes por dia, respectivamente), mientras que rutas con menor demanda, como por ejemplo, Ahuachapán - San Salvador, Ahuachapán-Santa

Ana, y Usulután-San Miguel tienen un menor número de unidades asignadas (61, 80, y 82 viajes por día, respectivamente) y una baja frecuencia total promedio. Esto sucede normalmente en todas partes, y es parte del libre juego de la demanda y la oferta, en donde funciona la economía de "mercado".

De hecho, los operadores transportistas paran sus unidades durante las horas de menor demanda, pues no les resulta económico viajar con los autobuses casi-desocupados. Existe un mecanismo de auto-regulación de la oferta según las variaciones de la demanda horaria y diaria el cual parece funcionar muy bien en las rutas interurbanas de El Salvador, y el cual es ejercido por los mismos transportistas optimizando sus utilidades. Seguramente existen muchas rutas y horas del día en las cuales existe poca demanda, aún en "buenas rutas", y el usuario debe esperar varias horas para obtener un autobús que lo lleve a su destino.

7.5.2 Cobertura Nacional (incluyendo las 115 Municipalidades afectadas por el conflicto)

Con el fin de analizar la cobertura del sistema actual de rutas interurbanas, se dibujó la totalidad de las rutas encima de dos mapas del país en el cual están indicados los principales centros poblados. Copias de estos mapas fueron entregados a la Dirección General de Transporte Terrestre del VMT y los originales serán entregados a la AID. Del análisis de estos mapas de cobertura del sistema actual de rutas, se obtuvieron las siguientes conclusiones:

- Todas las principales ciudades y poblados del país están servidas actualmente, por lo menos, por una ruta que los conecta con los principales centros de actividad económica del país.

- Los pares de Orígenes-Destinos que están mejor servidos en términos de una alta frecuencia son los siguientes:

  - San Salvador a Sonsonate, Cojutepeque, Zacatecoluca, La Libertad.

  - San Salvador-San Vicente y San Salvador-Santa Ana.

  - Santa Ana-Sonsonate, San Salvador-San Miguel, Ahuachapán-San Salvador, San Salvador-Chalatenango.

  - Ahuachapán-Sonsonate, San Salvador-Usulután, San Salvador-Sensuntepeque.

Existen muchos pares de Orígenes-Destinos que no tienen una ruta directa, como se muestra en el Cuadro 7.5.1.

CUADRO 7.5.1
Pares de Origen-Destino sin Rutas Directas

ORIGEN	DESTINO	ORIGEN	DESTINO
AHUACHAPAN	La Libertad Chalatenango Cuscatlán Zacatecoluca Usulután San Vicente Cabañas Morazán San Miguel La Unión	USULUTAN	Sólo tienen Ruta Directa a San Salvador, Zacatecoluca, San Vicente y San Miguel.
SANTA ANA	Mismos destinos que Ahuachapán; no tienen Ruta Directa.	SAN VICENTE	Sólo tiene Rutas Directas a San Salvador, La Paz y Usulután.
SONSONATE	Mismos destinos que Ahuachapán, excepto La Libertad; no tienen Ruta Directa.	CABAÑAS	Sólo tiene Ruta Directa a San Salvador.
LA LIBERTAD	Mismos destinos anteriores, excepto Zacatecoluca, no tienen Ruta Directa.	MORAZAN	Sólo tiene Ruta Directa a San Salvador.
CHALATENANGO Y CUSCATLAN	Sólo tienen Ruta Directa a San Salvador.	SAN MIGUEL	Sólo tiene Ruta Directa a San Salvador, Usulután y Morazán.
LA PAZ	Sólo tienen Ruta Directa a San Salvador, La Libertad, Usulután y San Vicente.	LA UNION	Sólo tiene Ruta Directa a San Salvador y San Miguel.

Fuente: Elaboración propia con base en listado de rutas.

- Existe una frecuencia muy baja de viajes/dia en las siguientes combinaciones de pares de Orígenes-Destinos:

  - La Libertad-La Paz, San Salvador-Morazán, San Salvador-La Unión, La Paz-Usulután, Usulután-San Vicente, y Morazán-San Miguel.

En cuanto al análisis de la cobertura de las 115 municipalidades afectadas por el conflicto se concluyó que:

- La mayor parte (103), de esas 115 municipalidades tienen en la actualidad al menos una ruta de autobús que sirve los viajes de sus habitantes hacia una población o centro urbano más grande. Hay 12 poblaciones que no tienen servicio de ningún tipo (Santa Rosa de Guachipilín, El Rosario, Jutiapa, San Esteban Catarina, Jerusalén, Nuevo Edén San Juan, Alegría, Ereguayquín, San Fernando, San Simón, Sensembra, Jocoaitique. (ver Cuadro 7.5.2)

- Existen 17 poblaciones, dentro de las 115 municipalidades afectadas por el conflicto, que sólo son servidas por rutas a San Salvador. Estas poblaciones son las siguientes: San Matías, Las Vueltas, San Ignacio, La Palma, San Fernando, Aguacaliente, San Fco. Morazán, San Antonio Los Ranchos, San Isidro Labrador, San José Sancasque, El Paisnal, Guazapa, Nejapa, San José de Guayabal, Cinquera, Tejutepeque, y Sta. María Ostuma.

CUADRO 7.5.2

Poblaciones de las 115 Municipalidades que no cuentan con una Ruta

REGION OCCIDENTAL	REGION CENTRAL	REGION ORIENTAL
Santa Rosa Guachipilín	El Rosario	Nuevo Edén San Juan
	Jutiapa	Alegría
	San Esteban Catarina	Erequayquín
	Jerusalém	San Fernando
		San Simón
		Sensembra
		Jocoaitique

Fuente: Elaboración Propia con Base en Listad. de Rutas de la DGTT.

44

- Un 49.5% de las 103 municipalidades está servido por rutas que tienen una frecuencia de más de 10 viajes/dia, lo cual indica que el servicio es aceptable. El Cuadro 7.5.3 resume la frecuencia de autobuses totales que pasan por cada una de las 103 municipalidades afectadas por el conflicto que tienen servicio. Vale la pena observar que esta no es la frecuencia de viajes con Origen-Destino en esas municipalidades. Más bien se ha sumado la totalidad de los viajes que pasan por cada población.

- La mayor parte de las rutas que sirven estas municipalidades utilizan vehículos de especificaciones muy pobres y de edad avanzada, y ninguna de estas municipalidades cuenta con terminales de rutas interurbanas, aunque en la mayoría de estas no se justificaría, por el reducido tamaño de la población.

7.5.3 Cobertura Internacional

La cobertura internacional de rutas hacia los países vecinos, Costa Rica, Nicaragua, Panamá, Honduras y Guatemala es adecuada. En la actualidad existen servicios directos desde el Terminal Internacional de la Av. Juan Pablo II en San Salvador hacia estos países; esta infraestructura es privada, moderna y de reciente construcción.

El Cuadro 7.5.4 indica las características de las rutas existentes actualmente desde el Terminal Internacional de San Salvador, sus frecuencias, tarifas y rutas.

Los servicios internacionales existentes, son en general de baja calidad ya que las unidades son antiguas y poco confortables. Las tarifas varían entre ¢45 hacia Guatemala y ¢130 hacia Honduras, por sentido dependiendo de la empresa y el tipo de vehículos. Se observa que existe muy buena frecuencia de servicio a Guatemala (uno por hora, de las 5:00 a.m. a las 12:00 m), y una baja frecuencia a Honduras (un servicio cada 8 horas).

Existen sin embargo, servicios de turismo con frecuencia diaria, de alta calidad y con tarifas de US$45.00 hacia Guatemala, $75.00 hacia Panamá, $35.00 hacia Nicaragua, $50.00 hacia Costa Rica y $15.00 hacia Tegucigalpa en autobuses, modernos y con buena atención al público, que pasan por los hoteles principales recogiendo sus clientes. Exceptuando la baja calidad de los servicios normales, no se aprecia ningún problema de cobertura importante en esta área. Aunque el reglamento de Transporte Terrestre cubre el servicio internacional, en la práctica no existe ninguna intervención o injerencia de la DGTT en la regulación del servicio, ni siquiera para la fijación de las tarifas. Es un mercado competitivo, no regulado, en donde existen distintos niveles de servicio y distintos tipos de tarifas.

CUADRO 7.5.3
Análisis de Frecuencia de Viajes/Día a las 115 Municipalidades (1)

Población	Viajes/Día
REGION OCCIDENTAL	
Quezaltepeque	360
San Pablo Tacachico	354
San Matías	170
Texistepeque	90
Masahuat	8
REGION CENTRAL	
Apopa	314
Guazapa	251
Aguilares	113
El Paisnal	111
Ilobasco	80
Sensuntepeque	60
Santa Clara	56
Guacatecti	47
Suchitoto	44
San Sebastián	43
Guadalupe	40
Apastepeque	40
Verapaz	26
Citalá	25
La Palma	25
San José Guayabal	24
San Pedro Nonualco	22
Tejutepeque	18
Tonacatepeque	15

Población	Viajes/Día
REGION CENTRAL	
Paraíso de Osorio	14
Victoria	11
Dolores	10
Tenancingo	10
Nejapa	8
Aguas Calientes	7
Santiago Nonualco	6
Mercedes la Ceiba	6
Tecoluca	5
Nombre de Jesús	4
San Antonio de la Cruz	3
San Francisco Morazán	2
Ojos de Agua	2
Santa María Ostuma	2
San José Las Flores	1
Arcatao	1
Nueva Trinidad	1
El Carrizal	1
La Laguna	1
San José Cancasque	S/I
San Isidro Labrador	S/I
Sn. Antonio los Ranchos	S/I
Las Vueltas	S/I
Cinquera	S/I
San Ignacio	S/I
San Fernando	S/I

S/I = Sin Información

Población	Viajes/Día
REGION ORIENTAL	
El Triunfo	242
San Rafael Oriente	171
Concepción Batres	167
Tecapán	106
Santa Elena	93
San Jorge	85
Delicias de Concepción	76
Yoloaiquin	76
Anamoros	60
Santiago de María	56
Estanzuela	52
Osicala	50
Berlín	37
Jucuapa	34
Ciudad Barrios	28
Corinto	26
Poloros	24
Lislique	21
Concepción de Oriente	16
Chinameca	15
Sesori	12
Jucuarán	12
Torola	10
El Rosario	10
Nueva Granada	7
Carolina	7

Población	Viajes/Día
San Gerardo	6
San Dionisio	6
San Francisco Javier	6
Jiquilisco	6
Guacolocti	5
San Isidro	5
Arambala	5
Joateca	5
Chapeltique	4
Perquin	4
Cacaopera	3
Meanguera	2
Sociedad	2
California	2
Guatagiagua	S/I
Nueva Esparta	S/I
San Luis de la Reina	S/I
San Antonio	S/I
Yamabal	S/I

S/I = Sin Información

(1) Total de Rutas que Pasan por Cada Población Diariamente
Fuente: Elaboración propia, con base en mapa de rutas

46

CUADRO 7.5.4
Terminal Internacional, Rutas Autorizadas

RUTAS N°	PAIS (Salida)	DESTINO	TARIFA OFICIAL	UNIDA-DES	INTERVALO DE SALIDA	HORA INICIO	HORA ULTIMO BUS	CARRETERA
415	El Salvador	Guatemala Quality	¢ 45.00	2	1 hora	04:45 am	17:50 pm	Las Chinamas
415	El Salvador	Guatemala Off. Pessarosy	¢ 60.00	3	1 hora	04:00 am	16:00 pm	Las Chinamas
415	El Salvador	Guatemala Transmer Galgos	¢ 45.00	2	1 hora	10:00 am	16:00 pm	Las Chinamas
415	El Salvador	Guatemala XIMENITA	¢ 60.00	2	1 hora	07:00 am	16:00 pm	Las Chinamas
415	El Salvador	Guatemala TACA	¢ 60.00	3	1 hora	04:00 am	16:40 pm	Las Chinamas
415	El Salvador	Guatemala Daniel Express	¢ 45.00	2	1 hora	08:00 am	16:30 pm	Las Chinamas
415	El Salvador	Guatemala Futuro	¢ 45.00	2	1 hora	05:00 am	17:00 pm	Las Chinamas
415	El Salvador	Guatemala MELVA Express	¢ 45.00	4	1hora	04:30 am	16:00 pm	Las Chinamas
401	El Salvador	Tegucigalpa HONDURAS Cruceros del Golfo	¢ 130.00	1	8 horas	06:00 am	13:00 pm	Panamericana
401	El Salvador	Tegucigalpa HONDURAS Cruceros del Golfo	¢ 130.00	1	8 horas	13:00 pm	06:00 am	Panamericana
415	El Salvador	Antigua Guatemala King Quality	$45.00	1	1 hora	06:00 am	11:00 pm	Las Chinamas
402	El Salvador	Panamá TICA-BUS	$75.00	1	1 diario	05:30 am	S/I	Ruta Militar
402	El Salvador	Managua NICARAUA TICA-BUS	$35.00	1	1 diario	05:30 am	S/I	Ruta Militar
402	El Salvador	San José COSTA RICA TICA-BUS	$50.00	1	1 diario	05:30 am	S/I	Panamericana
415	El Salvador	Tapachula MEXICO King Quality	$85.00	1	S/I	05:30 am	S/I	Las Chinamas
415	El Salvador	Guatemala TICA-BUS	$8.00	1	1 c/hora	05:30 am	05:00 a.m.	Las Chinamas
401	El Salvador	Tegucigalpa Honduras TICA-BUS	$15.00	1	1 diario	05:30 am *	05:30 a.m.	Panamericana
401	El Salvador	Tegucigalpa Honduras KING-QUALITY	$ 50.00	6	8 horas	13:00 pm *	06:00 am	Panamericana

S/I = Sin Información

S/I = Sin Información

7.5.4 Velocidad y Transferencias

Tal como se presentó en el Cuadro 7.4.3, el tiempo de viaje promedio en todas las rutas interurbanas registradas en la DGTT es de 1 hora y 30 minutos. A su vez la distancia o longitud promedio de todas las rutas es de 36.8 kms. La velocidad teórica calculada promedio con base en estos datos, por lo tanto es de 24.5 km/h. Según el listado de la DGTT, la velocidad promedio es de 25.6 km/h. Estos datos no tienen en cuenta la congestión, las paradas y otros factores imprevistos en ruta, que son los que al final determinan la llamada "velocidad comercial".

No se encontraron datos sobre investigaciones de velocidades comerciales en las rutas del sistema: los alcances de este estudio no permitieron hacer este tipo de investigaciones de campo. Sin embargo, en la investigación que se hizo a los transportistas, se recabaron datos con respecto a los tiempos reales de viaje para una muestra de Orígenes-Destinos, y estos datos fueron comparados con los tiempos teóricos reportados por la DGTT en base a su registro de rutas. A juzgar por los resultados de esta comparación, los tiempos reportados por la DGTT son bastante aproximados a la realidad, y las velocidades teóricas son bastante cercanas aunque superiores a las velocidades "comerciales".

La velocidad promedio para todas las rutas de 25 km/h, se considera que es bastante baja, teniendo en cuenta las condiciones aceptables en que se encuentra la mayor parte de las vias principales y secundarias de la red nacional. Estas velocidades podrían aumentarse con el consiguiente ahorro de costos de operación, si las condiciones de las vias primarias fuesen mejoradas. De hecho, los transportistas entrevistados anotaron que este es uno de los problemas que afecta considerablemente las velocidades comerciales y que aumentan sus costos de operación.

No se consiguieron datos sobre investigaciones del número real de transferencias que deben efectuar actualmente los pasajeros de transporte público interurbano, para llegar hasta su destino final. Sin embargo, con base en la estructura actual de las rutas se hizo un análisis de las combinaciones de orígenes-destinos principales que no están cubiertos por servicios directos, como se indicó anteriormente, con los siguientes resultados:

- La estructura actual de las rutas primarias o troncales está fuertemente concentrada en los centros poblados más importantes del país, es decir San Salvador predominantemente, Sonsonate, Ahuachapán y Santa Ana .

- Existe un grupo de ciudades abastecidas por un número importante de rutas interurbanas; dentro de este grupo están las ciudades de San Miguel, Usulután, La Libertad, Cuscatlán, La Unión, Zacatecoluca y San Vicente.

- Los dos grupos anteriores de ciudades principales del país están adecuadamente cubiertos por rutas interurbanas en su mayoría con frecuencias suficientes, aún en las horas pico, como se constató en las visitas hechas a los terminales de rutas principales, en donde no se observaron colas de pasajeros, ni congestionamiento en las unidades (los días martes a jueves).

- Se observa que no existe servicio directo de algunas ciudades del Occidente y centro del país a algunas otras poblaciones en el Oriente, y viceversa. Tal es el caso por ejemplo, de los siguientes pares de Origen-Destino:

  - Desde Santa Ana, Ahuachapán, Sonsonate y La Libertad hacia San Miguel, Usulután, y demás ciudades del centro y Oriente.

  - De Chalatenango, Cuscatlán y Zacatecoluca hacia La Unión, San Miguel y demás ciudades del Oriente.

  Esto genera la necesidad de transferencia entre los terminales de San Salvador, localizados en diversos y apartados lugares de la ciudad, con las consecuentes molestias para los pasajeros.

- El mismo fenómeno anterior se observa entre algunas poblaciones de la región Central y el Oriente o el Occidente del país y viceversa, como por ejemplo, San Vicente, Cabañas y Morazán, en donde los pasajeros en su mayoría deben viajar a San Salvador para poder tomar rutas hacia otros centros importantes el Occidente y del Oriente.

- Existen algunas combinaciones de Origen-Destino en el Oriente del país que no cuentan con una ruta directa. Tal es el caso por ejemplo, de las poblaciones de Usulután y La Unión y Morazán-La Unión. De hecho, La Unión solamente está conectada con San Miguel y San Salvador.

7.5.5 Terminales y Comodidad

Se visitaron los principales terminales de rutas interurbanas que existen en el país, y se analizaron cualitativamente desde el punto de vista de la comodidad y operatividad para despachadores, transportistas y usuarios. Los resultados de dichos análisis demostraron que:

- El terminal de Oriente, en San Salvador, no cuenta con instalaciones adecuadas para satisfacer las necesidades de despachadores, transportistas y usuarios. El terminal no tiene una infraestructura mínima, es

totalmente desorganizado, incómodo y anti-higiénico, para todos los que trabajan en él, o tienen que visitarlo.

- El terminal de Occidente, en San Salvador, puede ser clasificado en la misma forma que el terminal de Oriente, aunque está un poco mejor organizado y es un poco más limpio .

- El terminal del Sur, en San Salvador, está en peores condiciones que el del Occidente aunque es más nuevo y sus instalaciones parecen ser provisionales.

- Los terminales de San Miguel y Usulután son también muy precarios.

- El terminal de Santa Ana está en condiciones tan precarias como el Terminal de Oriente en San Salvador.

En resumen, con excepción de la Terminal Internacional, los terminales existentes en El Salvador son extremadamente deficientes y no prestan los servicios mínimos a usuarios, transportistas y trabajadores del sector, además de que son focos de descomposición social.

El otro aspecto de la comodidad que es muy importante desde el punto de vista del usuario, es la comodidad del viaje dentro del propio vehículo y la atención que reciba por parte del motorista y el cobrador.

La comodidad del vehículo tiene que ver principalmente con su edad y características internas (tapicería, tipo de asientos, limpieza, aireación, altura de los escalones de entrada y salida, puertas, etc) y la atención al usuario depende fundamentalmente de la educación, presentación y cortesía con la cual motoristas y cobradores tratan a sus clientes.

Tal como se describió la edad promedio de la flota, (19.8 años) indica que los vehículos son muy antiguos, y que no son los más apropiados para el servicio interurbano. Aunque las distancias de viaje promedias en El Salvador no son muy largas, un servicio interurbano cómodo requiere de autobuses más modernos, más cómodos, con puertas de entrada y salida laterales más anchas, escalones bajos en las puertas, asientos reclinables con tapiceria de tela, etc.

7.5.6 Resultados de la Encuesta a los Usuarios

Con el fin de obtener una opinión independiente de las obtenidas de la DGTT y de los transportistas, sobre la calidad del servicio, las tarifas y otros aspectos, se diseñó una encuesta corta y rápida a una muestra aleatoria de los usuarios del servicio de transporte

interurbano. La planilla utilizada en la encuesta se muestra en el Anexo 7.5.1. La encuesta fue realizada en el período de Octubre 17 a Octubre 30 de 1994 en los terminales de Occidente, Oriente y el Sur en San Salvador, y en los terminales de San Miguel y Usulután en el Oriente del país.

El total de encuestas realizadas a los usuarios del transporte interurbano fue el siguiente:

Terminal de Occidente	152
Terminal de Oriente	184
Terminal del Sur	39
Terminal de Usulután	23
Terminal de San Miguel	27
TOTAL	425

El Anexo 7.5.2 provee mayor detalle sobre los resultados de éstas encuestas.

Dado que no existían datos sobre el universo de viajeros de transporte público que permitiesen escoger una muestra estadística representativa; y que también dentro de los alcances del estudio no se preveía hacer una encuesta formal de éste tipo, se decidió realizar esta investigación limitada para obtener una perspectiva independiente de parte de los usuarios. Sus resultados desde luego estadísticamente no son representativos y por lo tanto, en el futuro, es recomendable que la DGTT realice encuestas de este tipo con un tamaño muestral mayor.

a. Propósito del Viaje

Se encontró que el motivo de viaje principal, de los encuestados era de "trabajo o negocios", lo cual es lógico ya que los centros urbanos encuestados concentran la mayor actividad económica generadora de empleo y de negocios.

Se encontró que otro motivo de viaje importante es el "familiar", el cual inclusive en el Terminal del Sur en San Salvador reflejó un mayor porcentaje. Una de las razones es que las personas que estudian o trabajan en los centros urbanos principales, se tienen que trasladar periódicamente al interior para visitar a sus familiares, y viceversa.

Solamente un porcentaje muy reducido de los encuestados indicó que viajaba, por razones de "placer". Esto posiblemente puede ser porque las personas no están económicamente preparadas para hacer un viaje de este tipo; por otra parte el estado mecánico y la apariencia de las unidades no estimulan este tipo de viaje.

Como conclusión, la encuesta indicó que si la población viaja en autobús interurbano es porque esto le representa una necesidad (trabajo, negocios o familia), y no viaja por turismo o "placer".

b. Tipificación y Calidad del Servicio

En general, los entrevistados calificaron la comodidad en los autobuses interurbanos como "regular" o "mala" (67%) y opinaron que debe mejorar. Solamente un 7% a nivel global opinó que la comodidad era excelente, y un 26% opinó que era buena.

En cuanto a la rapidez del viaje, un 37% opinó que hay un exceso de paradas intermedias. Se comprobó que en muchos casos los empresarios de autobuses no cumplen con las características del servicio directo (de no paradas), cobrando asimismo una mayor tarifa, por lo que los usuarios se quejan con mucha razón.

La mayoría de los usuarios entrevistados (53%), consideraron adecuados los niveles de tarifas actuales, diurnas y nocturnas, de acuerdo al estado de las unidades. Sin embargo, algunos (21.4%) manifestaron que las tarifas son elevadas, aún en las condiciones presentes del servicio. Otro aspecto importante encontrado en materia tarifaria, es que el 23.1% de los usuarios manifiestan que las tarifas en algunas rutas y con cierta frecuencia son alteradas, por arriba del nivel oficial establecido por la DGTT.

En cuanto a la atención en el autobús, la mayoría de los usuarios (69%), la calificaron de "regular" o "mala". Muchos de ellos manifestaron que los motoristas y cobradores no poseen la educación básica adecuada, que les permita darle a los pasajeros un buen trato durante el transcurso del viaje.

c. Frecuencia de Viaje de los Usuarios

La mayor frecuencia de viajes (53%) se presenta en los rangos de 1 a 10 veces por mes, que puede ser por diligencias personales, familiares o compromisos de negocios. Un buen número de usuarios (30%) realizan de 20 a 30 viajes por mes, característica del pasajero que trabaja o estudia en los centros urbanos mayores y reside en poblaciones aledañas o cercanas. Esto indica que el usuario del transporte público interurbano no es un pasajero ocasional sino que es un pasajero "cautivo" periódico y frecuente, el cual por su alta repetición de uso del servicio conoce bien las características del mismo.

d. Preferencia por el Tipo de Transporte

La mayoría de las personas prefieren el autobús como medio más económico para poder trasladarse a sus destinos; en segundo lugar, manifiestan preferencia por el microbús por ser un servicio más rápido y directo, aunque la tarifa es un poco más elevada. Esto es un hallazgo importante al analizarse alternativas de políticas tarifarias, e introducción de

nuevos servicios. Solo un pequeño porcentaje de los usuarios entrevistados manifestó preferir el taxi. Esta alternativa se prefiere sobretodo en casos de una emergencia y/o asunto urgente que atender.

e. Disposición del Usuario a Pagar una Tarifa Mayor

La mayor parte de los usuarios (79%) contestó que estaría de acuerdo en un incremento en la tarifa siempre y cuando exista un cambio real en la calidad y en la capacidad de las unidades que prestan el servicio. También expresaron su deseo de obtener en primer lugar mayor comodidad, con autobuses mejores; en segundo lugar una mayor rapidez en el servicio y en tercer lugar una mejor atención. Este es un resultado muy importante de la encuesta que le indica a autoridades y transportistas la elasticidad de la demanda y de la tarifa a mejoras en la calidad del servicio

f. Frecuencia de Accidentes o Desperfectos Mecánicos

Un alto número de pasajeros (61.7%) manifestó haber sufrido al menos un accidente o desperfecto mecánico durante el transcurso del viaje, y solo una minoría (38.3%) manifestó nunca haberse accidentado. Esto indica que la seguridad y la confiabilidad en el servicio son aspectos problemáticos y que deben mejorarse. Por otra parte de las entrevistas a los transportistas se dedujo que no existe obligatoriedad para los dueños de los autobuses, de tener seguro de responsabilidad civil, lo cual constituye una deficiencia seria del sistema.

La confiabilidad del servicio normalmente se define como la probabilidad de:

- Que el servicio salga a una hora prefijada y adecuada.
- Que el viaje se termine dentro del tiempo esperado.
- Que el viaje termine sin contratiempo.

No se encontraron estudios que evalúen en forma estadística estos factores; sin embargo, en la encuesta que se le hizo a una muestra de los usuarios, como parte de este estudio, 61.7 % respondieron que el vehículo se había accidentado al menos una vez, en un viaje similar. En cuanto a la probabilidad de que el vehiculo salga a la hora prefijada, se observó en los terminales que las horas de salida y los intervalos están bien controlados y regulados por los despachadores de la DGTT, y los empresarios deben cumplirlos para poder hacerse acreedores al subsidio al combustible.

g. Forma en que Conducen los Motoristas

La mayor parte de los usuarios manifestó que los motoristas conducen en forma regular (41%) o imprudente (29.2%). Esto indica que es necesario que Gobierno y transportistas tomen acciones para establecer programas de educación al conductor de autobuses.

7.5.7 Conclusiones con Respecto al Transporte Interurbano de Pasajeros

A continuación se presenta un resumen de las principales conclusiones del resultado de los análisis anteriores con respecto a la calidad del servicio actual de transporte público interurbano de pasajeros en el país:

a. Información Básica Sobre el Sistema

Existe relativamente poca información básica organizada, actualizada y sistematizada sobre el sector. Este estudio sienta las bases para la organización y sistematización de una base de datos sobre el sector que el GOES (VMT - DGTT) debería continuar mejorando en forma permanente.

b. Aspectos Institucionales y Legales

- La Oficina encargada de la regulación del sector, la DGTT del VMT del MOP, no tiene actualmente los recursos necesarios para llevar a cabo una modernización, regulación y administración eficiente del sistema presente de transporte público interurbano y arrastra hábitos y costumbres desde hace muchos años que es necesario erradicar y cambiar. Requiere de un gran apoyo del VMT para modernizarse, tecnificarse y hacerse más ágil y eficiente.

- Existen vacíos desde el punto de vista jurídico, como por ejemplo, la falta de una Ley de Tránsito actualizada y la nó definición de las funciones detalladas de la DGTT; es necesario revisar la legislación actual para actualizarla y modernizarla a las necesidades del país.

- Conviene que el VMT contrate a la brevedad, una asistencia técnica jurídica para producir una buena Ley de Tránsito y una buena reglamentación de ella en todos sus aspectos principales.

c. Aspectos Regulatorios y Concesiones

- Existe en el VMT a través de la DGTT una infraestructura humana muy grande dedicada a las tareas de regulación y fiscalización del servicio de transporte urbano e interurbano, creada mayormente por razones de la necesidad de controlar la distribución del subsidio al diesel.

- Existe un cúmulo de regulaciones en el Reglamento Provisional de Transporte Público, que por una parte no se cumplen, y por otra parte, debido a los complicados procedimientos establecidos en la

DGTT tienden a hacer muy difícil la entrada de nuevos operadores al sistema. Aparentemente, en las concesión de permisos de operación privan criterios diferentes a los técnicos, lo cual se presta a irregularidades y distorsiones en el balance oferta-demanda que limitan el sano crecimiento del sector. Es indispensable por tanto, reorganizar la DGTT, asignarle nuevas funciones y simplificar los procedimientos actuales.

d. Las Empresas y sus Formas de Administración

- Existen muy pocas empresas de transporte público interurbano como tales, siendo la gran mayoría de los operadores, transportistas individuales. Solamente seis empresarios tienen más de 10 autobuses según los datos suministrados por la DGTT. Esta atomización de la propiedad de los vehículos y de los permisos de operación de las rutas dificulta las labores de regulación y control que debe ejercer el Gobierno por una parte, y dificulta por la otra, a los mismos empresarios el poder conseguir economías de escala en sus costos de operación y mantenimiento de las unidades.

- Las formas de administración de las "empresas" son muy rudimentarias y sencillas, lo cual por una parte les permite mantener bajos sus costos de administración y mantenimiento, y por lo tanto reducir la presión por alzas tarifarias, pero les impide conocer la realidad de sus operaciones y optimizar sus formas de operación. La mayor parte de los operadores no conocen sus verdaderos costos por pasajero transportado, no hacen reservas para depreciación y reposición y no tienen capacidad por lo tanto de reinvertir, mejorar su flota y agrandar sus operaciones. Esto a la vez, va en detrimento de un buen nivel servicio a los usuarios.

- No existen programas para capacitación y asistencia técnica a los empresarios, motoristas, cobradores y otros trabajadores de la industria para corregir estas deficiencias.

e. Rutas, Distribución, Frecuencia y Demanda

- El número total exacto de rutas en operación, aún después del análisis realizado por este estudio no es conocido. Sin embargo, la DGTT reportó 649 rutas nacionales y 8 internacionales, para un total

de 657. De este total, 120 rutas no tienen información de ningún tipo, y 33 aparentemente operan sin número. Esta es una situación irregular que debe ser analizada y regularizada a la brevedad posible.

- De las rutas nacionales que prestaron información, 332 corresponden a servicios originados en las cabeceras departamentales, y 164 tienen orígenes y destinos en poblaciones secundarias. De las 161 rutas en la zona central, un 72.6 % tienen sus extremos en la ciudad capital, 91 están en la zona Occidental y 80 en la zona Oriental.

- A la fecha diariamente 3,434 autobuses prestan el servicio; la distancia promedio de las rutas a nivel nacional es de 36.8 kms y la frecuencia promedio de todas las rutas es de 12.3 viajes/día-ruta. El promedio de viajes por día por autobús es de 2.6 y el promedio de autobuses asignados por día y por ruta es de 5.4. El tiempo promedio de recorrido de las rutas es de 1 hora y 30 minutos y la velocidad promedio teórica de operación es de 25.6 km/h. El intervalo promedio diario entre unidades es de 73 minutos.

- Entre los indicadores globales estadísticos del sector se encontró que existe un total de 5,682 viajes diarios de autobuses interurbanos, los cuales recorren un total de 295,926 veh-kms. y mueven aproximadamente 200,000 pasajeros diariamente (asumiendo una ocupación promedio diaria de 30 pasajeros por autobús y por viaje).

f. El Servicio Actual, Calidad

- El tiempo promedio medido en todo el día para esperar un vehículo o un servicio interurbano es de aproximadamente 36 minutos (mitad del intervalo). Sin embargo, en las horas pico los intervalos promedio entre autobuses son mucho menores; en la práctica los autobuses en las horas pico se llenan muy rápidamente, por lo que los tiempos de espera de los usuarios en promedio no exceden los 10 ó 15 minutos. Ciertos pares de origen-destino tienen un alto número de viajes por día, mientras que otros tienen menores frecuencias, como se detalló en la sección que describe el sistema actual de rutas de autobús. La autoregulación de la cantidad de servicio según la cantidad de viajes demandados parece funcionar adecuadamente, aunque los días viernes en la tarde y lunes en la mañana se presentan colas considerables para ciertos servicios.

52

- La cobertura nacional en todas las poblaciones principales del país es adecuada, ya que todas ellas se encuentran conectadas con al menos, un centro económico de importancia. Hay varios pares de Origen-Destino entre ciudades principales que están servidos en la actualidad con una alta frecuencia. Otros, sin embargo, tienen una frecuencia de servicio bastante baja.

- Existe un número importante de combinaciones de pares de origen-destino que no tienen una ruta directa actualmente, debido a la alta centralización de las rutas en las cabeceras departamentales y especialmente en San Salvador.

- A nivel de las 115 municipalidades afectadas por el conflicto, la cobertura es adecuada, ya que solamente 12 poblaciones (10.4 %) no tienen servicio. Por otra parte 17 municipalidades solamente tienen servicio a San Salvador, y la mitad de las rutas tienen una frecuencia mayor a 10 viajes/día.

- Los terminales existentes en el país, en general no son adecuados, no son organizados, ni cumplen con sus objetivos fundamentales. Se requiere por tanto un esfuerzo importante de modernización de los principales terminales.

- La comodidad dentro de los vehículos es muy deficiente por el estado y las especificaciones de los vehículos, que son muy antiguos, siendo su edad promedia de 20 años. Otros factores que afectan la comodidad son la deficiente atención de motoristas y cobradores, y el exceso de paradas, aún en viajes que se suponen deben ser directos.

- Debido principalmente al avanzado estado de deterioro de los autobuses por su edad e insuficiente mantenimiento, ellos son causa de graves problemas de contaminación ambiental por las emisiones de gases , humo y excesivo ruido de sus motores y sistemas de escape.

g. Los Minibuses y los Pick - Up

- El servicio que prestan actualmente algunas rutas interurbanas de microbuses, las cuales aparentemente no tienen permisos oficiales, debe analizarse en forma técnica, por medio de un estudio de oferta-demanda de servicios en las rutas sobre las cuales operan. Con base

en los resultados de dicho estudio, la DGTT debe establecer la conveniencia de otorgar nuevos permisos, o negarlos.

- *No existe una política nacional sobre los servicios de microbuses* a nivel interurbano, y se requiere que la DGTT defina los criterios básicos de esta política; en base a esta política se podrá proceder en el futuro a otorgar por licitación pública nuevas rutas de microbuses, posiblemente alimentadoras a las rutas troncales, como se sugirió anteriormente.

- Aunque el sistema de rutas de microbuses a nivel interurbano es reducido en términos relativos, se observa una tendencia de este tipo de vehículos a competir con los autobuses interurbanos en las rutas más productivas y aumentar su participación en el mercado, aumentando la desigual competencia que ya enfrentan los autobuses con el ilegal sistema informal de los pick-up. *Esta tendencia en general no es conveniente para un crecimiento saludable del sector y debe restringirse solamente a ciertas rutas locales alimentadoras de menor demanda.*

- El sistema informal de transporte público interurbano de pasajeros en pick-ups particulares, además de ser ilegal y peligroso y muy inconveniente para los usuarios, al no proveer normas mínimas de comodidad y seguridad, produce una competencia desleal a los transportistas autorizados, por lo que es necesario abolirlo en su totalidad, haciendo que evolucione hacia servicios de microbuses alimentadores de las rutas troncales.

7.6 Análisis del Programa de Subsidio Actual al Transporte Público

7.6.1 El Subsidio al Combustible, Base Legal, Condiciones

En el año de 1974 el GOES creó sin mayor basamento legal un subsidio al combustible de los vehículos del transporte público, concediéndoles, un precio preferencial de ¢1.00 (US$0.40) por galón. Bajo este sistema se reembolsaba a los empresarios la diferencia con respecto al precio normal al público. Bajo este sistema cada empresario se inscribía en la DGTT, escogía una estación de servicio donde ponían la gasolina y posteriormente el Ministerio de Economía les reeembolsaba el diferencial respectivo. Este sistema sin embargo, era bastante engorroso y complicado.

En Julio de 1981 y por el Acuerdo 862 de Noviembre de 1981, y a raíz de un paro nacional de transporte en el gobierno del presidente Duarte, se modificó el sistema de subsidio con un mejor sistema de control por medio de tarjetas, conservándose el subsidio

a todas las unidades autorizadas que prestaban el servicio de transporte público, tanto urbano como interurbano. Este subsidio es otorgado al transportista por medio de un precio menor (actualmente ¢1.87/gal) que el precio que debe pagar el público (¢8.05/gal) del diesel que consume cada unidad beneficiada, con ciertos límites y condiciones, acordados posteriormente por el GOES y los transportistas (las cuales no figuran en el decreto de creación del subsidio).

El Acuerdo 862 establece que el Gobierno puede poner una sobre tasa al precio al público del combustible, en general, con el objeto de subsidiar el diesel de los vehículos de transporte público. El Decreto 762 reformado por el Decreto 399, y complementado con el decreto 847 crea el Fondo de Estabilización y Fomento Económico y la Cuenta de Estabilización Económica, para financiar el subsidio al combustible diesel. El Acuerdo 46 del 26 de enero de 1994, fija el tope máximo del diesel que podrá ser subsidiado, en dos millones novecientos mil galones por mes (2,900,00 galones/mes).

7.6.2 Número de Beneficiarios, Urbanos e Interurbanos

El Cuadro 7.6.1 indica el número de unidades de transporte público beneficiadas con este subsidio en 1994, tanto a nivel urbano, como a nivel interurbano. Estos datos fueron obtenidos de la oficina de Procesamiento de Datos de la Oficina del Ministerio de Obras Públicas.

CUADRO 7.6.1
Beneficiarios del Subsidio Actual al Combustible Diesel

Categoría (1)	Total Subsidiadas	Urbanas Subsidiadas	Interurbanas Subsidiadas	Total No Subsidiadas	Urbanas No Subsidiadas	Interurbanas No Subsidiadas
A	24	10	14	1,188	1,084	104
B	572	111	461	58	25	33
C	4,045	1,646	2,399	370	175	195
Pref.					714	
Espec.					83	
Totales	4,641	1,767	2,874	2,413	2,081	332

(1) Las categorías definen el número de asientos por unidad.
Fuente: DGTT

7.6.3 Mecanismos de Administración del Subsidio. El Rol de la DGTT y los Controladores

El sistema actual de administración del subsidio se basa en dos tarjetas que se emiten todos los meses a todos los transportistas. La primera de ellas se le entrega al transportista, y la segunda a la estación de servicio, de tal forma que cada vez que el transportista pone gasolina, el empleado de la estación anota en ambas tarjetas la cantidad de combustible utilizado, a la manera de una cuenta corriente. Al final del mes, tanto los transportistas, como las estaciones de servicio, envían las tarjetas a la DGTT, en donde sus funcionarios las comparan para ver si son iguales, y se hacen los ajustes del caso, por concepto de lo que no se consumió, el número de días trabajados realmente, si es 16 días al mes o un número diferente de días, etc.; entonces la DGTT, aprueba el pago correspondiente a las distribuidoras de combustible, y emite dos nuevas tarjetas para el mes siguiente. Este proceso actualmente tiene dos meses de desfase.

Aún con los "delegados", nombrados por la DGTT y pagados por la industria del transporte, se sabe que existen muchas irregularidades en la distribución y utilización del diesel subsidiado, las cuales favorecen a los transportistas y otras personas ajenas al transporte, encareciendo los costos de operación de la industria, según cifras de AEAS en el orden de ¢80.0 millones al año. Estos sobrecostos tienden a ser pasados por los transportistas a los usuarios, a través de tarifas más altas.

Aunque el subsidio actual es un subsidio cruzado, por medio del cual los usuarios de la gasolina y otros combustibles subsidian al transporte público, y por lo tanto no le significa erogación adicional alguna al Estado, existen formas alternativas mejores para utilizar este dinero en beneficio del transporte público y de sus usuarios, planteadas en las páginas subsiguientes, y en Capítulo 8.

7.6.4 Volumen y Costo Total del Subsidio

El Cuadro 7.6.2 indica el volúmen y valor del subsidio al diesel para el transporte colectivo en los últimos cinco años, según datos suministrados por el Ministerio de Economía. Como se puede observar en dicho Cuadro ha habido una disminución porcentual en el monto total del subsidio en los últimos años, con la excepción del año 1993, año en el cual hubo un ligero incremento con relación al año anterior.

CUADRO 7.6.2
Volúmen y Valor del Subsidio al Diesel

Año	Galón de Diesel al Público (colones)*	Galón Subsidiado (colones) *	Diferencia en Precios (colones)	Monto Total del Subsidio (¢)	Variación con Respecto al Año Anterior (%)
1990	6.60	1.70	4.90	231,565,734	---
1991	7.00	1.70	5.30	220,005,688	(5.00)
1992	7.00	1.70	5.30	188,872,585	(14.15)
1993	7.10	1.70	5.40	196,971,598	4.29
1994	7.40	1.70	5.70	160,587,948**	(18.31)

* Sin IVA
** Proyección en base a datos a Septiembre de 1.994
Fuente: Ministerio de Economía

Aunque la estadística anterior demuestra que el monto total del subsidio ha venido decreciendo en los últimos años, es posible que si no se toman medidas ahora, a medida que la demanda de transporte público aumente con los años, el monto total del subsidio vuelva a aumentar, al menos hasta los limites fijados por el Gobierno el cual es de 2,900,000 galones mensuales, o sea ¢198,360,000 al precio de ¢5.70/gal.

7.6.5 Conclusiones Respecto al Impacto del Subsidio en la Eficiencia de los Operadores y las Tarifas

Evidentemente, el sistema actual de subsidio presenta muchos inconvenientes, entre los cuales, posiblemente, los principales son los siguientes:

- Requiere de inmensos recursos humanos para su control y administración.

- Aún con esos grandes recursos, es de todos conocido que existen hoy en día muchas irregularidades, terminando el combustible subsidiado en muchos casos en manos de personas ajenas al transporte, o transportistas que ya no tienen autobuses en operación.

- A los transportistas, el poder acceder al subsidio les cuesta anualmente alrededor de la mitad del monto total del programa, según datos suministrados por ellos mismos, que si son ciertos, implica que ellos son beneficiados solamente con la mitad del monto total otorgado por el Gobierno.

- El sistema actual de distribución es en función del número de asientos del vehículo, y no tiene en cuenta la cantidad de pasajeros realmente transportados.

- Este estudio, **con base en un análisis muy limitado de rutas y operadores** indica que la eliminación del subsidio tendría un impacto de un aumento de costos por pasajero del orden de 35% en un empresario con un autobús antiguo y de un 17% en los empresarios con autobuses nuevos para los casos estudiados. **Estos resultados no se pueden generalizar a todo el sector de transporte interurbano.**

7.6.6 Discusión de Alternativas para Remediar Deficiencias

Por las razones indicadas anteriormente, se plantean las siguientes alternativas principales:

a. Eliminación Total del Subsidio Actual

La primera alternativa que se plantea es eliminar el programa actual de subsidio al diesel para el transporte público, tanto a nivel urbano como a nivel interurbano. Simultáneamente por el decreto de eliminación del subsidio, el VMT podría promulgar las siguientes políticas con respecto a tarifas:

- A nivel urbano establecer tarifas diferenciales, según la edad de los vehículos en servicio, y de acuerdo a los resultados de un estudio de costos de operación de las rutas de transporte urbano, que se debe efectuar a la brevedad posible. De acuerdo al nuevo esquema tarifario, los autobuses nuevos (1 a 3 años, por ejemplo), podrían tener la tarifa más alta, los autobuses de 4 a 8 años por ejemplo, podrían tener una tarifa menor, y los autobuses más antiguos, una tarifa aún más baja. De esta forma, se incentivaría a los transportistas para que renueven su flota.

- A nivel interurbano, la política tarifaria deberá establecerse con base en un análisis más completo y detallado que el realizado en este estudio, para una muestra más representativa de rutas de diferentes tipos. Según los resultados del análisis preliminar hecho por este estudio, tomando dos rutas como representativas, el impacto de la eliminación del subsidio en las rutas interurbanas está entre un 17 y un 35% sobre las tarifas actuales.Ver sección "Impacto del Subsidio al Diesel en las Tarifas Interurbanas". Por lo tanto, y teniendo en cuenta que no han ocurrido aumentos tarifarios desde Septiembre de 1992, **si se elimina el subsidio a nivel interurbano, será necesario realizar un aumento de tarifas determinado por un estudio especial.** Sin embargo, en este caso también convendría una política tarifaria diferencial según el tipo de modelo del vehículo.

Vale la pena observar que estos aumentos tarifarios deberían venir acompañados de mejoras importantes en la comodidad que ofrecen los vehículos y la atención de conductores y cobradores.

b. Eliminación Gradual del Subsidio

Una alternativa para su eliminación gradual sería el comenzar a eliminar solamente el subsidio a las unidades más antiguas, es decir unidades con más de tres a cinco años de edad no recibirían subsidio; solamente recibirían el subsidio al diesel las unidades más nuevas, tanto a nivel interurbano, como a nivel urbano, como mecanismo para ayudar a los empresarios a financiar la reposición de la flota. En este caso:

- No se harían aumentos tarifarios mayores a la inflación ocurrida desde Septiembre de 1992, con base en las tarifas oficiales actuales.

- Se eliminaría el subsidio a todas las unidades de edad mayor de tres a cinco años.

- Los fondos o recursos sobrantes de la eliminación del subsidio a la mayoría de las unidades actuales se reasignarían por medio del mecanismo de la cuenta especial del FEFE (Fondo de Estabilización y Fomento Económico) para cubrir el diferencial resultante de un interés preferencial más bajo con relación a las tasas de mercado, para financiar la adquisición de unidades nuevas.

Estas dos alternativas deben ser evaluadas a la luz de sus implicaciones económicas y su impacto político y social, por el VMT, teniendo en cuenta también los resultados del estudio más detallado que sobre este tema está desarrollando el Ministerio de Economía bajo contrato con una consultoría especializada.

c. Sistema de "Boleto de Transporte"

Una tercera alternativa, aunque más a mediano plazo, sería, eliminar el programa actual al subsidio al transporte urbano, y reemplazarlo por un subsidio para la compra de unidades nuevas a los empresarios, utilizando el mecanismo sugerido antes, y a la vez, crear el sistema del "Boleto de Transporte" utilizado desde ya hace varios años en el Brasil, por medio del cual los empleadores le pagan una parte del presupuesto mensual de transporte a sus empleados, el Gobierno subsidia el transporte a estudiantes, desempleados, trabajadores del sector informal, ancianos y minusválidos, y el resto de la población que viaja paga tarifas más altas que subsidian en forma cruzada a los beneficiados por la ayuda del Gobierno. Sin embargo, la implantación de este sistema requiere de un sector transporte

más organizado y una estructura institucional reguladora más fuerte y organizada que la actual, todo lo cual puede lograrse en un período de unos dos o tres años.

En conclusión, el VMT debe evaluar cuidadosamente las implicaciones de la eliminación del subsidio actual al combustible, desde el punto de vista político y social, pues dicha decisión evidentemente debe venir acompañada de decisiones respecto a políticas tarifarias, tanto para el sector urbano, como interurbano, las cuales pueden tener consecuencias imprevisibles, si no se evalúan y negocian con los transportistas cuidadosamente. **Sin embargo, desde el punto de vista técnico y de transporte, se considera que el GOES debe tomar la decisión de eliminar totalmente el actual subsidio,** como se plantea en la alternativa "a" descrita anteriormente, la cual implica la adopción de una nueva política tarifaria. Si el VMT considera que esta alternativa no es viable política y socialmente, entonces debe adoptar la alternativa "b", de eliminación gradual del subsidio descrita anteriormente.

7.7 Análisis de la Economía de la Industria del Transporte Público

Con el objeto de evaluar el impacto del subsidio sobre la industria, se llevó a cabo el siguiente análisis.

7.7.1 Encuesta a los Operadores de Transporte Público

Como se indicó anteriormente en este informe, a fin de conocer las características de operación, costos, ingresos y rentabilidades del sector, y dada la falta de un estudio adecuado y reciente de estos aspectos, fue necesario realizar una encuesta muy limitada a algunos transportistas para conocer algunas de estas características. Vale la pena observar, que **esta fue una encuesta muy limitada por las restriccciones de tiempo y de** recursos. Sin embargo, los resultados de esta primera investigación fueron reveladores de ciertas características de la rentabilidad de las operaciones de los empresarios y fueron útiles para desarrollar criterios importantes con respecto a medidas que debe tomar la DGTT a corto plazo para solucionar algunos de los problemas más apremiantes del sector.

Se hicieron encuestas a un total de 11 empresarios representativos de operadores individuales y dueños de empresas de mediano tamaño, de acuerdo con el formulario que se describe en el Anexo 7.7.1.

Se seleccionaron los datos representativos de los costos de capital, los costos de operación y mantenimiento, los indicadores de pasajeros transportados, kilómetros recorridos, etc; y en base a estos datos se construyó un modelo de costos e ingresos en una hoja de cálculo simple, con el fin de obtener costos por pasajero transportado. Se calculó asimismo una rentabilidad sobre el capital inmovilizado, el cual es la suma del capital invertido y el capital de trabajo necesario para realizar un ciclo de operaciones mensuales, con base en una tasa de interés anual igual a la suma de la tasa de interés bancaria (costo de oportunidad) y una

rentabilidad por la gestión del empresario, estimada en un 25 % anual, la cual fue integrada al costo por pasajero transportado a fin de obtener la tarifa.

Esta metodología de cálculo de los costos y las tarifas es bastante standard y similar a la aplicada en otros países, como Costa Rica, Venezuela y Brasil. La DGTT debe implantar esta u otra metodología similar para el cálculo de las tarifas y debe aplicarla periódicamente para revisar las tarifas en función de los aumentos en los costos de los insumos y las variaciones de la demanda, siempre con base en rutas representativas de grupos de rutas similares, ya que la condiciones del terreno, las vías y la demanda afectan los costos, y por lo tanto, las tarifas. **Se recomienda que dicho estudio sea hecho por un experto en la materia.**

7.7.2 Resultados de las Encuestas. Datos Obtenidos

Los autobuses a los que se refirieron las encuestas incluyeron autobuses antiguos, ya depreciados y autobuses nuevos, por lo cual los resultados se presentan en forma separada para estos dos tipos de autobuses. Los datos que se encontraron más representativos y más importantes para el cálculo de los costos y los ingresos, son los detallados en el Cuadro 7.7.1.

CUADRO 7.7.1
Datos Representativos de las Encuestas a Transportistas

Costo del Autobús	Antiguo : Depreciado (1)	Nuevo : ¢630.000
Pasajeros Transportados/día	325	125
Kilómetros Recorridos/día	150	230
Tiempo de Viaje	1.5 horas	5 horas
Frecuencia Diaria (viajes/día)	3	1
Rutas Analizadas	San Salvador-Quezaltepeque	San Salvador-Usulután

Fuente: Encuestas a transportistas
(1) Por ser mínimo el valor residual, se simplifica el análisis adoptándose un valor cero.

Los resultados del modelo desarrollado para los autobuses antiguos están tabulados en el Cuadro 7.7.2. A su vez, los resultados del modelo de costos para el caso de un empresario con un autobús nuevo, están detallados en el Cuadro 7.7.3

CUADRO 7.7.2

Resultados del Modelo de Costos para Autobuses Antiguos
(Ruta San Salvador - Quezaltepeque)

Componente de Costo	Costos en Colones por Pasajero Transportado			
	Con Subsidio	%	Sin Subsidio	%
Administración y Personal	0.55	41.75	0.55	30.91
Costo de Operación	0.30	23.21	0.76	43.15
Costo de Mantenimiento	0.42	32.26	0.42	23.89
Depreciación	0.00	0.00	0.00	0.00
Gastos Financieros	0.00	0.00	0.00	0.00
Utilidad	0.04	2.78	0.04	2.05
TOTALES	1.31	100.00	1.77	100.00
Tarifa	2.10		2.10	
Resultado	0.79	37.62 (1)	0.33	15.71

(1) % de rentabilidad sobre la tarifa
Fuente: Elaboración propia

CUADRO 7.7.3

Resultados del Modelo de Costos para Autobuses Nuevos
(Ruta San Salvador - Usulután)

Componente de Costo	Costo en Colones por Pasajero Transportado			
	con Subsidio	%	Sin Subsidio	%
Administración y Personal	1.43	19.48	1.43	16.67
Costo de Operación	0.69	9.4	1.93	22.49
Costo de Mantenimiento	0.77	10.49	0.77	8.97
Depreciación	0.92	12.53	0.92	10.72
Gastos Financieros	3.03	41.29	3.03	35.32
Utilidad	0.50	6.81	0.50	5.83
TOTALES	7.34	100.00	8.58	100.00
Tarifa	8.70		8.70	
Resultado	1.36	15.63 (1)	0.12 (1)	1.38

(1) % Rentabilidad sobre la tarifa
Fuente: Elaboración propia

Estos resultados fueron obtenidos sumando y agrupando todos los componentes de costos reportados de los empresarios en un mes, en las categorías indicadas, y posteriormente dividiendo dichos costos por el total de pasajeros movilizados mensualmente.

Vale la pena, sin embargo, aclarar que el análisis que sigue se ha hecho, a manera de ejemplo de los análisis que la DGTT debe realizar a corto plazo para establecer sus nuevas políticas tarifarias, ya que la muy pequeña muestra de empresarios entrevistados y la calidad de la información recolectada no permite obtener conclusiones de aplicación global a todo el sistema. Los costos de operación por pasajero transportado, varían muchísimo dependiendo de la ruta estudiada, la oferta actual, la cantidad de pasajeros transportados, y las formas de administración y operación de los empresarios. **Por tanto, los datos anteriores deben ser tomados con cautela, y deben mejorarse con mayores y más detallados análisis de un mayor número de rutas y condiciones diversas**.

7.7.3 Impacto del Subsidio al Diesel en las Tarifas Interurbanas

Los resultados mostrados anteriormente (cuadros 7.7.2 y 7.7.3) indican que, para los casos particulares estudiados, que ciertamente no son representativos del total del subsector de transporte interurbano, el costo de operación representa actualmente para un empresario con un autobús antiguo y con el subsidio, un 23.2% de sus costos totales por pasajero. Si no tuviese el subsidio el costo de operación le representaría un 43.15% de su costo total, y éste se le incrementaría un 35% (1.77÷ 1.31x100) sobre su costo actual. Esto indica que si se eliminara el subsidio en la actualidad a empresarios con vehículos antiguos, las tarifas deberían aumentar si no se quisiera ver su rentabilidad afectada y disminuida.

En el caso del empresario con un autobús nuevo, el costo de operación actual con el subsidio le representa un 9.4% de sus costos totales por pasajero. Si no tiene el subsidio, el costo de operación le representa un 22.5% de su costo total por pasajero transportado, y éste a su vez es un 16.9% (8.58÷7.34x100) mayor que el costo total si cuenta con el subsidio. Por tanto, la eliminación del subsidio en este caso, implicaría que también necesitaría un aumento tarifario para que su rentabilidad no se vea disminuida.

Los valores dados en este estudio son sólo rangos de variaciones con base en un análisis de rutas muy limitadas. La revisión de tarifas requiere un estudio muy detallado. El incremento tarifario menor en el caso del empresario con un nuevo autobús, se explica porque su estructura de costos contiene un costo muy alto por concepto de gastos financieros, que el empresario con el autobús antiguo no tiene, puesto que su vehículo ya está depreciado y pagado y por tanto el peso relativo del costo de operación es mucho mayor en este último caso.

Esto indicaría que la DGTT en teoría, debería conceder mayores incrementos tarifarios al empresario con vehículos antiguos que a los empresarios con vehículos nuevos. Sin

embargo, en la práctica, se observa que los datos de los cuadros mostrados indican que la rentabilidad de los empresarios "antiguos"es más del doble de la de los empresarios "nuevos" a costa de ofrecer un servicio con vehículos antiguos de baja calidad y mal mantenidos. Por lo tanto, y dentro del contexto de una política de mejoramiento del servicio y renovación de la flota, la DGTT debería conceder un aumento tarifario mayor al empresario con vehículos nuevos (o menor el que se le otorgue al empresario con autobuses antiguos) para lograr:

- Que el nuevo empresario tenga una rentabilidad adecuada y suficiente sobre su inversión.
- Establecer una política efectiva de incentivos hacia la renovación de la flota.
- Una mejora real en la calidad del servicio, según es percibido por los usuarios.

7.7.4 Posible Evolución de las Tarifas, con y sin Subsidio al Diesel

Dado que la evolución histórica de las tarifas no han marchado paralela a otros incrementos de precios, y puesto que el último aumento tarifario ocurrió hace más de dos años, es de esperarse que se presente, a corto plazo una presión alcista de las tarifas por parte de los empresarios.

Si no se cambia o elimina el sistema actual de subsidio al combustible, aún es de esperarse que haya un aumento que debe ser definido por un estudio especial del sistema tarifario. Si por el contrario, se decide eliminar el subsidio totalmente, es de suponer que los empresarios con vehículos nuevos debieran obtener un porcentaje adicional para mantener una exigua rentabilidad sobre el capital invertido. Sin embargo, éstos aumentos, como se indicó antes tendrían que ser validados con un análisis más pormenorizado, en mayor número de rutas y condiciones.

Las consideraciones anteriores sugieren una política tarifaria y de incentivos a la renovación de la flota que diferencie tarifas y/o subsidios según la edad del autobús. Esta política en la práctica, puede implementarse con la fijación de las tarifas por medio de calcomanías visibles en los autobuses.

7.8 Recomendaciones para Aumentar la Eficiencia y Mejorar el Servicio de Transporte Público Interurbano

Con base en los análisis descritos anteriores, las conclusiones alcanzadas y las alternativas de solución planteadas, se han hecho recomendaciones de modificaciones institucionales al recientemente creado VMT, a fin de que cumpla efectivamente su rol planificador, director

7.8.1 Análisis y Estudios Recomendados

Se hacen las siguientes recomendaciones a la DGTT en cuanto a análisis y estudios adicionales que, hasta que la DGTT adquiera suficiente experiencia deben ser hechas por contratación de asistencias técnicas en:

a. Recolección de información y organización de base de datos.

Se recomienda emprender a la brevedad posible un programa de recolección de información sobre características específicas de las unidades, o de rentabilidad de las operaciones de los empresarios que sea permanente, y el cual combinado con otras investigaciones de campo le dará las bases para reformas importantes en la estructura de las rutas, nuevos permisos, las tarifas y otra serie de políticas necesarias para mejorar el servicio.

Se debe incluir, dentro de la información básica que la DGTT debería tener sistematizada, como mínimo.

- Base de datos completa y actualizada sobre el sistema de rutas autorizadas y en operación, longitudes recorridos, número de vehículos y de viajes autorizados, empresarios, etc.

- Datos de la flota de vehículos en operación actualizados y completos, autobuses, minibuses, taxis, sus marcas, edades, características, etc.

- Información actualizada sobre costos de operación de la empresas de transporte público urbano e interurbano, necesaria para los estudios de costos que debe realizar la Comisión Técnica.

- Datos resultantes de investigaciones de demanda en las rutas, estudios de sube y baja, y estudios de origen - destino, etc.

b. Análisis de balance de oferta y demanda de servicios

Los alcances de este estudio no permiten realizar un análisis detallado del balance oferta y demanda, y de las tarifas a nivel de cada una de las rutas principales que existen hoy en día en el país. Sin embargo el estudio ha hecho un análisis preliminar de las frecuencias en el sistema que indica posibles fuertes desbalances en la cantidad de servicio que se ofrece a distintas regiones del país. Es importante que el VMT a la brevedad posible realice un análisis pormenorizado de la oferta, la demanda, los costos de operación y las tarifas en una muestra representativa de los principales tipos de rutas a nivel interurbano, con el fin de: 1) Disponer de información actualizadas para discutir posibles solicitudes de nuevos aumentos tarifarios, 2) Disponer de elementos de juicio para decidir sobre la conveniencia y/o necesidad de introducir ampliaciones al servicio en rutas

existentes, y 3) Actualizar el inventario de rutas, empresarios, flota y otras características del servicio. Estos estudios en el corto plazo deben ser elaborados por la DGTT con consultores especialistas, y en el mediano plazo deberían ser hechos en forma continua y permanente, de aceptarse las recomendaciones de este estudio por la Comisión Reguladora de Transporte. En el anexo 7.8.1 se incluyen Guías para Términos de Referencia sobre estos estudios y otros que deben realizarse con menos urgencia.

c. Normas Legales

Se recomienda, además, revisar, actualizar, y reformar la normativa legal del transporte público y completarla en cuanto hace falta para que la nueva DGTT pueda llevar a cabo una labor más eficiente, técnica y transparente, dentro del proceso de modernización del Estado que el país requiere y el Gobierno esta empeñado en llevar adelante.

7.8.2 Regulaciones del Sector

Es la opinión de este estudio que, en relación al tema de regulación del servicio, el término medio debe ser el criterio que debe guiar a las autoridades en este aspecto. Específicamente en el caso de El Salvador, existe una tradición histórica de regulación tanto de las rutas como de las tarifas, la cual ha sido aceptada y forma parte del sistema que se encuentra en operación en el país y que con sus fallas naturales proporciona la totalidad de los servicios urbanos e interurbanos. Se considera que debe existir una regulación mínima, que asegura la disponibilidad de un servicio adecuado en todas las localidades del país que así lo requieran, con competencia entre transportistas y regulación tarifaria que, a la vez que incentive la reposición de la flota vehicular y la mejora del servicio, proteja a los usuarios de los posibles abusos por parte de los transportistas.

a. Creación de Nuevas Rutas

Se recomienda, en el Capítulo 1, la creación de la Comisión Reguladora de Transporte para la toma de las decisiones más importantes. Específicamente con relación a la creación de nuevas rutas y otorgamiento de permisos nuevos de operación, es conveniente que el VMT simplifique al máximo posible los procedimientos que se siguen actualmente, agilice el tiempo de procesamiento de una solicitud y tecnifique y capacite la unidad de estudios técnicos para que estos sean ejecutados por profesionales de transporte con amplio conocimiento y experiencia en análisis de oferta y demanda, todo esto dentro del concepto de reestructuración y tecnificación de la DGTT.

Por ejemplo, para autorizar una ruta, o aumentar el servicio, el procedimiento podría ser el siguiente:

1 - Solicitud a la DGTT: El operador debe llenar una solicitud de ruta en la que demuestre que tiene una empresa constituida, que conoce el negocio o tiene

experiencia, que tiene x cantidad de vehículos de transporte público en buenas condiciones, y que esa ruta es requerida porque hay demanda, o le faltan vehículos.

2 - Envío de la solicitud de la DGTT a la Comisión Reguladora de Transporte : la Comisión debe estudiar la solicitud y analizar, por medio de estudios de demanda, si esa ruta en verdad hace falta (cuando nueva), o si a ella le faltan unidades.

3 - Estudio y Respuesta de la Comisión a la DGTT

4 - Respuesta de la DGTT al solicitante

La DGTT debe responder en un plazo pre-establecido, para lo cual requiere de personal capacitado y técnico. Se debe eliminar trámites y pasos no necesarios de un escritorio a otro, recogiendo firmas, que no significan nada y demoran el proceso.

b. Otras Funciones y Procedimientos de la DGTT

Otras funciones y procedimientos de la DGTT, como el traspaso de líneas, la sustitución de vehículos, modificaciones al sistema de operación inicialmente aprobado, recortes o ampliacions del servicio, cambios de rutas y de vías, cambios de puntos de salidas y permisos para reparación y reincorporación, son menos importantes que los aspectos mencionados anteriormente, por su menor impacto en el equilibrio de la oferta y la demanda. Pero igualmente todos estos procedimientos deben simplificarse con el fin de que puedan ser evacuados o procesados mucho más rápidamente.

El Consultor recomienda:

- La creación de una unidad de reformas (o nombre equivalente) en la DGTT con el objetivo de iniciar y mantener un proceso constante de simplificación y recanalización de procesos, con personal calificado.

- Solicitar un servicio de asistencia técnica para apoyar a la DGTT y la unidad de reformas en la reingeniería y computarización de los procedimientos y trámites todavía asignados a la DGTT.

- Estudiar y definir programas de refuerzo institucional de las Asociaciones Gremiales para que, a mediano plazo, puedan participar de la auto-regulación de normas de servicio mutuamente acordados.

- Estudiar la posibilidad de definir para algunos procedimientos específicos, autorización automática de solicitudes de transportistas cuando no se reciben

- Estudiar y definir programas de refuerzo institucional de las Asociaciones Gremiales para que, a mediano plazo, puedan participar de la auto-regulación de normas de servicio mutuamente acordados.

- Estudiar la posibilidad de definir para algunos procedimientos específicos, autorización automática de solicitudes de transportistas cuando no se reciben observaciones de la DGTT en plazos predefinidos. Esto sería una alternativa, por ejemplo, para la sustitución o reparación y reincorporación de vehículos.

- Todo esto es pertinente si se siguen nuestras recomendaciones de fortalecer todo el sector. No es el caso entrar en detalle en cada uno de los muchísimos procedimientos que tienen hoy en día, en especial si se aprueba una nueva normativa general de regulación del tránsito y el transporte. **No tiene mucho sentido el detallar estos cambios en procedimientos actuales, si estan por** aprobarse nuevas leyes de Tránsito y Transporte con sus respectivos reglamentos que van a cambiar el marco de referencia legal dentro del cual van a actuar estos procedimientos.

- **Otra función imprescindible es que la Oficina Ambiental del MOP debe redactar un reglamento de impacto ambiental y crear un pequeño grupo de control ambiental relacionado al transporte interurbano.**

c. Privatización y Autonomía Financiera

Hay servicios de la DGTT que pueden ser privatizados, tales como la inspección de vehículos, y la fiscalización de los itinerarios y servicios. Concesiones para la construcción y operación de las terminales son posiblemente la fuente más importante de ingresos potenciales de la DGTT.[1]

Todo servicio dado por la DGTT debería tener una escala de tarifas y no darse gratuitamente como sucede en el presente.

Fuentes posibles de ingreso de la DGTT pueden ser los costos de la inspección de los vehículos, el costo de otorgar rutas, que debe cubrir los costos de los estudios, y dejar un remanente, y las multas a las infracciones de los operadores de las rutas interurbanas.

Todas estas ideas desde luego deben ser estudiadas en mayor detalle y deben diseñarse los sistemas, procedimientos y reglas de las concesiones y tarifas, pues en algunos casos

---

[1] Se recomienda la inspección estricta, por medio del Sector Privado por Concesión del GOES, cada 6 meses, de todas las unidades para constatar el buen estado de los vehículos, estado del escape, la emisión de humos por motores en mal estado, etc.

también al "transporte público" de pasajeros, los "terminales" y el "transporte de carga", áreas que todavía carecen de un moderno y actualizado basamento legal.

La nueva ley debe ser amplia y completa, e incluir las cuatro áreas mencionadas del sector transporte, si va a ser titulada "Ley de Transporte Terrestre". Es un momento oportuno para que El Salvador diseñe una moderna y completa ley que provea un adecuado soporte a la regulación del sector del tránsito y el transporte público. Las nuevas leyes deben ser diseñadas incluyendo la conveniencia de reducir al mínimo necesario las regulaciones en el sector, de tal forma que se promueva e incentive la participación del sector privado por medio de referencias especificas a mecanismos de adjudicación de rutas por licitación, construcción de terminales por concesiones con el sector privado, etc. Por tanto, se recomienda:

- Revisar con asesoría especializada el proyecto que se está considerando y posteriormente promulgar la nueva Ley de Tránsito que reemplace en forma actualizada el antiguo Reglamento de Tránsito vigente. Se considera que el modelo de la ley Costarricense es adecuada, aunque conviene también consultar otras leyes similares como el Proyecto de Ley de Tránsito de Venezuela.

- La nueva ley debe incluir las generalidades, políticas globales y la filosofía sobre la intervención del Gobierno en el sector transporte, y las bases generales de la reglamentación para cada una de las cuatro áreas principales mencionadas antes:

  - Tráfico o Tránsito
  - Transporte Público Terrestre
  - Terminales de Pasajeros Urbanos e Interurbanos
  - Transporte de Carga Terrestre

- De igual manera, es necesario que simultáneamente a la aprobación de la ley, se apruebe una reglamentación detallada para cada uno de estos componentes. No deben incluirse aspectos referentes a planeación, construcción y administración de las carreteras, que son responsabilidades del MOP dentro de otra de sus dependencias. La nueva ley debe definir las responsabilidades de las entidades de regulación y ejecución del Gobierno, dejando claramente establecida la participación de cada uno de los siguientes organismos: Ministerio de Hacienda (MH), y la División de Tránsito, de la Policía Nacional Civil, así como establecer o delimitar el área de acción del Vice-Ministerio de Transporte.

- Revisar el Reglamento Transitorio de Transporte Público, que también debe ser simplificado en cuanto sea posible tomando como ejemplo la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores de Costa Rica, en especial en lo referente a la licitación y adjudicación de las concesiones.

- Reglamentar la nueva ley en sus aspectos más específicos; esto puede estar a cargo de la misma Comisión Reguladora de Transporte una vez creada ; reglamentos, como por ejemplo, la normalización de las especificaciones de los vehículos de transporte público, tanto urbanos como interurbanos, las especificaciones mínimas de los terminales de transporte público urbanos e interurbanos, los tipos de estadísticas e información que deben proveer los empresarios al VMT, etc.

- Especificar dentro de la nueva ley las condiciones y características de la demanda de transporte de pasajeros que justifica la introducción de nuevas rutas y servicios de microbuses, a nivel urbano e interurbano, posiblemente solo a nivel de rutas con bajos niveles de demanda.

- Establecer la obligatoriedad para los transportistas de tener seguro de responsabilidad civil con cobertura suficiente para daños a vehículos, personas ocupantes y a terceros en caso de un accidente de tránsito.

- Analizar desde el punto de vista jurídico la factibilidad de darle un uso diferente a los recursos de la Cuenta Especial de Estabilización y Fomento Económico en la Ley de Presupuesto General y de Presupuestos Especiales de Instituciones Oficiales Autónomas, a fin de viabilizar la propuesta que se hace más adelante sobre los cambios en el sistema de subsidio al transporte público. Esto posiblemente requiera la preparación de una reforma a la ley mencionada.

7.8.4 Fortalecimiento de la Administración de las Empresas Prestatarias del Servicio

El breve análisis realizado en este estudio con relación a las características y la administración de los empresarios del transporte público interurbano, demostró la necesidad de que a través de la DGTT, realice un esfuerzo importante en los siguientes aspectos:

- La promoción de la consolidación de propietarios-operadores individuales en pequeñas y medianas empresas de transporte público que puedan contar con una estructura administrativa, procedimientos de contabilidad requeridos y aceptables a la DGTT, estadísticas con relación a sus características de

operación y demanda movilizada, etc. La formación de este tipo de empresas facilitará por una parte el control y la regulación de la DGTT y por otra parte debería contribuir al logro de algunas economías de escala en la adquisición de las partes y repuestos y en los costos de mantenimiento. A este fin se recomienda que el VMT solicite una asistencia técnica al BID o al Banco Mundial para conseguir un experto para sentar las bases para el fortalecimiento del cooperatirismo o de las asociaciones del transporte público.

- La realización de un programa intensivo de capacitación laboral a los trabajadores del transporte público, en especial a conductores, cobradores, fiscales y administradores de empresas. estos programas de capacitación podrían ser realizados con el auspicio conjunto del VMT, AEAS y ATP.

- La promoción de incentivos fiscales y de rebajas y exoneraciones a los empresarios de cierto tamaño mínimo, para la declaración de renta y la importación de partes, repuestos y vehículos nuevos de Transporte Público.

El GOES y la DGGT deben buscar las formas de incentivar la formación de empresas pequeñas y medianas de transporte público interurbano, que sean cooperativas, asociaciones o empresas como tales, realmente es secundarios, lo importante es que se creen entes comerciales que pueden prestar buenos servicios, que puedan hacer utilidades para que puedan crecer, tecnificarse, modernizarse y ofrecer cada vez mejores servicios en un ambiente competitivo. Para esto es indispensable que el GOES establezca, defina e implemente una POLITICA INTEGRAL Y COHERENTE que incentive al sector privado para que esto suceda. Si el GOES así lo hace, el sector privado responderá porque la demanda siempre existirá para mejores servicios de transporte. Los lineamientos de esa política están claramente establecidos en este informe, pero se pueden resumir muy brevemente en los siguientes puntos:

- Sistema Dinámico de Tarifas Rentables

- Política de Incentivos para Renovación de la Flota (Subsidio moderado para adquisición de unidades nuevas).

- Fortalecimiento de la DGTT para ejercer una regulación mínima necesaria.

- Coherencia y continuidad en el tiempo y en las políticas que regulan e incentivan el sector privado. (El Anexo 7.1.1 amplia esta materia).

7.8.5 Programa de Subsidio al Combustible

a. La Eliminación del Subsidio

El análisis de costos y tarifas del transporte público interurbano demostró en términos preliminares la incidencia del rubro de costo del combustible en la estructura del costo de operación, y en los costos totales por pasajero. (Ver cuadros 7.7.2 y 7.7.3).

Pareciera existir un consenso a nivel del Gobierno y de los empresarios con respecto a la necesidad de limitar, o abolir totalmente, el subsidio existente al combustible para el transporte público. De hecho en enero de 1994 se promulgó el Acuerdo No. 46, por medio del cual, se limita el margen de financiamiento de subsidios (MFS) a un tope máximo de dos millones novecientos mil galones mensuales de diesel destinados para el transporte público de pasajeros en autobuses. La política actual del VMT es la de no conceder subsidio adicional a nuevas unidades de transporte público que se incorporan al mercado.

Por estas razones, se recomienda:

- Dependiendo de la evaluación de sus consecuencias políticas y sociales que debe realizar el VMT, y de los resultados del estudio sobre este tema que realiza el consultor del Ministerio de Economía, decidir sobre la eliminación total del programa actual, o su eliminación gradual, acompañando dichas medidas de nuevas políticas tarifarias y de subsidio para el financiamiento de la reposición de la flota de vehículos, tanto urbanos, como interurbanos

- Iniciar los estudios para la futura implantación de un sistema de subsidios cruzados por medio del "Boleto de Transporte", como existe hoy en día en el Brasil, con la mira de implantar dicho sistema en el mediano plazo (tres años).

b. Los Delegados

La función principal actual de los delegados es la de controlar el subsidio al combustible. El problema surge del hecho de que son pagados por los mismos beneficiarios del subsidio y supuestamente son empleados de la DGTT. Si se siguen nuestras recomendaciones sobre la eliminación gradual o total del subsidio actual, no se requerirá ese gran número de delegados para simplemente controlar la normalidad de las operaciones de trnasporte público interurbano. Bastarían fiscales en las terminales controlando las salidas y llegadas, los intervalos, las horas de operación y el estado de los vehículos; y unos pocos en ruta controlando la sobrecarga de pasajeros. Todos estos deben ser pagados por la DGTT. Por tanto para eliminar este problema es necesario suprimir el subsidio actual, pensionar a los delegados que tienen los años que exigen la ley y liquidar los demás. La DGTT no requiere tener un fiscal en cada empresa o en cada ruta; los transportistas tienen y requieren sus

propios fiscales en las terminales y la DGTT solo requiere un número menor de ellos, para fiscalizar por muestreo a los propios fiscales de los transportistas; deben ser bien pagados, entrenados y tener poder de aplicar o recomendar sanciones.

7.8.6 Reposición de la Flota y Financiamiento

Uno de los aspectos más relevantes encontrados en el análisis de las características de la flota existente de vehículos de transporte público interurbano, fue que la edad promedio de la flota es actualmente de 20 años. Es prioritario, por lo tanto, que el GOES a través del VMT adopte una política clara y específica encaminada a la renovación gradual de dicha flota. En la actualidad aproximadamente 3,000 autobuses han servido más de dos veces la vida útil normal de un vehículo de este tipo. Por lo tanto, se requiere y se recomienda que el VMT diseñe a la brevedad posible un programa de reposición gradual de al menos 600 autobuses anuales en los próximos cinco años, teniendo en cuenta la capacidad de financiamiento del subsector, lo cual significa la capacidad de financiamiento de los prestatarios de los servicios.

La capacidad de financiación de los prestatarios de los servicios depende totalmente de qué porcentaje del vehículo sería financiado, a qué tasas de interés y a qué plazo.

En adición la reposición de la flota actual (del orden de 3,500 vehículos) en el término de 5 años, se deben programar la flota necesaria para satisfacer la demanda durante el período que cubre este estudio (hasta el año 2,015) en una forma escalonada conforme los vehículos alcancen una edad de 8 a 10 años máxino con un buen mantenimiento.

Para este fin, se requiere que el VMT defina, establezca e implemente una nueva política de financiamiento preferencial para nuevas unidades de transporte público, urbano e interurbano. El GOES, si adopta la recomendaciones anteriores sobre la eliminación parcial o total del subsidio al diesel, podría disponer de dichos fondos de la Cuenta Especial de Financiamiento para la Estabilización y Fomento Económico, para financiar tasas preferenciales de interés, con al menos cinco puntos menos que la tasa del mercado, por medio de la reforma de la ley respectiva, y a través del nuevo Fondo Nacional del Transporte que se sugiere podría crearse.

Además, se recomienda que el VMT diligencie la posibilidad de la exoneración total del gravamen arancelario actual del 5% para la importación de vehículos nuevos, y si fuese posible también, la eliminación del gravamen del IVA para el mismo fin. En la misma forma, convendría que los transportistas tuviesen algún incentivo preferencial en la declaración del Impuesto sobre la Renta, y rebajas arancelarias a la cooperativas de transportistas que deseen hacer importaciones de partes y repuestos para autobuses de transporte público.

Sólo la eliminación de gravamen arancelario y el IVA reduciría el costo de los vehículos casi un 20% . Estas medidas incentivarían a los propietarios de autobuses o potenciales futuros prestatarias de servicios.

Sin embargo esto no será suficiente para que sea exitoso, a menos que:

- Se autoricen las tarifas rentables, que les permitan a los operadores pagar la unidad y hacer una utilidad razonable.

- Se formen empresas privadas con capacidad de endeudamiento y gerencia moderna.

- El GOES demuestra su voluntad política de mejorar el transporte, y fortalezca su capacidad de supervisión de dicho programa.

7.8.7 Mejoras en Cobertura, Frecuencias, Comodidad, Seguridad y Otros Factores desde el Punto de Vista del Usuario

Desde el punto de vista del servicio que prestan las rutas interurbanas de transporte público actualmente, este estudio, aunque muy breve, ha diagnosticado varias deficiencias importantes en diferentes aspectos del servicio, cobertura, frecuencias, comodidad, etc. Sin embargo, lo más importante se considera que ha sido el establecer la metodología de análisis, para que éstos puedan ser repetidos, mejorados, ampliados y detallados aún más, por la DGTT. Por tanto, la primera recomendación es:

- Ampliar y completar los análisis de cobertura, frecuencias, comodidad, costos, etc.. con nuevos y más detallados análisis sobre una muestra mayor de rutas, cubriendo nuevas áreas del país, y realizar nuevos análisis sobre Origen-Destino de los Pasajeros, No. de transbordos, y características de la demanda servida por las rutas (Estudios de sube y baja, y productividad).

- En cuanto a la cobertura de las rutas, y dependiendo de estudios más detallados de oferta-demanda a ser hechos por la DGTT, se recomienda la creación de nuevas rutas para servir los siguientes pares de Origen-Destino: Ahuachapán-La Libertad, San Miguel, Usulután y Zacatecoluca, Santa Ana a los mismos destinos, Sonsonate al centro del país y a San Miguel, Zacatecoluca a San Miguel y a Santa Ana.

- En cuanto a frecuencia del servicio, se recomienda que se revisen los vehículos y viajes por día asignados a las siguientes rutas: Sonsonate-San Salvador, Santa Ana-San Salvador, Sonsonate-La Libertad, Zacatecoluca-La Libertad, Zacatecoluca-Usulután, San Miguel-San Salvador.

- El aspecto de comodidad puede ser mejorado de varias maneras: a) en el orígen y destino del viaje, por medio de mejores terminales, como se verá en el próximo punto, b) en los mismos vehículos, por medio de la mejora de la flota de vehículos, como se recomendó anteriormente, y c) aplicando la norma de no permitir pasajeros parados en viajes interurbanos. Por otra parte, la DGTT debe exigir una nueva revisión de todos los vehículos, y con base en ésta requerir que los autobuses que deseen beneficiarse con las nuevas tarifas a implantarse el próximo año, realicen mejoras en el interior de los vehículos.

- En cuanto al servicio inseguro de los pick-ups, si se comprueba después de un estudio detallado de oferta y demanda en las rutas alimentadoras a las rutas troncales principales, que puede haber espacio en el mercado para un tipo de servicio alimentador desde y hacia zonas rurales con poco servicio, una alternativa que la vale la pena ser evaluada es la de dejar que la DGTT reglamente la introducción de servicios de microbuses, con ciertas características mínimas de comodidad y tamaño en dichas rutas alimentadoras; en este caso, la DGTT puede incentivar y dar facilidades a los operadores de pick-ups para que evolucionen hacia el servicio en microbuses, posiblemente dándoles facilidades preferenciales para la compra de dichos vehículos, en la misma forma en que se les dé a los dueños de autobuses que desean renovar y mejorar su flota actual.

- El programa integral de capacitación y educación de conductores y cobradores recomendado y que debe ser promovido conjuntamente por la DGTT y los transportistas (AEAS y ATP)debe producir mejoras a la atención a los usuarios. En el futuro debe exigirse como condición para la renovación de los permisos de autorización de las rutas, el presentar certificado de haber aprobado sus conductores y cobradores dichos cursos.

- Incorporar un sistema limitado de control donde se lleve el record laboral de conductores y cobradores.

7.8.8 La Necesidad de un Estudio Integral de Terminales

La falta de terminales adecuados para el acomodo de pasajeros y vehículos de transporte interurbano en las principales ciudades del país es una deficiencia que además de obstruir visual y ambientalmente con el entorno urbano en donde se desarrollan dichas actividades actualmente, afecta directamente la comodidad de los pasajeros y transportistas, y la eficiencia de las operaciones. Urge por lo tanto, la necesidad de realizar un "Plan Nacional de Terminales de Transporte Interurbano de Pasajeros" a la brevedad posible, posteriormente realizar los diseños correspondientes y buscar el financiamiento y los promotores adecuados dentro del sector privado para que nuevos terminales sean

construidos cuanto antes. Esto es parte muy importante del concepto de comodidad y eficiencia para los operadores y para el sector, y el GOES debe darle prioridad a este aspecto dentro de la mejora global del sector, y del entorno urbano donde se localizan. Por estas razones, se recomienda lo siguiente:

- Realizar por contrato con consultoría especializada un estudio de planificación y diseño conceptual preliminar de los principales terminales que requiere el país.

- Los estudios futuros sobre el tema de los terminales deben tipificar los distintos tipos de terminales para ciudades menores distintas de San Salvador, y deben considerar el diseño de tres terminales distintos para San Salvador; uno para las rutas de Oriente, otro para las rutas de Occidente y uno más para las rutas del Sur-Oriente.

Las nuevas terminales debidamente planeadas eliminarán el desorden que hay en las existentes, contribuyendo a eliminar el ruido y emisiones innecesarias de gases y humos en la terminal.

7.9 Inversiones Necesarias en el Sector de Transporte Público Interurbano

El Programa de inversiones recomendado por este estudio, como resultado de los análisis descritos anteriormente, es por lo tanto el que se describe brevemente en los siguientes párrafos.

7.9.1 Reposición de la Flota de Transporte Público

Las inversiones en adquisición de vehículos para reponer la flota de vehículos de transporte público, se estimaron con base en el precio de los últimos vehículos adquiridos por los transportistas en el país, a través de la línea de crédito existente en el Banco Central de Reserva, que son vehículos Mercedes Benz, importados de Guatemala que es de alrededor de ¢500,000.00 (sin incluir comisiones de la Banca); esta es una cifra aproximada, que podría ser menor si se traen autobuses de otros países, como México, o Venezuela. Sin embargo, dada la comprobada calidad y rendimiento de los autobuses Mercedes Benz a nivel mundial y Latinoamericano, especialmente en Brasil, y solamente para fines de estimar el monto total de la inversión necesaria, y dado que ya han sido comprados por los empresarios salvadoreños, se ha tomado este, como el valor de referencia.

Con base en este valor estimado unitario, y dado que se requiere reponer alrededor de 3.000 autobuses interurbanos, el monto total de la inversión necesaria por parte de los transportistas será del orden de ¢1,500 Millones, en los próximos años, y de acuerdo al cronograma de inversiones que figura en el Cuadro 7.9.1.

CUADRO 7.9.1
Inversiones Necesarias para Reposición de la Flota (¢)

AÑO	Nº DE AUTOBUSES A REPONER	COSTO APROXIMADO DE REPOSICION (¢)
1995	600	300,000,000
1996	500	250,000,000
1997	800	400,000,000
1998	800	400,000,000
1999	300	150,000,000
TOTAL	3000	1,500,000,000

Nota: no incluye la inversión para la expansión y renovación posterior de la flota, con reemplazo cada 8 -10 años.
Fuente: Frederic R. Harris

7.9.2 Inversiones en Terminales Interurbanos

Para determinar en una forma aproximada el monto de las inversiones necesarias en la construcción de terminales de transporte interurbano, se requeriría realizar un estudio de planificación y prefactibilidad, dimensionando el tamaño de los terminales requeridos en función de la demanda actual y futura en cada uno de ellos y los requerimientos de espacio respectivos. Los alcances de este estudio no permiten entrar en el detalle de dicho estudio; sin embargo, juzgando por el tamaño y las condiciones actuales de los terminales existentes en San Salvador, se requeriría en el corto plazo, desarrollar los proyectos para la construcción por el sistema de concesiones con el sector privado, de las siguientes facilidades de terminales a nivel nacional:

- Tres terminales en San salvador, situados en la periferia de la ciudad: uno para las rutas que viene del Occidente, otro para las rutas que vienen del Oriente y otro para las rutas que vienen del Sur y del Oriente por la carretera de la costa.

- Terminales nuevos para las ciudades de Santa Ana, La Libertad, Sonsonate, San Vicente, Cabañas, San Miguel y La Unión. Evidentemente algunos de estos nuevos terminales deben ser de menor tamaño, dimensiones y costos, dependiendo del resultado del estudio recomendado

7.10 Transporte Interurbano de Carga

7.10.1 Organización del Sector. El Rol de la DGTT

Antes de la creación del VMT dentro del MOP, la Dirección General de Tránsito de la Policía Nacional manejaba en conjunto con el Ministerio de Hacienda todo lo relativo al registro de los vehículos y sus respectivas placas.

La planificación, análisis y ejecución de la política de transporte de carga terrestre en camiones esan comprendidas actualmente entre las funciones del nuevo VMT del Ministerio de Obras Públicas. La creación de empresas, las necesidades de importación de equipos, o la producción de equipos de transporte, los permisos para la utilización de la red vial, y el establecimiento y control de los terminales de carga son parte de las nuevas funciones del VMT. Por otra parte, la Dirección General de Caminos del MOP, desde el año 1973, ha reglamentado el tránsito de vehículos por carreteras y caminos públicos el país, atendiendo a su peso, carga y medidas. Desde dicho año, la DGC ejerce el control y regulación del peso por eje.

Dependiendo de la forma en que el VMT le dé a la nueva Ley de Tránsito que está estudiándose, éstas funciones, desde el punto de vista legal, podrían estar bajo la DGTT, la sugerida nueva Dirección de Ingeniería o continuar, al menos en lo referente al control del peso de la carga transportada por eje, en la misma Dirección General de Caminos.

Por similitud con otras de sus funciones, le correspondería a la DGTT dentro del nuevo esquema organizativo del MOP y del VMT atender todo lo relativo a la regulación del transporte de carga. Sin embargo, dado que la más importante regulación existente en la actualidad, aparte de la obligación de matricular los vehículos, sacarles una placa de carga y obtener un permiso de transporte internacional, es el control de peso por eje, vale la pena considerar la posibilidad de dejar esta última función en donde ha estado históricamente, y en donde se poseen los recursos y la experiencia para hacerlo más efectivamente, es decir en la DGC, dejando el resto de las funciones en la nueva Dirección General de Transporte Automotor, DGTAU, que se sugiere sea creada en el VMT.

7.10.2 Basamento Legal

El Reglamento General de Tránsito del año 1946 incluye el transporte de carga y todos los aspectos que tienen que ver con los vehículos de carga. Sus artículos 66 y 67 establecen las regulaciones generales y específicas para la circulación de los vehículos de carga y el transporte de ciertos tipos de carga, los pesos y otros aspectos relacionados.

Posteriormente, el Decreto 86 de Diciembre del año 1973, considerando que el Art. 17 de la Ley de Carreteras y Caminos Vecinales establece la atribución del MOP de reglamentar la forma en que deben transitar los vehículos por las carreteras y caminos públicos del país,

estableció y promulgó el "Reglamento para el Control de Pesos, Cargas y Medidas de vehículos automotores que circulan por las carreteras de la República".

7.10.3 Regulaciones

Hasta donde se pudo conocer en este estudio, la tarifas de transporte de carga a nivel nacional no han estado históricamente reguladas, excepto por las del transporte de combustibles y cemento, las cuales estuvieron reguladas por el Ministerio de Economía, hasta enero de 1994.

El transporte de cualquier producto no está regulado por el Gobierno, hoy en día.

No parece existir, al menos en forma explícita una política por parte del GOES hacia el transporte de carga.

Es un sector que en la práctica está totalmente "deregulado", en donde hay libre competencia y hay muy poca injerencia del GOES.

Al no existir en la actualidad regulaciones de tarifas para el transporte de carga a nivel nacional, existen algunos lineamientos en materia de tarifas dictados por los mismos transportistas, que en la práctica y en muchas ocasiones, no son acatados por ellos mismos, en especial cuando tienen un exceso de oferta, es decir vehículos parados.

La matrícula o tarjeta de propiedad de los vehículos de carga es otro requisito indispensable para operar, el cual es exigible por las autoridades en cualquier momento. Su costo es dependiente de la categoría y peso del vehículo[2]. Las placas de los camiones se cambian cada cinco años. Para el transporte internacional en furgones cerrados, los transportistas requieren desde el año 1990, y por convenios internacionales aduaneros a nivel centroamericano de una guía de Tránsito Internacional, con la cual los furgones pueden viajar precintados a través de varios países y hacer aduana en su destino final.

7.10.4 Análisis de Restricciones de Tipo Institucional y Legal

Desde el punto de vista de los transportistas, la organización actual institucional a nivel del Gobierno y las leyes y reglamentos existentes, no constituyen una restricción para el desarrollo actual y futuro de la industria. Los transportistas solamente mencionan que con relación al control del peso por eje, esto les afecta los volúmenes que pueden transportar por viaje, y por tanto les incrementa sus costos operativos unitarios. Por otra parte, los transportistas también opinan que el control de peso por eje es positivo y conveniente ya que les trae ahorros en los costos de mantenimiento y operación de sus vehículos, y que

---

[2] *Anteriormente, por ejemplo, un trailer debía pagar ¢900 por año; la nueva tarifa para la matrícula recientemente aumentada, es de ¢1,800/año para este mismo tipo de vehículo.*

conviene a la vialidad en su conjunto, al no permitir que se ejerzan sobrecargas en las estructuras de los pavimentos. Ellos argumentan y admiten que existen irregularidades generalizadas para evadir el control efectivo de los pesos por eje, en todo el país, y a nivel centroamericano, en general, que de esta forma bajan sus costos unitarios, optimizando sus ganancias. Al haber unos cuantos transportistas que se prestan a este tipo de irregularidades, ellos argumentan que los demás están obligados a seguir dichas prácticas, para no quedar en desventaja relativa, las cuales por ende se vuelven regla general.

El consultor apoya el programa de control de carga que desarrolla la DGC; sin embargo, ASETCA afirma que el impacto económico de la evasión del control del peso por eje, por parte de los transportistas, es ampliamente compensado por el aumento del flete que obtienen al sobrecargar los vehículos. De tal forma, que los transportistas no perciben el control de peso por eje como un factor restrictivo al crecimiento del sector. De todas formas, el impacto y las implicaciones económicas del control de carga, a nivel de la industria global es analizado en forma más detallada en la sección 3 de este estudio.

7.10.5 La Industria de Transporte Terrestre de Carga

La industria del transporte terrestre de carga es analizada en los próximos párrafos, desde el punto de vista de las empresas, las asociaciones gremiales, las cooperativas, las características de la flota de vehículos de transporte, y los volúmenes transportados. Vale la pena observar que ésta industria, al igual que la del transporte público de pasajeros, están totalmente en manos del sector privado para todos los efectos prácticos.

7.10.6 Empresas, Asociaciones, Cooperativas

La DGTT no tiene registros detallados de los empresarios, o la flota de vehículos de transporte de carga. La Asociación Salvadoreña de Empresarios del Transporte de Carga de El Salvador, ASETCA, reúne 518 empresarios, que según ellos comprenden cerca del 90 % de la totalidad de los empresarios organizados del país. Existen además muchos transportistas individuales, con uno, dos o tres vehículos, pero no existe un registro de ellos.

ASETCA tiene su propia cooperativa de aprovisionamiento de repuestos, partes y otros insumos para la operación de los transportistas, ACOSETCA, la cual, aunque en la actualidad tiene un volumen reducido de operaciones, está tratando de ampliar su cobertura, para lo cual está tramitando líneas de crédito comerciales preferenciales.

7.10.7 Características de la Flota de Carga

Según datos suministrados por el Ministerio de Hacienda, existen actualmente en el país 22,579 vehículos de carga registrados (placa "C"). ASETCA actualmente no tiene estadísticas actualizadas sobre la totalidad de sus miembros y sus vehículos, los volúmenes de carga transportados por ellos, sus costos de operación y otros parámetros que puedan describir adecuadamente la situación de la industria en forma global. Sin embargo, cuenta con datos actualizados sobre cerca de un 17 % de la flota de vehículos de transporte de carga internacional de sus asociados, los cuales fueron proporcionados al estudio. Este listado parcial de 1024 cabezales, furgones y camiones de una muestra de sus asociados, fue ordenado por año, con el fin de determinar la edad promedio de esta muestra de los equipos. Los resultados se indican en el Cuadro 7.10.1.

Como se puede observar en este cuadro, la edad promedia de los camiones es de 13 años, la de los cabezales es de 15 años, y la de los furgones es de 18 años. Existen cabezales y furgones que tienen más de 30 años. Por otra parte, de esta misma información, se obtuvo una muestra de las marcas de los vehículos de transporte internacional; esta información se muestra en el Cuadro 7.10.2 a título ilustrativo de la composición del parque vehícular.

Además según este cuadro, la mayor parte de los cabezales son marca Internacional, aunque existe un gran número de cabezales marcas White y Freightliner. Estas tres marcas juntas abarcan el 66% del total de los vehículos incluidos en la muestra.

CUADRO 7.10.1

Vehículos de Transporte de Carga Internacional por Tipo y por Año Afiliados a ASETCA

CABEZALES			CAMIONES			FURGONES					
AÑO	EDAD	NUMERO	AÑO	EDAD	NUMERO	AÑO	EDAD	NUMERO	AÑO	EDAD	NUMERO
1960	34	2	1966	28	2	1940	54	1	1986	8	1
1964	30	2	1968	26	2	1955	39	1	1987	7	4
1965	29	4	1970	24	1	1958	36	1	1988	6	3
1966	28	2	1971	23	2	1959	35	1	1991	3	1
1967	27	2	1973	21	1	1960	34	1	1992	2	3
1968	26	11	1974	20	1	1962	32	2	1993	1	6
1969	25	6	1976	18	1	1963	31	3	1994	0	7
1970	24	11	1977	17	2	1964	30	4	TOTAL		373
1971	23	6	1978	16	2	1965	29	1			
1972	22	13	1979	15	7	1966	28	11			
1973	21	11	1980	14	4	1967	27	10			
1974	20	20	1981	13	8	1968	26	7			
1975	19	14	1982	12	2	1969	25	12			
1976	18	18	1983	11	7	1970	24	22			
1977	17	38	1984	10	15	1971	23	7			
1978	16	36	1985	9	4	1972	22	12			
1979	15	43	1986	8	5	1973	21	14			
1980	14	34	1987	7	2	1974	20	43			
1981	13	19	1988	6	1	1975	19	8			
1982	12	25	1989	5	2	1976	18	17			
1983	11	32	TOTAL		71	1977	17	29			
1984	10	40				1978	16	37			
1985	9	48				1979	15	58			
1986	8	18				1980	14	21			
1987	7	2				1981	13	9			
1988	6	5				1982	12	10			
1989	5	4				1983	11	2			
1994	0	2				1984	10	2			
TOTAL		468				1985	9	2			

Fuente: ASETCA

Distribución de las Marcas de una Muestra de Equipos de Transporte de Carga Internacional Afiliados a ASETCA

CABEZALES		FURGONES		CAMIONES	
MARCA	TOTAL	MARCA	TOTAL	MARCA	TOTAL
Internacional	48	Fruehauf	39	Mercedez Benz	18
White	30	Trailmobile	16	Chevrolet	2
Freightliner	27	Strick	14	Ford	2
Kenworth	12	Nacional	10	Volvo	2
Freightliner	10	Budo	9	Isuzu	1
Ford	9	Dorsey	4	TOTAL	25
Peterbilt	9	Gindy	4		
Mack	4	Bown	3		
GMC	4	Utility	3		
Kendword	3	Van Strick	2		
Highway	1	Miller	1		
Lufkin	1	Body	1		
Trailmobile	1	Theurer	1		
TOTAL	159	Cone	1		
		Clark	1		
		Comet	1		
		Great Dane	1		
		Pike	1		
		Budo	1		
		Monon	1		
		Evans Monon	1		
		Frunch	1		
		High	1		
		Custon	1		
		TOTAL	118		

Fuente: ASETCA

Los furgones en su mayoría son marca Fruehauf (33%) y le siguen en importancia las marcas Trailmobile, Strick y Nacional. Las cuatro marcas mencionadas contienen el 67% de todos los furgones incluidos en la muestra. La mayoría de los camiones incluídos en la muestra son camiones Mercedes Benz. Observaciones hechas en el cruce de la frontera de El Salvador y Guatemala (San Cristóbal) indicaron que la gran mayoría de los cabezales que pasaron por allí en un lapso de dos horas eran muy antiguos y de marca Freightliner y White.

Según estimativos de ASETCA, existen alrededor de 5,200 vehículos de transporte de carga a nivel nacional, los cuales en su mayoría son de 20 toneladas de capacidad. La mayor parte la flota de vehículos existente ha sido comprada usada en los Estados Unidos.

Los empresarios de ASETCA manifestaron las siguientes opiniones e inquietudes con respecto a las restricciones y problemas que enfrentan, con relación a la flota de vehículos a nivel de la industria:

- Anteriormente los aranceles de importación de vehiculos de carga eran de solo un 5%, y en una época no se pagaba ningún arancel. Actualmente los transportistas deben pagar un arancel de un 10% más el valor del IVA (10% adicional).

- Los equipos de transporte de carga de otros paises centroamericanos son mejores, más modernos y de mayor capacidad. Por ejemplo, Costa Rica y Guatemala en menor grado, tiene equipos muy modernos, gracias a las facilidades que les proporcionan los Gobiernos para la reposición de la flota.

- El sector de transporte de carga, a diferencia de muchos otros sectores de la economía y del transporte, no ha tenido líneas de crédito para la adquisición de equipos o terminales de carga.

  Con relación a ésta afirmación aparentemente, ASETCA no sabía de la existencia, según la información proporcionada por la DGTT, de una recientemente creada (ver sección 7.10.9) línea de crédito del BCR y del Banco Multisectorial de Inversiones, la cual en su Capítulo IV, indica que hay una línea de crédito, tanto para construcción de edificaciones e instalaciones para terminales de carga, como para la compra de furgones, contenedores, trailers, camiones, pick-ups y cabezales nuevos y/o usados. Esta línea de crédito también permite la compra de equipos nuevos y/o usados para el manejo de contenedores. El BCIE también tiene una línea de crédito en condiciones favorables, la cual sin embargo aparentemente es dificil de acceder porque los requisitos son muy estrictos. A pesar de esto, ASETCA, asegura que es sumamente difícil, para un pequeño transportista, el tener

acceso a dicho crédito, por la gran cantidad de requisitos y estudios de factibilidad que les exigen, y las garantías colaterales que deben presentar.

7.10.8 Otras Características de la Industria

Según ASETCA, otras características sobre la industria del transporte de carga nacional, y algunas ideas para su mejoramiento, son las siguientes:

- Existe, según ASETCA una competencia desleal a nivel centroamericano, con respecto a la carga de retorno, y existe mucha corrupción en los pasos de fronteras internacionales.

- El Gobierno debería crear un Instituto Nacional del Transporte que maneje toda la problemática del transporte de carga, como se ha hecho en otros países.

- ASETCA ha promocionado, con apoyo de otras entidades, la creación de una Escuela Nacional de Conductores de Transporte de Carga que a la vez funcione como Escuela de Mantenimiento y Taller Cooperativo. Tienen un perfil del proyecto, el cual desean ejecutar, preferiblemente con apoyo gubernamental. En esta escuela funcionará un Banco de Datos de los motoristas y transportistas a nivel nacional.

- Existe una gran especulación en la actualidad, en los precios locales de los repuestos para los camiones de carga. Ellos son a veces varias veces superiores, que si los importasen directamente de los Estados Unidos. Están tratando de solventar este problema a través de ACOSETCA.

- Se requiere una campaña divulgativa a nivel nacional para que los usuarios del transporte de carga, prefieran sus propios transportistas, y no los de otros paises, aunque admiten que siendo el mercado de transporte muy competitivo, los usuarios principales normalmente toman la decisión en base al flete más bajo.

- La competencia más fuerte que tienen que enfrentar los transportistas es con los representantes de algunas de las navieras; esta es una competencia desleal, según ASETCA, que significa la pérdida del transporte por sus asociados de cerca de 200 a 300 contenedores que salen mensualmente de los puertos. El 60 % de ese transporte lo hacen los representantes de las navieras, exceptuando Sea Land, directamente con sus propios transportistas no afiliados a ASETCA.

- Los vehículos de transporte de carga en El Salvador no están asegurados, bajo ninguna cobertura, debido al muy alto costo de las primas de seguros existentes en el país. El costo del seguro es tan alto, que con el valor de la prima pueden comprar otro vehículo en el lapso de uno o dos años. A manera comparativa, se menciona que en Costa Rica, los transportistas de El Salvador, al entrar al país, por regulación del Gobierno tienen que estar asegurados por el Instituto Nacional de Seguros, pagando una prima muy baja que los cubre contra todo riesgo mientras estén en territorio costarricense.

- ASETCA opina que parece inadecuado pensar en poner un puerto en Cutuco para contenedores, teniendo en cuenta que la mayor parte de la industria del país se encuentra en San Salvador.

- Existe una sobreoferta de transportistas en toda Centroamérica y en El Salvador, lo cual hace que los mismos afiliados de ASETCA no puedan fijar tarifas por distancias y volúmenes, que en la práctica sean acatadas por la mayoría.

- El problema de la falta de carga de retomo a nivel nacional es bastante crítico. A nivel internacional es menos crítico, pero los transportistas salvadoreños tropiezan con la competencia desleal de los transportistas de los otros países centroamericanos para obtener carga de compensación. No existen terminales de transporte de carga terrestre, ni tampoco existen proyectos para crearlos.

- ASETCA opina que los mayores volúmenes de carga que se transportan en el país corresponden a : cemento, fertilizantes, productos de maquila, café de exportación, hierro, y carga general, entre la cual destacan productos como papel, PVC, plásticos, resinas, cobre, aluminio, acero, y productos alimenticios procesados.

- En términos de volúmen de transporte, hubo una disminución importante de ellos durante los años del pasado conflicto, que afectó substancialmente la rentabilidad del negocio. En los dos últimos años, luego de concluido el conflicto, se ha notado un aumento de los volúmenes de carga transportada.

7.10.9 Volúmenes Actuales y Futuros de Carga

De las encuestas realizadas a transportistas y usuarios principales del transporte de carga, se obtuvieron algunos estimados de los volúmenes principales que se movilizan actualmente en el sistema nacional terrestre por camión. Los análisis realizados en el Capítulo 2 de este informe con relación a la demanda actual y futura de carga a nivel nacional, proveen estimados detallados de los volúmenes de carga movilizada en camión y por tipo de carga. Por esta razón, aquí no se duplicará esta información.

7.10.10 Nivel de Servicio. Encuesta a los Usuarios Principales. Resultados

Con el fin de averiguar cuales son los volúmenes principales que se mueven a nivel nacional e internacional, y a la vez conocer la opinión de los usuarios sobre la calidad del servicio de transporte de carga existente, se diseñó una encuesta a ser hecha a los principales usuarios identificados previamente. El formato de dicha encuesta se muestra en el Anexo 7.10.1, y fue enviado a los principales usuarios de transporte de carga. Desafortunadamente las respuestas obtenidas de los usuarios fueron muy escasas, como para constituir una muestra estadísticamente representativa. Sin embargo, y solamente a título ilustrativo, se mencionan a continuación las opiniones de algunos usuarios:

- Todos los usuarios entrevistados opinaron que el mercado del transporte de carga en camiones es competitivo, ofrece la oportunidad de escoger los transportistas y existe la oportunidad de negociar las tarifas.

- La calidad del servicio que prestan los transportistas, es catalogado entre regular y bueno, con relación a su rapidez, confiabilidad, puntualidad y seguridad. La frecuente accidentalidad de los camiones fue mencionado como un problema bastante grave.

- Los usuarios carecen de una organización que los agrupe, les permita un seguimiento permanente se sus problemas y les ayude a desarrollar alternativas de soluciones.

- El costo de transbordo o manejo en puertos o ferrocarriles, está entre ¢50 y ¢55/Ton., lo cual se considera adecuado.

- Los tiempos reportados de paso por las fronteras fueron reportados entre 2 y 6 horas.

- Algunos de los problemas que perciben los usuarios como más serios son los robos y por tanto la inseguridad del transporte, las malas condiciones de los equipos de transporte, la poca confiabilidad que ofrecen los motoristas y el mal manejo del producto.

7.10.11 La Economía del Sector de Transporte de Carga

a. Estructura de Costos de Operación

No se encontró información disponible sobre la estructura de costos de operación de las empresas de transporte de carga. ASETCA no dispone de esta información y en las varias entrevistas realizadas con empresarios se llegó a la conclusión de que los transportistas no procesan este tipo de información, y por tanto no tienen un análisis de sus costos de administración, operación y mantenimiento.

Sin embargo, como parte de este estudio, el especialista sectorial en carreteras ha procesado el modelo de costos de operación , VOC, del modelo HDM III. Esta información es proporcionada en el Capítulo 3 de este Estudio.

b. Tarifas y Mecanismos para su Fijación

Como se mencionó anteriormente, las tarifas son fijadas individualmente por los transportistas, sobre la base de los volúmenes y pesos a transportar en un mercado competitivo, en donde parece existir un exceso de oferta. Excepto por la regulación que existía de tarifas de transporte de derivados de hidrocarburos y del cemento, no existen tarifas oficiales, ni tampoco tarifas especificadas por ASETCA. Sin embargo, en las entrevistas realizadas a los transportistas, se encontró que un empresario transportista de mediano tamaño, ha desarrollado una tarifas para el transporte internacional de carga, las cuales él aplica, y está tratando de que ASETCA también aplique a nivel de toda la industria. Con base en esta información se calcularon tarifas por tonelada-kilómetro, para dos casos, desde San Salvador hacia Guatemala y Tegucigalpa. Estas tarifas se muestran en el Cuadro 7.10.3; allí se observa como es de esperarse que los fletes unitarios disminuyen a medida que aumenta el peso a transportarse.

7.10.12 Conclusiones sobre la Industria del Transporte de Carga

La información disponible sobre la industria del transporte de carga y sus características es bastante escasa, y no permite dentro de los alcances de este estudio un análisis en detalle de sus principales características. Sin embargo, con base en la información disponible, se han podido obtener las siguientes conclusiones preliminares, las cuales deben ser corroboradas por estudios más detallados posteriores que debe realizar el VMT del MOP:

- El sector funciona sin mayor regulación gubernamental y sus operaciones están totalmente en manos del sector privado de transportistas, los cuales se agrupan en su gran mayoría en una asociación nacional.

SN

CUADRO 7.10.3

Precios de Fletes Internacionales Consolidados, según Peso desde San Salvador

PESO A LLEVAR (Kg.)	FLETE EN ¢ TONELADAS - KILOMETROS HASTA	
	GUATEMALA	TEGUCIGALPA
Flete Marítimo	4.00	4.50
1350- 2270	1.23	1.12
2271 - 4532	1.09	1.02
4536 - 6800	0.94	0.89
6801 - 9070	0.82	0.84
9071 - 11340	0.78	0.79
11341 - 13605	0.76	0.76
13606 15875	0.74	0.73
15876 - 18145	0.72	0.72
18146 Kgs.	0.70	0.70

Fuente : Raúl Alfaro

- Dicha asociación, aún no se encuentra bien organizada, y no parece ejercer una influencia importante en el diseño de políticas y programas para el mejoramiento del sector. Su mayor contribución parece ser el conseguir el abaratamiento de algunos insumos para la operación de los transportistas a través de su cooperativa.

- La mayor parte de los cabezales existentes tiene más de 14 años, y la mayoría de los furgones tiene más de 17 años. Por otra parte, la mayoría de los camiones tienen más de 12 años.

- Hasta la reciente introducción de una línea de crédito del Banco Multisectorial de Inversiones, no existían incentivos especiales para la renovación del equipo de transporte, y/o la compra de equipos especializados para manejo de carga. Los requisitos y procedimientos para acceder a todas las líneas de crédito existentes hacen muy difícil, para el pequeño y nuevo empresario, obtener financiamiento para equipos nuevos o usados.

- No existen restricciones de tipo institucional, legal o regulatorio para e crecimiento y desarrollo futuro del sector, distintas de la propia falta d organización del gremio transportista, su incapacidad para consolidar carga y obtener cargas de compensación y la competencia internacional, la cua según ASETCA es desleal, pues los transportistas de otros paises cuenta con mayor apoyo de sus gobiernos. El control de peso por eje, no es percibid por los transportistas como una restricción a sus operaciones.

- Según los transportistas existen problemas de direccionalidad en la demand de transporte de carga, especialmente a nivel nacional, y en menor grado nivel internacional, lo cual les obliga en muchas ocasiones a viajar con lo vehículos desocupados. No existe por otra parte ningún mecanismo d consolidación de carga a nivel de la industria en general. Los transportista más grandes hacen su propia consolidación de carga.

- Hace falta un sistema nacional de paraderos o sitios especiales para e descanso, ayuda y aprovisionamiento de los vehículos de transporte de carga en las principales vías del país.

7.10.13 Recomendaciones

Sobre la base de las conclusiones descritas anteriormente, se sugieren las siguientes recomendaciones para el fortalecimiento del sector y de la industria de transporte de carga

a. Fortalecimiento de la Organización del Sector

Se considera que es preferible mantener las funciones de regulación de los pesos por eje y las dimensiones de los vehículos, de acuerdo a lo establecido en el respectivo decreto dentro de la DGC del MOP en la oficina de control de carga, fortalecida con suficientes recursos técnicos profesionales, físicos y monetarios para mejorar el control existente y simultáneamente obtener estadísticas básicas que permitan una mejor planificación de sector de transporte de carga.

A la vez, conviene que dentro de la nueva Dirección de Ingeniería (DI) que se ha sugerido crear, el MOP re-defina las funciones complementarias que son necesarias para fortalecer la organización del sector. Dentro de estas funciones, se consideran que las más importantes son las siguientes:

- El desarrollo de políticas globales que tiendan a la modernización del parque vehicular y las operaciones del sector, como son por ejemplo, una política adecuada para el sector automotriz, incentivos para la construcción de centros de coordinación y consolidación de cargas, etc.

- La modernización y el desarrollo de una gerencia efectiva para el registro y el control de las condiciones operativas de las unidades prestarias del servicio, en coordinación con el Ministerio de Hacienda.

- El apoyo a transportistas y usuarios para que fortalezcan o creen nuevas organizaciones privadas que puedan contribuir a la solución de sus problemas más apremiantes, como son la seguridad, el abaratamiento de sus insumos y costos de operación, y la eficiencia de sus operaciones, por medio de políticas de consolidación y coordinación de cargas.

- La intensificación de la vigilancia en las carreteras y la promoción con el sector privado de facilidades a los transportistas en las carreteras.

b. El Control de Carga. Estadísticas para Planificación

Una de las limitaciones más serias que encontró este estudio en su inicio, fue la escasez de datos procesados para la planificación del sector, como por ejemplo, estadísticas básicas de empresarios, vehículos y sus características, costos de operación, volúmenes transportados, datos de orígen-destino de carga y pasajeros, etc. La función de la DGC del control de carga por eje, de hecho provee muy buena información sobre orígen-destino de la carga transportada por tipo de carga y tipo de vehículo, la cual es codificada, pero no es procesada en la actualidad. Por tanto se recomienda, que:

- A la brevedad posible, la oficina de la DGC o alternativamente la nueva Dirección de Ingenieria (DI), inicie el procesamiento electrónico de la totalidad de la nueva información que se obtenga de las planillas de control de peso por eje.

- Que se procese al menos una muestra de un 10% de las planillas que ya están codificadas correspondientes a los últimos cinco años, en las estaciones más importantes para poder detectar tendencias de los patrones orígen-destino de la carga a nivel nacional y otras características del transporte, como son los factores de carga (peso/capacidad), la cantidad de viajes de retorno, etc.

- Al mismo tiempo, la Dirección de Ingenieria, que asume las demás funciones del sector de Transporte , debe iniciar a la brevedad posible un censo nacional de los empresarios de transporte de carga existentes, sus vehículos y sus características, y sus estructuras de costos de operación.

- Debe establecerse un conjunto de zonas externas para los análisis de tráfico, y deben modificarse las planillas para que quede registrado, en ellas, el destino final de los viajes en el exterior del país.

- Si bien parece que el juego de la oferta y la demanda está funcionando bien en El Salvador, se recomienda hacer a la brevedad posible un estudio mas profundo de las características del sector de la industria de transporte de carga, incluyendo una revisión detallada de los costos de operación de la industria y de las tarifas de transporte de carga.

- El análisis y las proyecciones de tráfico, se recomienda que sean hechos en la nueva Dirección de Ingeniería, la cual por su misma naturaleza será la oficina técnica encargada de todas las funciones de Ingeniería de Tránsito.

c. Asistencia Técnica a Transportistas y Usuarios

Con el fin de mejorar la administración, contabilidad y el servicio a los usuarios, se recomienda que el VMT, diseñe o aporte al sector privado, para que éste realice una serie de cursos y seminarios enfocados y dirigidos a los empresarios organizados e individuales, sobre los siguientes temas:

- Las ventajas para el país, los transportistas y los usuarios del programa de control de carga y la forma como este debe ser mejorado y respetado.

- Formas de mejorar la administración, la contabilidad y las operaciones de las empresas de transporte de carga. Sistemas de coordinación y consolidación de cargas.

- Promoción y mercadeo, servicio al cliente.

A la vez, se recomienda que el VMT promueva y apoye la información de una nueva organización de los usuarios del transporte de carga, como existe en otros paises, la cual, si es bien dirigida y asesorada, puede producir importantes beneficios para los principales usuarios del transporte de carga nacional e internacional, por medio de campañas de divulgación. asesorías técnicas y estudios de formas de reducir costos de operación y evitar competencias desleales de transportistas nacionales e internacionales.

Simultáneamente, se considera que el ASETCA debe realizar esfuerzos para fortalecer su propia asociación de empresarios existente, ya que un sector privado bien organizado y fortalecido, indudablemente podrá realizar mayores y más ambiciosos proyectos de mejoramiento del sector, como por ejemplo, la construcción de terminales de carga y/o

centros de consolidación, y la ejecución de proyectos de ayuda y apoyo a los mismos motoristas en las carreteras.

d. Mejoras a problemas de Accidentalidad y Vigilancia.

Para solucionar, o al menos disminuir las deficiencias existentes en cuanto a accidentalidad de los vehículos de transporte de carga, se recomienda que la nueva DGTAU establezca criterios más estrictos para el otorgamiento de todas las licencias de conducción, pero en especial que se adopten criterios más estrictos para otorgar las licencias de conducción de camiones simples y cabezales con trailers. A la vez, deben establecerse sistemas para registro de los accidentes y sus causas y debe constituirse una unidad de análisis continuo de esta información sistematizada de accidentes y sus causas, para poder desarrollar medidas correctivas específicas y políticas de seguridad vial a nivel nacional.

A la vez, para mejorar la situación de inseguridad de los transportistas y disminuir el robo de vehículos y cargas en tránsito en la red vial nacional, es importante el aumento de la vigilancia terrestre, con el incremento del número de agentes efectivos que puedan realizar labores de patrullaje motorizado en unidades modernas dotadas de radio-teléfonos. En la misma forma, ASETCA debe promover y facilitar a los transportistas la adquisición de equipos de radio que se puedan comunicar directamente con las autoridades en casos de emergencia.

ANEXO 7.1.1

Respuestas a los Comentarios del GOES al Borrador del Informe Global

Los Consultores recibieron una comunicación del Viceministerio de Transporte con fecha 13 de febrero de 1995 conteniendo siete observaciones al Borrador de este Informe sobre la Industria del Transporte Interurbano. A continuación las observaciones hechas y respuestas a ellas.

1. **En la página 7-10 (español) primer párrafo, se establece que la información plasmada fue proporcionada por ATP, y no fue así, si no que lo hizo DGTT.**

Al final de la página 7-10 (español) se mencionaba que según ATP, existen algunas rutas de mircrobuses. Esta información originalmente fue dada por la ATP, aunque no detallaron sus características porque no las sabían. La información oficial que es la del Cuadro 7-2-4 fue dada por la DGTT. El texto ha sido ligeramente modificado.

2. **En cuanto al número de propietarios se establece que existe una gran cantidad de propietarios individuales y pocas Cooperativas, pero no plasman el análisis si esto es ventajoso o desventajoso para la industria de Transporte en el marco de la modernización del Estado.**

En referencia a este comentario, es cierto que no comentamos específicamente si la estructura de Propiedad que existe hoy en día en El Salvador, con una inmensa mayoría de propietarios individuales y muy pocas cooperativas es ventajosa o desventajosa para el Estado en el marco de la Modernización del mismo. Sin embargo, en la página 7-4, antes del Cuadro 7.2.1 se comenta que "esta atomización de la industria no es saludable en general" y en la página 7-7 se menciona como resultado de una reunión con los directivos de AEAS, la forma como la industria del transporte público ha evolucionado en los últimos años. Se menciona que hasta el año 1,971 existían empresas privadas de transporte que estaban bien organizadas y tenían mucho poder. Posteriormente el mismo Gobierno, adoptó una política de incentivar y promover la formación de cooperativas y para el año 1,976, la mayoría, sino todas las empresas existentes habían sido disueltas y se habían formado las cooperativas manejadas por los propios empleados. Parece que en dicho cambio el Gobierno proporcionó muchos incentivos, financiamiento y facilidades, para que formaran las cooperativas. Sin embargo, de 1,976 a la fecha casi todas las cooperativas de transporte interurbano de pasajeros han sido disueltas, debido a su deficiente manejo, prácticas deficientes de administración y problemas internos de los propios operadores - propietarios (Desde luego es de asumir que también existió corrupción..)

De tal forma, que aunque la idea del cooperativismo del transporte público es una idea atractiva y posee muchas ventajas, y de hecho se ha desarrollado muy bien en muchos otros países (en un 76% de los países latinoamericanos estudiados por la CEPAL en 1,991, se encontró que el servicio de transporte urbano era prestado, al

menos en parte, por cooperativas..), con poca injerencia regulatoria del Estado, pero siempre con incentivos del Gobierno, casos de Israel, Colombia, y Venezuela (Barquisimeto), el caso es que la experiencia de El Salvador, evidentemente ha sido muy negativa, como lo reconocen los propios transportistas.

Dentro de las principales ventajas que tiene la forma de cooperativismo están las economías de escala en la compra de los autobuses, sus seguros, los repuestos, facilidades de estacionamiento, lavado y servicio a los autobuses, gastos de administración, etc.. Sin embargo, el cooperativismo debe estar desarrollado a nivel del país y debe estar sustentado en una base legal específica de las cooperativas y del mismo sector del transporte, de tal forma que los problemas de supervisión del uso de los vehículos, y repartición de costos y utilidades, puedan ser minimizados y los sistemas de administración puedan ser optimizados. Sin conocer las historia en detalle de porqué las cooperativas de transporte público en general han fracasado en El Salvador, es de presumir que se debió a prácticas antitécnicas de administración, falta de gerencia y luchas internas por el control de las organizaciones por parte de los propietarios mas fuertes, todo ésto mezclado con un fuerte ingrediente de partidismo político, ya que el orígen de las mismas fué una decisión eminentemente política del Gobierno de esa epoca.

Esto desde luego, no significa que la idea del cooperativismo, o alternativamente, de las asociaciones de empresarios, no puedan ser nuevamente analizadas y no deban ser exploradas nuevamente como formas de salir de la ineficiencia del sector, surgiendo esta vez desde un enunciado y una motivación técnica, no política. Es de suponer que a muchos propietarios individuales pequeños les llamaría mucho la atención la formación de cooperativas, o asociaciones, siguiendo el ejemplo de otros países en donde estas han sido existosas, en especial si existen reglas claras del juego cooperativista, o de asociación (base jurídica adecuada, reglamentos de asociación y repartición de costos y utilidades). incentivos gubernamentales atractivos y una asistencia técnica permanente, o al memos durante los dos primeros años por parte de la DGTT. Para el Gobierno, a su vez, la formación de estas cooperativas o asociaciones aglutinadoras del excesivo número de propietarios individuals existentes hoy en día sería una gran ventaja por su mayor facilidad de control e influencia y por las supuestas ventajas que estas deberían traer en la reducción de costos y las mejoras al servicio.

La asociación de propietarios de autobuses sirviendo una o más rutas, o líneas autorizadas, como solución menos formal que la figura legal de cooperativa, y por tanto más facil de adoptar, puede ser muy exitosa, dependiendo del grado de integración al interior de la misma. Si cada propieratio goza de bastante independiencia, el control ejercido por la asociación disminuye, y esto genera una serie de problemas, coma las rivalidades entre vehículos que sirven un mismo

102

recorrido, la adquisición individual, sin las correspondientes rebajas por cantidad, de autobuses muy diversos en cuanto a forma, dimensiones y calidad, etc..

Por otra parte, dichas asociaciones presentan múltiples ventajas: estimulan las operaciones del pequeño empresario, son muy dinámicas, garantizan los servicios del transporte donde exista demanda, y son eficases en lo que se refiere a las relaciones personal vehículo, y kilómetro recorrido por autobús. Sin embargo, si sus miembros se hallan escasamente integrados entre sí, cada propietario cuenta con excesiva autonomía, lo que se traduce en:

a) Servicios que siguen en funcionamiento aún cuando la demanda de ellos sea escasa, por la especulación de los propietarios.

b) Costos de inversión por autobús superiores a los estrictamente necesarios.

c) Costos de matenimiento por autobús más altos.

d) Dificultades en las relaciones y negociaciones con autoridades del sector transporte.

En Buenos Aires, dichos problemas se han resuelto en gran medida en el sector urbano, pero igualmente es aplicable al sector interurbano, sin necesidad de una reorganización total del sector de transporte por autobuses La solución en Buenos Aires consistió, básicamente, en considerar efectivamente a cada vehículo como una acción de una empresa, es dicir de la asociación. La asociación administra coordinadamente la flota de vehículos en representación de sus miembros, como si fueran parte de una sola entidad, pero en muchos cada uno de los socios, vigila el trato particular otorgado a su propio vehículo, asegurándose por ejemplo, de que reciba una cuota satisfactoria de operación en las horas pico, que no sea retirado por exigencias de mantenimiento durante períodos demasiado prolongados, y que haya intervalos razonables entre su propio autobús y el que vá adelante.

Ninguna solución de transporte puede transferirse tal cual de un país a otro, y de todas formas no es aconsejable recomendar una solución para el problema de la atomización de la propiedad del transporte público de pasajeros en El Salvador, sin estudiar en detalle las características propias de cada contexto. Sin embargo, vale la pena analizar en detalle la posiblidad de establecer cooperativas con reglas claras del juego, o asociaciones como las descritas en las cuales, se mezclan las ventajas de la agrupación, con las de la supervisión y el interés personal de cada propietario individual.

Recomendamos que el Ministerio solicite una asistencia técnica al BID o al BIRF para conseguir un experto que vaya a sentar las bases para el fortalecimiento del cooperativismo o de las Asociaciones del Transporte Público.

3. **Establecer cual fue la estructura de costos utilizadas para los cuadros de análisis de Costos y anexarla al Estudio.**

Los análisis de costo de operación de vehículos (VOC) han sido efectuados en el Capítulo 3 (Estudios Viales) de este estudio. Se está preparando la información para conformar la base de datos que se entregará a la conclusión del estudio.

4. **Incorporar al estudio los mapas donde se han graficado todas las rutas interurbanas.**

Copias de estos mapas ya han sido entregados al VMT. Los originales van a ser entregados a la misma dependencia al terminar el estudio.

5. **Plasmar en el estudio que la nueva base con respecto al transporte interurbano de pasajeros se proporcionará a la DGTT complementada**

Los archivos serán entregados a la conclusión del estudio.

6. **Plasmar el análisis con respecto a la oferta y demanda del servicio que ofrecen los microbuses, en relación al servicio de autobuses (oferta y demanda), determinar si es favorable o desfavorable tomando en cuenta factores socio, políticos y económicos de la sociedad salvadoreña.**

Los datos oficiales obtenidos de la DGTT con respecto a las rutas interurbanas de microbuses, solamente nos fueron entregados al final del estudio. Dichos datos indican que existen diez rutas autorizadas, de las cuales por lo menos 5 son rutas sub-urbanas. De hecho las más importantes por el número de vehículos asignados son rutas sub-urbanas que no nos correspondía estudiar. Las restantes son rutas que por el número de vehículos no tienen ninguna importancia en el contexto del servicio nacional de transporte interurbano de pasajeros, Por otra parte, los alcances del estudio no permitían hacer un estudio detallado del balance oferta - demanda.

El incidente que se presentó en San Miguel cuando estábamos allá, fué indicativo de que existen varias rutas de microbuses que no cuentan con permiso oficial, pero que sin embargo, estaban operando haciendole la competencia a los autobuses. Por esta razón en la seción 7.5.7 (g) se hizo mención, de que "El servicio que prestan algunas rutas interurbanas de microbuses, las cuales aparentemente no tienen

102

permisos oficiales, debe analizarze en forma técnica por medio de un estudio de oferta y demanda de todos los servicios en las rutas sobre las cuales operan. Con base en los resultados de dicho estudio, la DGTT debe establecer la conveniencia de otorgar nuevos permisos, o negarlos". Mal podríamos ponernos a determinar si este servicio es favorable o desfavorable y establecer políticas, tomando en cuenta factores socio, políticos y económicos de la sociedad salvadoreña, sin información suficiente sobre las características de dichas rutas que ni siquiera son oficiales. Cabe añadir que los alcances de este estudio no daban para hacer este tipo de análisis.

Sin embargo, en la misma sección, aún sin información, dimos recomendaciones preliminares sobre el tipo de servicio que deben proveer los microbuses, posiblemente como rutas alimentadoras en tramos de menor demanda a nivel nacional. No se recomienda que sean introducidos extensivamente en forma competitiva con los autobuses para tramos largos; solamente en tramos cortos y con vehículos adecuados, es decir realmente "Minibuses" de 16 a 28 pasajeros, podrían ser autorizados en rutas con escaso servicio de autobuses. Pero todo este debe ser analizado con datos completos de la oferta y de la demanda a nivel nacional y de cada ruta, todo lo cual requiere de investigaciones de campo y de encuestas de origen - destino y/o de productividad ruta por ruta.

7. Establecer si la oferta del servicio de autobuses actuales es favorable a la demanda, es decir si hay simetría en la oferta y la demanda del mismo.

Sobre este tema existen varias referencias a lo largo del estudio. Basta mencionar todo lo que se dice en cuanto a la composición, distribución y estructura de las rutas, las frecuencias, los intervalos, las distancias, las velocidades, el nivel de servicio, las encuestas a los usuarios y otros varios indicadores estadísticos obtenidos de la información suministrada sobre la oferta de rutas. No hay información completa e independiente de demanda ruta por ruta, excepto la estimada en base las frecuencias de las rutas reportadas por la DGTT, y las cuales no son muy confiables; sin embargo, dentro de los alcances del estudio no era posible, por falta de tiempo y de recursos, el hacer encuentas e investigaciones de campo a nivel nacional para obtener estimaciones de demanda ruta por ruta.

Sin embargo, en el informe se comenta en la sección de "Frecuencias y Tiempo de Espera, sección 7.5" sobre este indicativo que refleja el balance oferta-demanda, sugiriéndose que parece existir un buen equilibrio entre oferta y demanda, tanto a lo largo del día como en la distribución de la cantidad de servicio a nivel nacional. En la opinión personal del experto, pero que no tiene fundamentación cuantitativa, excepto en lo conversado con algunos conductores, es que existe un exceso de servicio en ciertas rutas troncales, lo que se traduce en que muchos operadores

tienen los vehículos parados la mayor parte del día y hacen escasamente uno o dos viajes al día, por el exceso de unidades en la ruta; como resultado el negocio no les es rentable, y no se pueden salir del negocio, porque la DGTT no les reponde sus solicitudes de reasignación o abandono del servicio. Pueden existir otras rutas con déficit de servicio, pero no lo podríamos saber sin investigaciones de campo más detalladas.

104

ANEXO 7.5.1

Planilla Utilizada para Encuesta a los Usuarios del Transporte Público

ENCUESTA A LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE PUBLICO

TERMINAL:_____ FECHA:_____

1 Orígen y destino del viaje: _____

Propósito del viaje: _____

☐ Negocios o Trabajo ☐ Familiar ☐ Placer ☐ Diligencias Personales u Otros

2 Cómo cataloga Usted:

Comodidad	Rapidez del Viaje	Tarifa ¢: _____	Atención
☐ Excelente	☐ Muy Bien	☐ Alta	☐ Muy Bien
☐ Buena	☐ Regular	☐ Bien	☐ Regular
☐ Regular	☐ Baja Velocidad	☐ Baja	☐ Mala
☐ Mala	☐ Exceso de Paradas	☐ Alterada	

3 Cúantas veces hace Usted éste viaje al mes? _____

4 Prefiere Usted viajar en: ☐ Autobus ☐ Microbus ☐ Taxí

5 Pagaría Usted una tarifa mayor para obtener:

☐ Más Rapidez ☐ Más Comodidad ☐ Mejor Atención

6 Los autobuses interurbanos en que usted viaja se han varado o accidentado?

☐ Una vez ☐ 2 a 5 veces ☐ Más de 5 veces ☐ Ninguna

7 Los conductores manejan:

☐ Bien ☐ Regular ☐ Imprudentemente

ANEXO 7.5.2

Resultados de las Encuestas a los Usuarios del Transporte Público Interurbano

RESULTADOS DE ENCUESTAS

A LOS USUARIOS

TRANSPORTE INTERURBANO

NOVIEMBRE 1994

CONCLUSIONES

INTRODUCCION

Con el fin de obtener una opinión independiente de la DGTT y de los transportistas, sobre la calidad del servicio, las tarifas y otros aspectos, se diseño una encuesta corta y rapida a una muestra pequeña de los usuarios del servicio de transporte interurbano.

La encuesta fue realizada en el período de Octubre 17 a Octubre 30 de 1,994 en los terminales de Occidente, Oriente, y el Sur en San Salvador, y en los terminales de San Miguel y Usulutan en el oriente del pais.

La encuesta proveyó información importante e interesante para evaluar la calidad del servicio y otros parámetros, como se indica mas adelante.

RESULTADOS DE LA ENCUESTA

PORCENTAJES SOBRE LA ENCUESTA A USUARIOS

Propósito del viaje

Un 39.53% indica que las personas viajan por motivos de trabajo o negocio, y un porcentaje significativo indica que lo hace por motivos familiares 37.18%

Una cantidad en porcentaje muy reducida 4.71% indica que las personas viajan por placer o turismo.

Tipificación del servicio

En cuanto a la comodidad que se da y se observa en las unidades un 49.88% respondió que es regular, y solo un 25.88% dijo ser buena.

El exceso de paradas con un 37.18% suele ser típico en los diferentes servicios a nivel nacional y un 31.29% indica ser regular.

El 52.94% de la muestra indica que el precio de la tarifa esta bien, un 23.06% resulto de estar alterada y una tasa reducida manifestó que tal tarifa es baja 2.59%

La atención obtuvo un 41.88% como resultado regular, y un 31.06% como muy bien.

Frecuencia de viaje de los usuarios

Un 53.94% dice que viaja de 1 a 10 dias al mes, el 30.82% lo hace de 20 a 30 veces

Preferencia por el tipo de transporte

El 69.41% opta por viajar en autobús, el 25.65% por microbus y solo el 4.94% por taxi.

Disponibilidad del usuario a pagar una tarifa mayor

Una buena parte 77.88% esta dispuesto a pagar un precio mayor para obtener en primer lugar mas comodidad, en segundo lugar lo haría por mas rapidez y en tercer lugar por una mejor atención.

Frecuencia de accidentes o desperfectos mecánicos

Un 38.35% manifiesta que ninguna vez a presenciado este tipo de accidente mientras se hace uso de la unidad, y el resto cree haberlo presenciado de una a mas veces.

Forma en que conducen los motoristas

El 40.94% respondió que este servicio es regular, un 29.88% lo hace bien y un 29.18% lo hace imprudentemente.

ENCUESTA AL USUARIO DE TRANSPORTE PUBLICO EN TODAS LAS TERMINALES DEL PAIS

	T.OC	%	T.OR	%	T.SUR	%	SM	%	US	%	PAIS	%
Proposito del viaje												
Negocios o trabajo	57	37.50%	80	43.48%	11	28.21%	9	33.33%	11	47.83%	168	39.53%
Familiar	52	34.21%	71	38.59%	19	48.72%	9	33.33%	7	30.43%	158	37.18%
Placer	12	7.89%	4	2.17%	2	5.13%	1	3.70%	1	4.35%	20	4.71%
Diligencias personales u otros	31	20.39%	29	15.76%	7	17.95%	8	29.63%	4	17.39%	79	18.59%
	152	100.00%	184	100.00%	39	100.00%	27	100.00%	23	100.00%	425	100.00%
Como cataloga usted												
Comodidad												
Excelente	11	7.24%	18	9.78%	0	0.00%	1	3.70%	0	0.00%	30	7.06%
Buena	46	30.26%	47	25.54%	13	33.33%	1	3.70%	3	13.04%	110	25.88%
Regular	75	49.34%	89	48.37%	23	58.97%	12	44.44%	13	56.52%	212	49.88%
Mala	20	13.16%	30	16.30%	3	7.69%	13	48.15%	7	30.43%	73	17.18%
	152	100.00%	184	100.00%	39	100.00%	27	100.00%	23	100.00%	425	100.00%
Rapidez del viaje												
Muy bien	49	32.24%	48	26.09%	1	2.56%	0	0.00%	0	0.00%	98	23.06%
Regular	46	30.26%	68	36.96%	10	25.64%	7	25.93%	2	8.70%	133	31.29%
Baja velocidad	12	7.89%	11	5.98%	1	2.56%	7	25.93%	5	21.74%	36	8.47%
Exceso de paradas	45	29.61%	57	30.98%	27	69.23%	13	48.15%	16	69.57%	158	37.18%
	152	100.00%	184	100.00%	39	100.00%	27	100.00%	23	100.00%	425	100.00%
Tarifa $												
Alta	29	19.00%	46	25.00%	9	23.00%	4	14.81%	3	13.04%	91	21.41%
Bien	89	58.55%	105	57.07%	8	20.51%	8	29.63%	15	65.22%	225	52.94%
Baja	5	3.29%	5	2.72%	0	0.00%	1	3.70%	0	0.00%	11	2.59%
Alterada	29	19.00%	28	15.22%	22	56.41%	14	51.85%	5	21.74%	98	23.06%
	152	100.00%	184	100.00%	39	100.00%	27	100.00%	23	100.00%	425	100.00%
Atencion												
Muy bien	60	39.47%	68	36.96%	3	7.69%	1	3.70%	0	0.00%	132	31.06%
Regular	66	43.42%	73	39.67%	22	56.41%	10	37.04%	7	30.43%	178	41.88%
Mala	26	17.11%	43	23.37%	14	35.90%	16	59.26%	16	69.57%	115	27.06%
	152	100.00%	184	100.00%	39	100.00%	27	100.00%	23	100.00%	425	100.00%
Cuantas veces hace Usted este viaje al mes ?												
1 - 10 veces	101	66.45%	98	53.26%	13	33.33%	6	22.22%	7	30.43%	225	52.94%

ENCUESTA AL USUARIO DE TRANSPORTE PUBLICO EN TODAS LAS TERMINALES DEL PAIS

	T.OC	%	T.OR	%	T.SUR	%	SM	%	US	%	PAIS	%
11 - 20 veces	17	11.18%	22	11.96%	14	35.90%	10	37.04%	6	26.09%	69	16.
20 - 30 veces	34	22.37%	64	34.78%	12	30.77%	11	40.74%	10	43.48%	131	30.
	152	100.00%	184	100.00%	39	100.00%	27	100.00%	23	100.00%	425	100.
Prefiere usted viajar en:												
Autobus	112	73.68%	146	79.35%	16	41.03%	13	48.15%	8	34.78%	295	69.
Microbus	35	23.03%	32	17.39%	18	46.15%	11	40.74%	13	56.52%	109	25.
Taxi	5	3.29%	6	3.26%	5	12.82%	3	11.11%	2	8.70%	21	4.
	152	100.00%	184	100.00%	39	100.00%	27	100.00%	23	100.00%	425	100.
Pagaria usted una tarifa mayor para obtener												
Si	119	78.29%	134	72.83%	32	82.05%	26	96.30%	20	86.96%	331	77.
No	33	21.71%	50	27.17%	7	17.95%	1	3.70%	3	13.04%	94	22.
	152	100.00%	184	100.00%	39	100.00%	27	100.00%	23	100.00%	425	100.
Mas rapidez	36	30.25%	32	23.88%	14	43.75%	14	53.85%	12	60.00%	108	32.
Mas comodidad	61	51.26%	64	47.76%	8	25.00%	5	19.23%	3	15.00%	141	42.
Mejor atencion	22	18.49%	38	28.36%	10	31.25%	7	26.92%	5	25.00%	82	24.
	119	100.00%	134	100.00%	32	100.00%	26	100.00%	20	100.00%	331	100.
Los autobuses interurbanos en que usted a viajado se han varado o accidentado?												
Una vez	18	11.84%	21	11.41%	5	12.82%	4	14.81%	2	8.70%	50	11.7
2 a 5 veces	28	18.42%	62	33.70%	14	35.90%	9	33.33%	7	30.43%	120	28.2
Mas de 5 veces	34	22.37%	33	17.93%	10	25.64%	6	22.22%	9	39.13%	92	21.6
Ninguna	72	47.37%	68	36.96%	10	25.64%	8	29.63%	5	21.74%	163	38.3
	152	100.00%	184	100.00%	39	100.00%	27	100.00%	23	100.00%	425	100.
Los conductores manejan:												
Bien	42	27.63%	74	40.22%	5	12.82%	3	11.11%	3	13.04%	127	29.8
Regular	62	40.79%	73	39.67%	24	61.54%	9	33.33%	6	26.09%	174	40.9
Imprudentemente	48	31.58%	37	20.11%	10	25.64%	15	55.56%	14	60.87%	124	29.1
	152	100.00%	184	100.00%	39	100.00%	27	100.00%	23	100.00%	425	100.

T.OC = TERMINAL DE OCCIDENTE
T.OR = TERMINAL DE ORIENTE
T.SUR = TERMINAL DEL SUR
SM = TERMINAL DE SAN MIGUEL
US = TERMINAL DE USULUTAN

115

A. TERMINAL DE OCCIDENTE

Propósito del viaje

El 37.5% manifestó que viaja por negocios o trabajo, y el 34.21% lo hacen con objetivos familiares, solamente un porcentaje muy reducido 7.89%, indica que viaja por placer.

Tipificación del servicio

Con respecto a la comodidad en los autobuses un porcentaje bastante pequeño 7.24% respondió que es excelente. En cuanto a la rapidez, un 62.5% considera que es bastante bueno y que no hay mayor obstáculo en el transcurso del viaje. Solo un 29.61% indico que había un exceso de paradas, esto muchas veces se puede dar en los servicios de transporte que no es directo, y es conocido por el pasajero antes de iniciar el viaje.

El 58.55% de la muestra manifestó que el precio del pasaje es adecuado, solamente un porcentaje del 19.08% refleja que la tarifa es alta.

En cuanto a la atención se puede decir que anda bastante bien, ya que el 82.89% contestó que es buena o regular.

Frecuencia de viaje de los usuarios

El mayor porcentaje, 66.45% respondió que lo hacen de 1 a 10 veces al mes, en segundo termino, el 22.37% viajan de 20 a 30 veces al mes.

Preferencia por el tipo de transporte

El 78.29% prefieren el autobús, y el 23.03% preferirían hacerlo por microbus; solamente un 3.29% respondió que lo haría por taxi.

Disponibilidad del usuario a pagar una tarifa mayor

Un 78.29% contesto que si, lo harían para obtener en primer lugar mas que todo comodidad, en segundo lugar pagaría tal precio por mas rapidez, y solo un porcentaje bastante reducido acepta un incremento en la tarifa por mayor atención.

Frecuencia de accidentes o desperfectos mecánicos

El 40.79% respondieron que han experimentado mas de dos veces este tipo de situaciones, pero también un 47.37% de las personas nunca se han visto involucradas en un accidente o desperfecto mecánicos de la unidad.

Forma en que conducen los motoristas

El 40.79% manifestó que lo hacen "regular", solo un 27.63% contesto que lo hacían bien, y un 31.58% expresó que son imprudentes.

ENCUESTA AL USUARIO DE TRANSPORTE PUBLICO TERMINAL DE OCCIDENTE

	SS/SA	SS/AH	SS/LL	SS/SO	TOTAL	%
Proposito del viaje						
Negocios o trabajo	15	20	9	13	57	37.50%
Familiar	19	10	5	18	52	34.21%
Placer	3	1	2	6	12	7.89%
Diligencias personales u otros	13	3	6	9	31	20.39%
	50	34	22	46	152	100.00%
Como cataloga usted						
Comodidad						
Excelente	5	2	2	2	11	7.24%
Buena	13	11	8	14	46	30.26%
Regular	26	18	8	23	75	49.34%
Mala	6	3	4	7	20	13.16%
	50	34	22	46	152	100.00%
Rapidez del viaje						
Muy bien	19	12	7	11	49	32.24%
Regular	16	10	5	15	46	30.26%
Baja velocidad	4	4	0	4	12	7.89%
Exceso de paradas	11	8	10	16	45	29.61%
	50	34	22	46	152	100.00%
Tarifa ¢						
Alta	14	4	1	10	29	19.08%
Bien	23	25	16	25	89	58.55%
Baja	1	2	0	2	5	3.29%
Alterada	12	3	5	9	29	19.08%
	50	34	22	46	152	100.00%
Atencion						
Muy bien	21	15	10	14	60	39.47%
Regular	22	11	9	24	66	43.42%
Mala	7	8	3	8	26	17.11%
	50	34	22	46	152	100.00%
Cuantas veces hace Usted este viaje al mes ?						
1 - 10 veces	32	23	12	34	101	66.45%

ENCUESTA AL USUARIO DE TRANSPORTE PUBLICO TERMINAL DE OCCIDENTE

	SS/SA	SS/AH	SS/LL	SS/SO	TOTAL	
11 - 20 veces	7	4	4	2	17	11
20 - 30 veces	11	7	6	10	34	22
	50	34	22	46	152	100
Prefiere usted viajar en:						
Autobus	39	18	18	37	112	73
Microbus	8	16	4	7	35	23
Taxi	3	0	0	2	5	3
	50	34	22	46	152	100
Pagaria usted una tarifa mayor para obtener						
Si	39	27	17	36	119	78
No	11	7	5	10	33	21
	50	34	22	46	152	100
Mas rapidez	9	9	4	14	36	30
Mas comodidad	23	11	11	16	61	51
Mejor atencion	7	7	2	6	22	18
	39	27	17	36	119	100
Los autobuses interurbanos en que usted a viajado se han varado o accidentado?						
Una vez	6	2	3	7	18	11.
2 a 5 veces	4	8	5	11	28	18.
Mas de 5 veces	12	10	4	8	34	22.
Ninguna	28	14	10	20	72	47.
	50	34	22	46	152	100.
Los conductores manejan:						
Bien	12	10	9	11	42	27.
Regular	18	17	10	17	62	40.
Imprudentemente	20	7	3	18	48	31.
	50	34	22	46	152	100.

SS = SAN SALVADOR
AH = AHUACHAPAN
LL = LA LIBERTAD
SO = SONSONATE

B. TERMINAL DE ORIENTE

Propósito del viaje

El 43.48% indica que las personas viajan por negocios de trabajo o negocios, un 38.59% lo hace por motivos familiares y solo un porcentaje reducido indica que lo hace por placer

Tipificación del servicio

En cuanto a la comodidad un 48.37% respondió que es regular, para la rapidez un 36.96% indica que es regular durante el recorrido, y un 30.98% respondió que se presentan un exceso de paradas. Un 26.09% dijo que el servicio esta muy bien.

El 57.07% dijo que la tarifa está bien, el 25.00% dijo que es elevada y un 2.72% manifestó que es bajo.

En cuanto a la atención que ofrece en los autobuses, un 36.96% respondió que esta muy bien, un 39.67% dijo que regular, y solamente un 23.37% respondió que es mala.

Frecuencia de viaje de los usuarios

Se obtuvo que un 53.26% de las personas, lo hacen de 1 a 10 veces al mes. El porcentaje que le sigue en proporción son los que contestaron que lo hacían de 20 a 30 veces.

Preferencia por el tipo de transporte

Las personas prefieren usar el autobús según el resultado del 79.35%, en segundo lugar prefieren el microbus: 17.39% y solo una pequeña parte de la población 3.26% opinaron que prefieren el taxi.

Disponibilidad del usuarios a pagar una tarifa mayor

Los pasajeros que están de acuerdo a un incremento al precio son el 72.83%, para obtener en primer lugar comodidad en segundo mayor atención y por ultimo rapidez.

Frecuencia de accidentes o desperfectos mecánicos

El 36.96% dice que ninguna vez ha estado en ningún accidente o desperfecto máquinas durante el viaje, y el 51.63% indica que han experimentado dos o mas veces dichos actos durante el recorrido a sus destinos.

Forma en que conducen los motoristas

Un 40.22% contestaron que bien, porcentaje que es bastante significativo, un 39.67% dijo que lo hacian regular y solo un 20.11% contesto que lo hacen imprudentemente.

ENCUESTA AL USUARIO DE TRANSPORTE PUBLICO TERMINAL DE ORIENTE

	SS/CU	SS/US	SS/CA	SS/SV	SS/SM	SS/MA	SS/CH	TOTAL	%
Proposito del viaje									
Negocios o trabajo	11	2	19	6	11	15	16	80	43.48%
Familiar	10	2	11	12	8	14	14	71	38.59%
Placer	0	0	0	1	2	1	0	4	2.17%
Diligencias personales u otros	3	1	9	6	4	3	3	29	15.76%
	24	5	39	25	25	33	33	184	100.00%
Como cataloga usted									
Comodidad									
Excelente	3	1	5	1	5	3	0	18	9.78%
Buena	2	2	8	8	11	9	7	47	25.54%
Regular	14	2	18	10	8	15	22	89	48.37%
Mala	5	0	8	6	1	6	4	30	16.30%
	24	5	39	25	25	33	33	184	100.00%
Rapidez del viaje									
Muy bien	6	2	8	6	10	9	7	48	26.09%
Regular	8	1	17	8	7	16	11	68	36.96%
Baja velocidad	3	0	2	1	0	3	2	11	5.98%
Exceso de paradas	7	2	12	10	8	5	13	57	30.98%
	24	5	39	25	25	33	33	184	100.00%
Tarifa $									
Alta	6	4	5	10	7	7	7	46	25.00%
Bien	9	1	24	14	13	22	22	105	57.07%
Baja	1	0	0	0	3	1	0	5	2.72%
Alterada	8	0	10	1	2	3	4	28	15.22%
	24	5	39	25	25	33	33	184	100.00%
Atencion									
Muy bien	7	3	13	11	15	10	9	68	36.96%
Regular	8	1	15	10	6	16	17	73	39.67%
Mala	9	1	11	4	4	7	7	43	23.37%
	24	5	39	25	25	33	33	184	100.00%
Cuantas veces hace Usted este viaje al mes ?									
1 - 10 veces	7	5	17	15	22	12	20	98	53.26%

ENCUESTA AL USUARIO DE TRANSPORTE PUBLICO TERMINAL DE ORIENTE

	SS/CU	SS/US	SS/CA	SS/SV	SS/SM	SS/MA	SS/CH	TOTAL	%
11 - 20 veces	6	0	5	2	2	3	4	22	11.96%
20 - 30 veces	11	0	17	8	1	18	9	64	34.78%
	24	5	39	25	25	33	33	184	100.00%
Prefiere usted viajar en:									
Autobus	19	4	34	22	16	25	26	146	79.35%
Microbus	5	1	5	3	6	6	6	32	17.39%
Taxi	0	0	0	0	3	2	1	6	3.26%
	24	5	39	25	25	33	33	184	100.00%
Pagaria usted una tarifa mayor para obtener									
Si	18	5	29	16	20	21	25	134	72.83%
No	6	0	10	9	5	12	8	50	27.17%
	24	5	39	25	25	33	33	184	100.00%
Mas rapidez	3	0	6	4	8	3	8	32	23.88%
Mas comodidad	8	5	15	11	3	13	9	64	47.76%
Mejor atencion	7	0	8	1	9	5	8	38	28.36%
	18	5	29	16	20	21	25	134	100.00%
Los autobuses interurbanos en que usted a viajado se han varado o accidentado?									
Una vez	6	2	4	2	2	4	1	21	11.41%
2 a 5 veces	10	1	15	7	6	11	12	62	33.70%
Mas de 5 veces	6	0	8	5	2	4	8	33	17.93%
Ninguna	2	2	12	11	15	14	12	68	36.96%
	24	5	39	25	25	33	33	184	100.00%
Los conductores manejan:									
Bien	8	2	13	14	13	9	15	74	40.22%
Regular	5	2	18	7	9	18	14	73	39.67%
Imprudentemente	11	1	8	4	3	6	4	37	20.11%
	24	5	39	25	25	33	33	184	100.00%

SS = SAN SALVADOR
CU = CUSCATLAN
US = USULUTAN
CA = CABAÑAS
SV = SAN VICENTE
SM = SAN MIGUEL
MA = MUNICIPIOS ALEDAÑOS
CH = CHALATENANGO

C. TERMINAL DEL SUR O PACIFICO

Propósito del viaje

Un 48.72% contesto que viaja por motivos familiares, siendo este mas elevado que el porcentaje de negocios o trabajo 28.21%, también puede notarse que un 5.13% lo hace por placer, porcentaje mas elevado en promedio con relación a las dos anteriores terminales.

Tipificación del servicio

El 58.97% indica que la comodidad es regular, un 33.33% que es buena, nadie respondió que hay excelencia. El 69.23% indica un exceso de paradas y un 25.64% que la rapidez es regular.

El 56.41% indican que la tarifa esta alterada, un 23.08% que es alta, y un 20.51% que bien. En cuanto a la atención un 56.41% indico que es regular y el 33.90% que es mala, solo un porcentaje reducido del 7.69% indica que es muy buena.

Frecuencia de viaje de los usuarios

El 35.90% indico que lo hace de 11 a 20 veces, un 33.33% de 1 a 10 veces, y por ultimo un 30.77% lo hace de 20 a 30 veces.

Preferencia por el tipo de transporte

El 46.15% contesto que prefieren el microbus, el 41.03% en autobús y solo el 12.82% indica que taxi.

Disponibilidad del usuario a pagar una tarifa mayor

Un 82.05% respondió que si, si se mejora en primer lugar la rapidez, en segundo lugar mejor atención, y por ultimo mas comodidad. Solamente un 17.95% respondió que debe incrementarse la tarifa.

Frecuencia de accidentes o desperfectos mecánicos

Con respectos a la frecuencia que los pasajeros han experimentado accidentes o desperfectos mecánicos contestaron así; 25.64% ninguna vez y 61.54% mas de dos veces.

Forma en que conducen los motoristas

En cuanto al manejo de las unidades un 61.54% indico que lo hacen regular, un 25.64% imprudente, y solo un 12.82% que lo hacen bien.

ENCUESTA AL USUARIO DE TRANSPORTE PUBLICO TERMINAL DEL SUR O PACIFICO

	SS/LP	SS/GS	TOTAL	%
Proposito del viaje				
Negocios o trabajo	5	6	11	28.21%
Familiar	12	7	19	48.72%
Placer	2	0	2	5.13%
Diligencias personales u otros	3	4	7	17.95%
	22	17	39	100.00%
Como cataloga usted				
Comodidad				
Excelente	0	0	0	0.00%
Buena	5	8	13	33.33%
Regular	15	8	23	58.97%
Mala	2	1	3	7.69%
	22	17	39	100.00%
Rapidez del viaje				
Muy bien	1	0	1	2.56%
Regular	7	3	10	25.64%
Baja velocidad	1	0	1	2.56%
Exceso de paradas	13	14	27	69.23%
	22	17	39	100.00%
Tarifa ¢				
Alta	4	5	9	23.08%
Bien	6	2	8	20.51%
Baja	0	0	0	0.00%
Alterada	12	10	22	56.41%
	22	17	39	100.00%
Atencion				
Muy bien	1	2	3	7.69%
Regular	12	10	22	56.41%
Mala	9	5	14	35.90%
	22	17	39	100.00%
Cuantas veces hace Usted este viaje al mes ?				
1 - 10 veces	5	8	13	33.33%

ENCUESTA AL USUARIO DE TRANSPORTE PUBLICO TERMINAL DEL SUR O PACIFICO

	SS/LP	SS/US	TOTAL	%
11 - 20 veces	10	4	14	35.90%
20 - 30 veces	7	5	12	30.77%
	22	17	39	100.00%
Prefiere usted viajar en:				
Autobus	9	7	16	41.03%
Microbus	10	6	18	46.15%
Taxi	3	2	5	12.82%
	22	17	39	100.00%
Pagaria usted una tarifa mayor para obtener				
Si	20	12	32	82.05%
No	2	5	7	17.95%
	22	17	39	100.00%
Mas rapidez	6	8	14	43.75%
Mas comodidad	6	2	8	25.00%
Mejor atencion	8	2	10	31.25%
	20	12	32	100.00%
Los autobuses interurbanos en que usted a viajado se han varado o accidentado?				
Una vez	2	3	5	12.82%
2 a 5 veces	6	8	14	35.90%
Mas de 5 veces	8	2	10	25.64%
Ninguna	6	4	10	25.64%
	22	17	39	100.00%
Los conductores manejan:				
Bien	5	0	5	12.82%
Regular	14	10	24	61.54%
Imprudentemente	3	7	10	25.64%
	22	17	39	100.00%

SS = SAN SALVADOR
LP = LA PAZ
US = USULUTAN

D. TERMINAL DE SAN MIGUEL

Propósito del viaje

El 33.33% respondió que por trabajo, de la misma manera y en misma proporción fue el resultado de los que se trasladan por motivos familiares 33.33%, un 29.63% por diligencias personales. Solo un 3.70% dijo que lo hace por placer.

Tipificación del servicio

Un 48.15% afirman que la comodidad es mala, el 44.44% que es regular y solamente un 7.4% creen que es buena y excelente.

En cuanto a la rapidez del viaje el 48.15% contesto que las unidades hacen un exceso de paradas, y el 25.93% que los recorridos se realizan a baja velocidad.

Un 51.85% contesto que la tarifa esta alterada, un 29.63% respondio que la tarifa esta bien, y un 3.70% contesto que la tarifa es baja.

El 59.26% respondió que la atención es mala, y un 37.04% que es regular.

Frecuencia de viajes de los usuarios

El mayor porcentaje: 40.74% lo obtuvo los que lo hacen de 20 a 30 veces, un 37.04% que lo hacen de 11 a 20 veces y un porcentaje menor del 22.22% viajan de 1 a 10 veces.

Preferencia por el tipo de transporte

En cuanto a la elección del tipo de transporte prefieren el autobús con un 48.15%, un 40.74% respondió que en microbus, y un 11.11% dijo que por taxi.

Disponibilidad del usuario a pagar una tarifa mayor

Un 96.30% esta de acuerdo en pagar una tarifa mayor de la actual, para obtener en primer lugar mas rapidez, mayor atención como segundo lugar y por ultimo mejor comodidad.
Solo un 3.70% dijo no estar de acuerdo a un incremento en la tarifa

Frecuencia de accidentes o desperfectos mecánicos

Un 29.63% respondió que ninguna vez ha experimentado un accidente, el 55.55% mas de dos veces, y el 14.81% solamente una vez.

Forma en que conducen los motoristas

Un 55.56% contesto que los motoristas manejan imprudentemente al realizar su trabajo, el 33.33% que lo hacen regular, y solo un porcentaje de 11.11% dice hacerlo bien.

ENCUESTA AL USUARIO DE TRANSPORTE PUBLICO TERMINAL DE SAN MIGUEL

	SM	%
11 - 20 veces	10	37.04%
20 - 30 veces	11	40.74%
	27	100.00%
Prefiere usted viajar en:		
Autobus	13	48.15%
Microbus	11	40.74%
Taxi	3	11.11%
	27	100.00%
Pagaria usted una tarifa mayor para obtener		
Si	26	96.30%
No	1	3.70%
	27	100.00%
Mas rapidez	14	53.85%
Mas comodidad	5	19.23%
Mejor atencion	7	26.92%
	26	100.00%
Los autobuses interurbanos en que usted a viajado se han varado o accidentado?		
Una vez	4	14.81%
2 a 5 veces	9	33.33%
Mas de 5 veces	6	22.22%
Ninguna	8	29.63%
	27	100.00%
Los conductores manejan:		
Bien	3	11.11%
Regular	9	33.33%
Imprudentemente	15	55.56%
	27	100.00%

ENCUESTA AL USUARIO DE TRANSPORTE PUBLICO TERMINAL DE SAN MIGUEL

	SM	%
Proposito del viaje		
Negocios o trabajo	9	33.33%
Familiar	9	33.33%
Placer	1	3.70%
Diligencias personales u otros	8	29.63%
	27	100.00%
Como cataloga usted		
Comodidad		
Excelente	1	3.70%
Buena	1	3.70%
Regular	12	44.44%
Mala	13	48.15%
	27	100.00%
Rapidez del viaje		
Muy bien	0	0.00%
Regular	7	25.93%
Baja velocidad	7	25.93%
Exceso de paradas	13	48.15%
	27	100.00%
Tarifa ¢		
Alta	4	14.81%
Bien	8	29.63%
Baja	1	3.70%
Alterada	14	51.85%
	27	100.00%
Atencion		
Muy bien	1	3.70%
Regular	10	37.04%
Mala	16	59.26%
	27	100.00%
Cuantas veces hace Usted este viaje al mes ?		
1 - 10 veces	6	22.22%

E. TERMINAL DE USULUTAN

Propósito del viaje

El 47.83% indica que las personas se trasladan por razones de trabajo, y un 30.43% lo hace por cuestiones familiares.

Tipificación del servicio

En cuanto a la comodidad el 56.52% indico que es regular, un 30.43% indico que es malo, y en la opción de excelente resulto ser nulo. En cuanto a la rapidez, el 69.57% indica que las unidades tienen un exceso de paradas cuando se trasladan, y un 21.74% indica que se conducen a baja velocidad.

En cuanto al precio de la tarifa, un 65.22% contesto que esta bien. Al respecto de la atención, un 69.57% indico que es mala, y el 30.43% regular.

Frecuencia de viajes de los usuarios

El 43.48% lo hace de 20 a 30 veces, el 30.43% de 1 a 10 veces, y el 26.09% de 11 a 20 veces.

Preferencia por el tipo de transporte

Un 56.52% expreso que el microbus, el 34.78% en autobús, solo el 8.70% indico hacerlo por taxi.

Disponibilidad del usuario a pagar una tarifa mayor

El 86.96% indico estar de acuerdo a un incremento del pasaje para tener en primer lugar rapidez en su servicio, en segundo mejor atención y en tercer lugar mas comodidad.

Frecuencia de accidentes o desperfectos mecánicos

El 69.56% indico que se ha accidentado de dos veces a mas, el 21.74% ninguna vez, y solo el 8.70% una vez.

Forma en que conducen los motoristas

El 13.04% expreso que manejan bien el 13.04%, el 26.09% que lo hacen regular, y un porcentaje elevado del 60.87% lo hace imprudentemente.

ENCUESTA AL USUARIO DE TRANSPORTE PUBLICO TERMINAL DE USULUTAN

	US	%
Proposito del viaje		
Negocios o trabajo	11	47.83%
Familiar	7	30.43%
Placer	1	4.35%
Diligencias personales u otros	4	17.39%
	23	100.00%
Como cataloga usted		
Comodidad		
Excelente	0	0.00%
Buena	3	13.04%
Regular	13	56.52%
Mala	7	30.43%
	23	100.00%
Rapidez del viaje		
Muy bien	0	0.00%
Regular	2	8.70%
Baja velocidad	5	21.74%
Exceso de paradas	16	69.57%
	23	100.00%
Tarifa ¢		
Alta	3	13.04%
Bien	15	65.22%
Baja	0	0.00%
Alterada	5	21.74%
	23	100.00%
Atencion		
Muy bien	0	0.00%
Regular	7	30.43%
Mala	16	69.57%
	23	100.00%
Cuantas veces hace Usted este viaje al mes ?		
1 - 10 veces	7	30.43%

ENCUESTA AL USUARIO DE TRANSPORTE PUBLICO TERMINAL DE USULUTAN

	US	%
11 - 20 veces	6	26.09%
20 - 30 veces	10	43.48%
	23	100.00%
Prefiere usted viajar en:		
Autobus	8	34.78%
Microbus	13	56.52%
Taxi	2	8.70%
	23	100.00%
Pagaria usted una tarifa mayor para obtener		
Si	20	86.96%
No	3	13.04%
	23	100.00%
Mas rapidez	12	60.00%
Mas comodidad	3	15.00%
Mejor atencion	5	25.00%
	20	100.00%
Los autobuses interurbanos en que usted a viajado se han varado o accidentado?		
Una vez	2	8.70%
2 a 5 veces	7	30.43%
Mas de 5 veces	9	39.13%
Ninguna	5	21.74%
	23	100.00%
Los conductores manejan:		
Bien	3	13.04%
Regular	6	26.09%
Imprudentemente	14	60.87%
	23	100.00%

ANEXO 7.7.1

Planilla de Encuesta a Operadores del Transporte de Público

ENCUESTA A LOS OPERADORES DEL TRANSPORTE PUBLICO

11 Cómo hace Usted el Mantenimiento a sus Autobuses?

☐ Usted mismo ☐ En taller particular ☐ Su taller propio

Costo Cambio de Aceite/mes: ¢ _____ Costo Repuestos/mes: ¢ _____

Costo Cambio de Frenos/mes: ¢ _____ Costo Afinado/mes: ¢ _____

_____ Costo de Reparación por Accidentes: ¢/año _____

12 Favor especificar lo siguientes Valores Unitarios:

Número de Llantas del Vehiculo: _____

Costo de Llantas Nuevas: ¢/unidad: _____ Duración: _____ Meses

Costo del Combustible ¢/Galón: _____ Consumo: _____ Galones/Dia

Kilómetros Recorridos/Mes-V: _____ Pasajeros/Dia (L . a V.): _____ p/d

Dias Trabajados/Mes: _____ Pasajeros/Sab-Dom: _____ p/d

Vida Util del Vehiculo: _____ años Pasajeros/Mes: _____

Costo de Lubricantes ¢/ Lt.: _____ Costo del Vehiculo Nuevo: ¢ _____

13 Costo de Mano de Obra:

	¢/Mes	Prest. Sociales	Otros	Total (¢/Mes)
Administrativo:				
Chóferes:				
Supervisores:				
Mecánicos:				
Gerente:				

14 Otros Costos:

Alquiler ¢/Mes: _____ Servicios ¢/Mes: _____ Otros ¢/Mes: _____

Publicidad: _____ Costo Seguro ¢/mes: _____

ENCUESTA A LOS OPERADORES DEL TRANSPORTE PUBLICO

1 Empresa: _____ Dirección: _____

_____ _____

_____ Teléfono: _____

2 Nombre del Gerente: _____ Teléfono: _____

3 Nº de Rutas Autorizadas: _____ 4 Nº de Rutas Operando: _____

5 Descripción de las Rutas en Operación:

Origen	Destino	Nº de Ruta	Tiempo de Viaje	Nº de Vehiculos	Frecuencia	Tarifa

6 Flota de Vehiculos Existente:

Marca	Año	G/D	Capacidad Sent.	Capacidad Parad.	Condición Actual Buena	Condición Actual Regular	Condición Actual Parado

(continúe en una página separada si es necesario)

7 Terminales de las Rutas:

Localización: _____ Nº de Fiscales: _____

8 Número de Chóferes: _____ Número de Cobradores: _____

9 Personal Administrativo: _____ Celadores: _____

10 Personal de Mantenimiento: _____ Otros: _____

ANEXO 7.8.1

Guías ParaTérminos de Referencia Preliminares de Estudios Prioritarios

ESTUDIOS E INVESTIGACIONES QUE DEBE REALIZAR LA D.G.T.T.
OBJETIVOS Y ALCANCES

ESTUDIOS PRIORITARIOS

A) Estudios de Oferta y Demanda por Ruta

Objetivo:

Establecer requerimientos de servicio, balance oferta-demanda, y la necesidad y conveniencia de introducir nuevos tipos de servicios en ciertas rutas.

Alcances:

- Actualizar y establecer la cantidad de líneas o permisos de servicio de autobuses, la flota existente autorizada y sus frecuencias en una muestra de principales rutas en donde:

  - Se considera puede haber exceso o deficit de oferta,
  - En donde existe competencia autorizada, o sin permiso de microbuses
  - Existan nuevas solicitudes de aumento de servicio

- Establecer la cantidad de pasajeros movilizados en días Viernes a Lunes inclusive y Martes a Jueves, por vehículo y total por ruta

- Calcular factores de carga e indices de eficiencia operativa por empresario

- Recomendar, si se requiere, hacer cambios en los niveles de oferta por ruta

- Analizar y recomendar los lineamientos de una nueva política para la introducción de nuevos servicios de microbuses

140

B) Estudios de Costos por Tipo de Empresario y de Ruta

Objetivo:

Establecer la estructura de costos por tipo de empresario, con el fin de obtener criterios para diseñar una política tarifaria y de subsidios.

Alcances:

- Analizar por muestreo de una lista representativa de rutas de distintos tipos los costos de capital, operación y mantenimiento de distintos tipos de tamaños de operadores.

- En conjunto con los resultados del estudio anterior, establecer niveles de rentabilidad de las operaciones.

- Analizar la factibiliddad y conveniencia de establecer una política tarifaria diferencial por tipo de ruta, tipo de empresa y nivel de servicio según la edad de los vehículos.

- Analizar la factibilidad de establecer un subsidio a los operadores, por medio de incentivos para la reposición de la flota, a cambio del subsidio actual al combustible.

- Recomendar sistemas de contabilidad, a ser reportada semanalmente por los operadores a la DGTT, nuevos sistemas de fiscalización simplificados que reemplacen al sistema actual, esquemas tarifarios y de subsidios.

ESTUDIOS DE MENOR PRIORIDAD

A) Estudios de Demanda Global, Origen-Destino

Objetivos:

Establecer los patrones de demanda de transporte público de pasajeros interurbano, por origen-destino a nivel nacional, a fin de reestructurar el sistema de rutas.

Alcances:

- Diseñar, ejecutar y procesar los resultados de una encuesta por muestreo de origen-destino de los viajes totales en transporte público interurbanos a nivel nacional.

- Analizar los resultados de la encuesta y recomendar los cambios que sean necesarios en la estructura de rutas existentes en la actualidad.

- Analizar la magnitud de la demanda que se moviliza en la actualidad en vehículos pick-ups y microbuses, y recomendar una política de asignación de nuevas rutas de microbuses para los actuales operadores de pick-ups.

142

B) Estudio Integral de Terminales Interurbanos

Objetivos:

Analizar la necesidad de ejecutar un Plan Nacional de Terminales de Transporte Público Interurbano, dimensionarlo y analizar su factibilidad económica.

Alcances:

- Definir cuantos y cuales terminales interurbanos deben construirse a nivel nacional, dentro de un Programa de Inversiones a cinco y diez años, en función de la demanda de viajes actual y futura.

- Definir la ubicación aproximada de los terminales recomendados en cada ciudad, tipificar tres o más tipos de terminales para distintos tipos de ciudades y dimensionar los requerimientos para los próximos diez años.

- Estimar los costos de construcción (terrenos, edificios y equipamiento), operación y mantenimiento y estimar posibles ingresos por concepto de utilización y concesiones. Analizar la factibilidad económica de su construcción por el sistema de concesión con el sector privado.

- Desarrollar las bases, criterios y lineamientos para realizar un concurso-licitación para la construcción y operación de los terminales por concesión, con participación de las Alcaldías respectivas y el GOES.

- Recomendar un programa de Inversiones y un Cronograma de Ejecución del mismo para los próximos cinco y diez años.

127

ANEXO 7.10.1

Planilla Utilizada para Encuestas a los Usuarios del Transporte de Carga

ENCUESTA A LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE DE CARGA

1 Empresa: _____

2 Dirección: _____ Teléfonos: _____

_____ _____

_____ Fax: _____

3 Representante: _____

4 Tipo de carga que moviliza: _____

5 Importación: _____ Exportación: _____ Nacional: _____

6 Principales orígenes y destinos, volúmenes movilizados, tarifas usuales recientes por tipo de carga.
(especificar si es solo transporte o si es Pta. Pta.)

Origen	Destino	Tipo de Carga	Tons/año M3/año	¢/Ton
A) Camión				
B) Ferrocarril				

145

ENCUESTA A LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE DE CARGA

7 Percibe Usted que el servicio de transporte de carga en El Salvador es competitivo? _____

Considera que tiene normalmente oportunidad de escoger su transportista, o es un mercado monopolístico? _____

Tiene usted oportunidad de negociar tarifas? _____

8 Cómo cataloga usted las siguientes medidas de calidad del servicio prestado por sus transportistas?

Rapidez O-D	Confiabilidad y Puntualidad	Seguridad	Costo de trasbordo o manejo	Puertos ó Ferrocarriles
☐ Excelente	☐ Excelente	☐ Excelente	☐ Alto	Pto.
☐ Buena	☐ Buena	☐ Buena	☐ Bien	¢/Ton: _____
☐ Regular	☐ Regular	☐ Regular	☐ Bajo	FFRR
☐ Mala	☐ Mala	☐ Mala		¢/Ton: _____

Paso de Fronteras: (indique cual)

Tiempo
- ☐ Menos de 2 Hrs
- ☐ 2 a 6 Hrs
- ☐ Más de 6 Hrs

- ☐ Díficil
- ☐ Bien
- ☐ Regular

(explicar)

Paso Frontera: _____

Costo/Ton _____

Servicio de Pta a Pta
- ☐ Bueno
- ☐ Regular
- ☐ Malo

9 Problemas más serios que enfrenta como usuario:

_____

_____

_____

_____

_____