

658
C146C

UNIVERSIDAD PEDAGOGICA DE EL SALVADOR

101869

FACULTAD DE EDUCACION

TRABAJO DE GRADO

Titulado

“Comportamiento de las empresas de transporte colectivo de pasajeros, ante los nuevos paradigmas de competitividad, en la zona de San Salvador.”



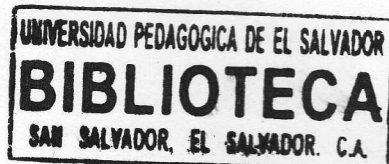
Presentado por:

Dinora Yaneth Calderón Rivera

Pablo Ernesto Ayala Montenegro

Nelson Ulises Pineda

Para optar al grado de Licenciatura en Administración de Empresas



San Salvador, El Salvador, Marzo de 2003

1 0 1 8 6 9

UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA DE EL SALVADOR

UPES

TRIBUNAL EVALUADOR

**LIC. LUIS ALONSO APARICIO
RECTOR**

LIC. JOSE ROBERTO GUTIERREZ
PRESIDENTE

**LIC FRANCISCO MARIANO LARIOS
VICERECTOR**

**ING. LUIS MARIO APARICIO
SECRETARIO GENERAL**

LIC. SAUL... OVIEDO
PRIMER VOCAL

LICDA. CATALINA MERINO DE MACHUCA

DECANA DE LA FACULTAD DE EDUCACION

LIC. JUAN JOSE SAMAYOA M.
SEGUNDO VOCAL

**LIC. MAE OSCAR MAURICO ELIAS VALENCIA
ASESOR**



TRIBUNAL EVALUADOR

Año No. _____

Mes: MARZO

Año: Dos mil Tres

En la Universidad Pedagógica de El Salvador, a las nueve horas del día veintiocho de marzo del año dos mil tres, siendo ésta la día y hora señaladas para la defensa de la tesis: "COMPORTAMIENTO DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS, ANTE LOS NUEVOS PARADIGMAS DE COMPETITIVIDAD, EN LA ZONA DE SAN SALVADOR" presentada por los estudiantes DINORA YANETH CALDERON RIVERA, PABLO ERNESTO AYALA MONTENEGRO y NELSON ULISES PINEDA, para optar al grado de Licenciados en Administración, interesados, después de haber deliberado sobre el tema, se acordó lo siguiente:

LIC. JOSE ROBERTO GUTIERREZ
PRESIDENTE


LIC. JOSE ROBERTO GUTIERREZ

LIC. SAUL ONOASIS VASQUEZ OVIEDO
PRIMER VOCAL

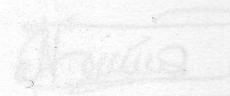

LIC. SAUL ONOASIS VASQUEZ
1er. Vocal

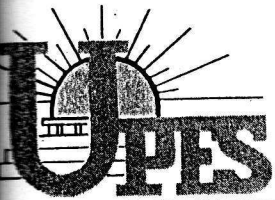

LIC. JUAN JOSE SAMAYOA
2do. Vocal

LIC. JUAN JOSE SAMAYOA M.
SEGUNDO VOCAL

DINORA YANETH CALDERON RIVERA
Sustentante


PABLO ERNESTO AYALA MONTENEGRO
Sustentante


NELSON ULISES PINEDA
Sustentante



UNIVERSIDAD PEDAGOGICA DE EL SALVADOR

7a. Avenida Norte No. 421
San Salvador, El Salvador, C.A.

Tels.: 222-5052, 281-1768
281-1769, 281-1770
Fax: 222-5052
E-mail: upes@salnet.net

LUMINA Y LIBERA

101869

Acta No. _____

Mes: MARZO

Año: Dos mil Tres

En la Universidad Pedagógica de El Salvador, a las nueve horas del día veintiocho de marzo del año dos mil tres, siendo éstos el día y la hora señalados para la defensa de la tesis: **"COMPORTAMIENTO DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS, ANTE LOS NUEVOS PARADIGMAS DE COMPETITIVIDAD, EN LA ZONA DE SAN SALVADOR"**, presentada por los estudiantes **DINORA YANETH CALDERON RIVERA, PABLO ERNESTO AYALA MONTENEGRO Y NELSON ULISES PINEDA**, para optar al grado de Licenciados en Administración de Empresas. El tribunal estando presentes los interesados, después de haber deliberado sobre la defensa de su tesis, ACUERDA: **APROBARLA.**

LIC. JOSE ROBERTO GUTIERREZ
Presidente

LIC. JUAN JOSE MEJIA SAMAYOA
2do. Vocal

LIC. SAUL ONOASIS VASQUEZ
1er. Vocal

DINORA YANETH CALDERON RIVERA
Sustentante

PABLO ERNESTO AYALA MONTENEGRO
Sustentante

NELSON ULISES PINEDA
Sustentante

MINISTERIO DE EDUCACION Y CULTURA

DEDICATORIA

TODO LO PUEDO EN CRISTO QUE ME FORTALECE
Colosenses 4:13

ESTAS SON LAS PALABRAS QUE ME DIERON ALIENTO DESDE EL INCIO DE MI CARRERA HASTA EL FINAL, ES POR ESO QUE EN PRIMER LUGAR TE DOY LAS GRACIAS SEÑOR POR HABERME DADO SABIDURIA Y HABER PUESTO EN MI CAMINO A LAS PERSONAS QUE ME AYUDARON A CONSEGUIR EL PROPOSITO QUE HOY CULMINO. GRACIAS SEÑOR JESUS.

A MI PADRE JOSÉ CARLOS CALDERON LEMUS Y A MI MADRE JULIA MIRNA DE CALDERON POR HABERME APOYADO EN TODA MI VIDA, SIN DEJARME SOLA EN NINGUN MOMENTO Y QUE HOY DEDICO CON MUCHO AMOR Y ORGULLO MI TRIUNFO.

A MIS QUERIDOS HERMANOS MIRNA CAROLINA, CARLINA ESMERALDA JASMIN Y CARLOS JESUS GRACIAS POR SUS PALABRAS DE ALIENTO QUE NUNCA FALTARON.

A MIS ABUELOS MAMA ESTHER, PAPA LUIS Y PAPA JULIO, AGRADEZCO SU COMPRESION Y A MIS TIOS POR EL TIEMPO QUE NO PUDE COMPARTIR CON ELLOS, TAMBIEN DEDICO MI TRIUNFO.

DOY GRACIAS A MIS AMIGOS, COMPAÑEROS DE TRABAJO Y ESTUDIO QUE COLABORARON, ASI COMO TAMBIEN A MIS MAESTRO QUE AYUDARON A ALIMENTAR MIS CONOCIMIENTOS.

DINORA YANETH CALDERON RIVERA

DEDICATORIA

A JEHOVA MI DIOS, POR HABERME DADO SABIDURÍA E INTELIGENCIA PARA ENTENDER Y COMPRENDER EL INMENSO AMOR PARA CONMIGO; Y POR PERMITIR QUE MIS PADRES Y MI FAMILIA ESTEN A MI LADO DURANTE ESTE MOMENTO IMPORTANTE DE MI VIDA.

A MIS PADRES JOSÉ RENE AYALA Y TEVITA MONTENEGRO, QUIENES DE MANERA PERMANENTE ME MOTIVARON Y ALENTARON A CULMINAR LA META PROPUESTA. PADRES ESTE TITULO ACADEMICO LO COMPARTO CON TODA HUMILDAD.

A MI ESPOSA ADA MILCA GARCIA FRANCO, QUIEN HA COMPLEMENTADO MI VIDA CON SU AMOR Y COMPRENSIÓN Y QUIEN EN TODO MOMENTO ME IMPULSO SIN DESMAYAR A SEGUIR LA RUTA PROPUESTA.

A MIS AMADÍSIMOS HIJO E HIJAS PABLO ERNESTO, MONICA PATRICIA Y ALICIA ESTHER A QUIENES DE MANERA ESPECIAL DEDICO MI TRIUNFO Y A LA VEZ AGRADECERLES LA COMPRENSIÓN POR LAS HORAS NO COMPARTIDAS Y POR SUS PERMANENTES PALABRAS DE ALIENTO.

PABLO ERNESTO AYALA MONTENEGRO.



Acto que Dedico

Como muestra de reconocimiento sincero y profundo a quienes me ayudaron a hacer posible este triunfo.

A Dios Todopoderoso y a la Santísima Virgen de Guadalupe

Por ser mi guía y mi fortaleza para culminar mis estudios.

A mi Esposa Rosario de Pineda

Quien siempre ha estado conmigo en las buenas y en las malas, especialmente por que con su apoyo, paciencia y palabras supo darme fuerzas para seguir adelante en los momentos más difíciles de mi carrera.

A mis hijos: Christian Antonio, Nelson José y Katherine Rosario

Que son fuente principal de inspiración para escalar un peldaño más en mi vida.

A mi madre: Carmen Esperanza de Montoya

Por guiarme en el camino de la vida y su apoyo espiritual para que pudiera realizar mis aspiraciones.

A mis profesores

Por transmitirnos sus conocimientos los cuales nos ayudaron a desarrollarnos como profesionales y así realizar nuestro trabajo de tesis.

A mis compañeros de tesis: Pablo Ernesto Ayala y Dinora Calderón

Por formar un excelente equipo de trabajo que permitió el buen desarrollo del proyecto.

A todas las personas que de una u otra forma colaboraron conmigo para hacer posible este triunfo.

Nelson Ulises Pineda

INTRODUCCION

El presente documento de trabajo de grado es el resultado de la investigación relacionada a la Competitividad de las Empresas del transporte de pasajeros en la zona de San Salvador, a partir de la problemática causada por la nueva normativa emitida por el Viceministerio de transporte en el año dos mil como una respuesta a situaciones insostenibles del sistema de rutas de buses y microbuses que circulan todos los días por las calles y avenidas de la Capital Salvadoreña; la ejecución de este estudio se inició a partir del mes de julio del año dos mil dos; dirigido a una población de cincuenta rutas que circulan por el centro de San Salvador, tomándose como muestra cinco rutas, de las cuales se entrevistó a los propietarios de las unidades, y usuarios del servicio respectivamente.

Las causas del problema se sustentan en la suspensión del subsidio del Diesel, la obligatoriedad de renovar la flota de buses, y la Asociatividad obligatoria que propone la nueva normativa, por lo cual esta investigación se enfoca a dicha problemática con el fin de obtener respuestas por parte de los transportistas sobre la nueva normativa en función de la competitividad que actualmente tienen ante los nuevos paradigmas que el entorno presenta al sistema de transporte; así como las opiniones que el usuario tiene del servicio que obligados por las circunstancias tiene que utilizar a diario, especialmente para movilizarse de sus residencias a sus lugares de trabajo y viceversa.

Esta investigación contiene cinco capítulos: el primero aborda la problemática observada, y el enunciado del mismo, el segundo capítulo, se refiere al marco teórico relacionado al sistema general del transporte en nuestro País, la competitividad en el tercer capítulo se aborda las hipótesis supuestas a comprobar, sus variables e indicadores. El cuarto capítulo muestra la metodología e instrumentos y procedimientos utilizados, y el quinto capítulo muestra los resultados obtenidos, las conclusiones y recomendaciones. Finalmente se agrega los instrumentos usados, los Decretos de ley emitidos en relación al sistema de transporte y cuadros de tabulación.

Universidad Pedagógica de El Salvador

Índice

CAPITULO I PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA Y OBJETIVOS

1.1 Planteamiento del problema.....	1
1.2 Enunciado del problema.....	3
1.3 Delimitación del estudio.....	3
1.4 Justificación del estudio.....	4
1.5 Objetivos de la investigación.....	5

CAPITULO II MARCO TEÓRICO .

2.0 Marco teórico.....	6
2.1 Antecedentes.....	6
2.2 Características del Sistema de Transporte.....	7
2.2.1 El Transporte Terrestre.....	7
2.2.2 Otras agravantes del problema del Transporte.....	10
2.2.3 Contaminación del Aire como efecto secundario del sistema transporte de pasajeros.....	12
2.2.4 El papel del gobierno ante el problema del Transporte.....	14
2.3 Competitividad Empresarial.....	15
2.4 Competitividad en el Transporte público de pasajeros.....	18
2.4.1 Criterios de competitividad del transporte público de pasajeros.....	20

CAPITULO III SISTEMA DE HIPÓTESIS, VARIABLES E INDICADORES.

3.0	Hipótesis del Estudio.....	23
3.1	Hipótesis de trabajo.....	23
3.2	Sistema de variables.....	24

CAPITULO IV METODOLOGÍA DEL ESTUDIO

4.0	Tipo de investigación.....	25
4.1	Población y muestra.....	25
4.2	Técnicas e instrumentos.....	26
4.3	Estudio piloto.....	27
4.4	Procedimientos.....	28
4.5	Resultados y análisis.....	29

CAPITULO V CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1	Conclusiones.....	45
5.2	Recomendaciones.....	50
	Bibliografía.....	53

Anexos:

1.	Cuestionario para Usuarios de Transporte
2.	Decreto No. 111
3.	Acuerdo No. 880
4.	Acuerdo No. 402
5.	Ley del Ministerio de Obras Públicas Decreto No. 33
6.	Entrevista a Transportistas
7.	Documentación del Viceministerio de Transporte
8.	Tabla del Banco Multisectorial de Inversiones
9.	Tabulación de Cuestionario para Usuarios

Capítulo I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA Y OBJETIVOS.

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

La Ciudad de San Salvador, Capital de la República de El Salvador, cuenta con una población estimada de 1.2 millones de habitantes; y se moviliza a través del sistema de transporte público de pasajeros alrededor de un millón de personas diariamente. Se considera que los diferentes medios de transporte han sido ineficientes para resolver las necesidades de los usuarios debido a la falta de ordenamiento y de coordinación en la ciudad durante los últimos años. Las causas de dicha situación tienen inicio en la década de los años setenta, en la cual se suscitaron los movimientos históricos más sobresalientes de nuestro país, producto de importantes desajustes en la distribución de la riqueza; la agitación social afectó principalmente a los usuarios en la ciudad capital, incluyendo a los empresarios del transporte público y causó grandes daños en sus autobuses; los cuales en muchas ocasiones fueron objeto de incendio, ametrallamiento, daños en llantas y parabrisas, lo que generó una disminución significativa en el servicio prestado a los habitantes, principalmente a los trabajadores y estudiantes; como consecuencia hubo una disminución tanto en cantidad como en calidad en la prestación del servicio, la cual fue acentuada para los primeros años de los ochenta. Debe recordarse que para dicha época, hubo cambios hasta en la hora nacional vigente en el país y de acuerdo a las necesidades del Gobierno en turno, dificultando aún más el ya precario y deficiente servicio.

Finalmente el establecimiento del estado de sitio y ley marcial, casi anulan toda actividad empresarial nocturna y por supuesto, cualquier tipo de planeación de renovación de flotas fue considerado como no prioritario y de alto riesgo por la banca y por los empresarios del referido sector.

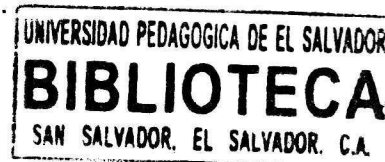
Todo lo anteriormente expresado las bases para un crecimiento desordenado del servicio de transporte público para la ciudad, que si bien nunca fue suspendido totalmente, fue prestado en una forma deficiente y en un ambiente de inseguridad para los usuarios y

peatones en general. Como resultado de lo anterior la población usó como alternativa de transporte colectivo, unidades más pequeñas, tales como los microbuses y pick up, negocio que de manera emergente prosperó convirtiéndose en una alternativa de transporte colectivo hasta la fecha; de acuerdo a dicho entorno, las autoridades del Gobierno de turno, realizaron acciones que en el corto plazo crearon beneficios a los empresarios del transporte, al otorgarles el subsidio del combustible diesel y a la disminución de la tasa arancelaria de importación de repuestos de vehículos. Lo cual creó las condiciones para una creciente motivación de los transportistas para continuar brindando el servicio al usuario capitalino.

Es importante hacer notar que los beneficios mencionados contribuyeron e impulsaron la prestación del servicio por parte de los empresarios; el cual siempre se mantuvo insuficiente, principalmente por la permanente amenaza del boicot a la actividad por las fuerzas alzadas en armas, durante el conflicto interno del país, propiciando una confrontación de proporciones incontrolables durante la década de los ochentas, afectando la población y a los empresarios en general, al incendiar las unidades y otras acciones como los paros al transporte.

El problema se agudizó a finales del año 2000, cuando se dieron hechos que mostraron la fragilidad del sistema, cuando el Gobierno actual, con la visión de mejorar la prestación del servicio hizo cambios de rutas y formas de asociación de los empresarios que no fueron del agrado de los transportistas, provocaron fuertes protestas, paro de buses y otras acciones que obligaron al Ejecutivo a realizar operativos con el objeto de estabilizar la crisis. La nueva normativa dictada por el Gobierno se convirtió en el detonador del problema y propuso nuevos retos a los empresarios; quienes se ven obligados a cambiar de paradigmas para modernizarse y ser mas competitivos y eficientes.

El ámbito de estudio son las rutas que cubren el recorrido por el Centro Histórico de San Salvador, por lo que se han seleccionado cinco rutas de cincuenta unidades cada una aproximadamente que atienden esa zona; y que para efecto del estudio se tomarán las rutas 7, 27, 29, 31 y 44. Por considerarse que tienen un número significativo de unidades con relación a la totalidad de las que circulan en San Salvador.



1.4 JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO

Dado los males endémicos presentados por el transporte público en la Ciudad Capital, el Gobierno de la República presentó un nuevo sistema que permita viabilizar las medidas correctivas al problema. Se hace necesario profundizar en las verdaderas causas del ineficiente servicio prestado a la fecha.

Por otra parte existe información publicada en los principales medios de difusión escrita que representa un valioso aporte a la investigación histórica de los hechos y a estudios de opinión académica; se dispuso de información sobre la implantación del modelo al transporte público de pasajeros en la ciudad capital brindada por funcionarios del VMT en los medios escritos.

Además, se justifica por los frecuentes accidentes de tránsito en las cuales se han visto involucrados máquinas en deplorable estado mecánico y de carrocería, causante directo del luto y dolor en la familia salvadoreña; considerándose el enorme desgaste económico por una parte para los usuarios, quienes se han visto obligados a cambiar sus rutinas de movilización, y por otro lado para las empresas del sector productivo y de servicio quienes disminuyen su productividad debido a los frecuentes paros del transporte; acciones planeadas y ejecutadas por las gremiales de transporte público como son la AEAS, AEAS 2 Y ATP para ejercer presión a las autoridades Gubernamentales.

La presente investigación es de utilidad para dimensionar y comprender los hechos sociales e históricos de la transformación del sistema de transporte urbano de pasajeros en la Ciudad de San Salvador; también como guía bibliográfica en futuras investigaciones, así mismo pueden usarse como referencia para los empresarios de autobuses que

requieren modernizarse y comprender los hechos bajo otra perspectiva global. Este trabajo puede ser utilizado como referencia por parte del VMT para conocer la aceptación o rechazo de los usuarios ante las medidas implantadas.

En la revisión bibliográfica, no se encontró estudios de graduación similares, por lo que este trabajo es novedoso y de gran repercusión para el conocimiento sistematizado del sistema de transporte de pasajeros de San Salvador.

2.1 ANTECEDENTES

1.5 OBJETIVO DE LA INVESTIGACIÓN

General:

Identificar efectos económicos y de competitividad en las empresas ante la nueva normativa de transporte público.

Objetivos específicos

- 1- Identificar efectos en la economía de los empresarios ante la eliminación del subsidio al combustible diesel, como parte importante de las nuevas leyes del transporte colectivo.
- 2- Identificar que acciones han iniciado los empresarios ante el reto de la asociatividad.
- 3- Identificar el potencial de competitividad de las empresas de transporte de pasajeros.
- 4- Conocer la opinión de los pasajeros o usuarios ante la nueva normativa.

Capítulo II

MARCO TEÓRICO Y REFERENCIAL

2.0 MARCO TEÓRICO, GENERALIDADES DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS.

2.1 ANTECEDENTES.

El transporte en El Salvador inició con la movilización de personas de un punto a otro, lo cual hacían a través de Carretas haladas por animales de carga. A medida que fue avanzando el tiempo, fueron haladas por tranvías eléctricas; en el año de 1915, llegó el primer automóvil a nuestro país, pocos años más tarde el camión y el autobús. Fue así, que con la llegada de estos últimos se democratizó en algún sentido la movilización de la población. El Gobierno se esmeró en mejorar las principales calles de la Ciudad de San Salvador y en 1920 fueron asfaltadas. Se instalaron postes de luz de gas, los cuales con el tiempo fueron cambiadas a bombillos eléctricos. Se construyeron alcantarillados y acueductos.

La historia del transporte público de pasajeros parte desde la organización del sistema de Ferrocarriles en nuestro país hasta la actualidad, donde predomina el uso del vehículo de tracción motora de combustible líquido (gasolina, diesel, gas), como son los buses, microbuses y taxis; este sistema por su complejidad ha ido evolucionando, tanto que ha dado lugar a muchos estudios y surgimiento de organizaciones locales e internacionales y la creación de organismos regionales; actualmente el servicio de Ferrocarriles de transporte para pasajeros ha quedado inhabilitado por sus altos costos de operación, y por la falta de pasajeros que prefieren la unidad de transporte por buses y microbuses.

2.2 CARACTERÍSTICAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE

2.2.1 El Transporte Terrestre

Se denomina transporte a la acción de prestar los servicios integrales y conexos, inclusive terminales y sus servicios auxiliares, al traslado de personas, cosas, sustancias y demás, haciendo uso de instalaciones y la red vial.

El transporte terrestre se clasifica según su naturaleza, categoría, subtipo y clase de la manera siguiente:

NATURALEZA

Transporte de carga.

Transporte particular de pasajeros.

Transporte público de pasajeros.

CATEGORIA

Transporte de tracción humana y/o animal.

Transporte de carga liviano.

Transporte de carga pesado.

Transporte de carga extra pesado.

Los servicios de transporte colectivo público de pasajeros se clasifican en:

Servicios públicos.

Servicios de oferta libre.

El servicio público de transporte de pasajeros:

Al enfocarse al servicio de transporte de pasajeros, y especialmente con buses y microbuses, se puede afirmar que las personas usuarias diariamente han sufrido una serie de vejámenes tanto por lo desordenado del sistema como la deficiente atención mostrada por conductores y cobradores; sin embargo, el problema del transporte ha venido creciendo a partir de la década de los 80 con el conflicto armado, en el cual las diferentes rutas y unidades del transporte fueron seriamente afectado por el vandalismo, paros

BIBLIOTECA
UNIVERSIDAD FRANCISCA DE EL SALVADOR

decretados por los grupos sublevados, carencia de una dirección con visión del sistema de transporte, en esa década; en la cual según los medios de comunicación los daños ascendieron a más de mil unidades de transporte, que van desde pinchadura de llantas, hasta la quema total del autobús; el caos fue general; los empresarios no invertían lo suficiente en la renovación de la flota, lo que si proliferó fue la importación de buses viejos los cuales en la actualidad han sobrepasado su vida útil, con la consecuente pérdida de la seguridad física del pasajero. La condición fue superada a mediados de la década de los noventa, con los acuerdos de paz firmados entre las partes en conflicto en que los daños por vandalismo se reducen al mínimo, sin embargo, durante los siguientes cinco años, se continuó el otorgamiento del subsidio al combustible diesel al transportista de pasajeros, dando como resultado una serie de irregularidades que fueron cada vez creando conciencia sobre la corrupción generalizada en dicho sistema principalmente por el uso indebido del subsidio, tanto por los personeros del Gobierno a cargo de la administración del sistema así como por los empresarios del transporte.

Un hecho digno de mencionar es que una importante cantidad de empresarios de microbuses se unieron a la flota de transporte, contribuyendo de manera significativa al servicio y además al desorden en la capital. Esta flota de microbuses otorgó el servicio en condiciones inadecuadas a los usuarios, muchos de los cuales están ubicados en la periferia al este y al norte de la capital, puede entonces evidenciarse que las fallas en el servicio de transporte colectivo de pasajeros en la zona de San Salvador, deben ser corregidas de acuerdo al progreso en los procesos de mejora y de relativa paz que hoy disfruta la sociedad salvadoreña; bajo ese contexto el Viceministerio de transporte ha implementado un nuevo modelo de modernización del servicio de transporte para la ciudad, el cual está ejecutándose desde el mes de noviembre del año 2001; a esta fecha no existe un estudio científico que muestre el grado de efectividad o éxito de las empresas que implantan dicho sistema de manera obligatoria y que el empresario no le concede las ventajas que el Gobierno sostiene que traerá en forma permanente, de igual forma la mayoría de las empresas fueron afectadas por la eliminación del subsidio al combustible diesel decretada por medio del acuerdo número 880 emitido el 27 de noviembre del año 2001 por el Órgano Ejecutivo en el ramo de Economía. Entre sus argumentos especifica lo siguiente:

BIBLIOTECA
MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS DE EL SALVADOR

1. Que la circunstancias que motivaron la implantación del subsidio en referencia han cambiado desde la fecha de su vigencia hasta este momento, señalando la experiencia, que dicha medida no ha contribuido a mejorar el servicio prestado a la población, advirtiendo con ello que para garantizar un sistema de transporte público sano y competente debe prescindirse del subsidio en referencia.

Por tanto,

En uso de sus facultades legales,

Acuerda:



- 1) Déjase sin efecto el acuerdo No 862 de fecha 18 de noviembre de 1981, publicado en el diario oficial No 233 del 18 de diciembre del mismo año, y en consecuencia se elimina a partir del 27 de noviembre del presente año, el subsidio al diesel destinado al transporte público de pasajeros por medio de autobuses.
- 2) El presente acuerdo entrará en vigencia a partir de esta fecha. Comuníquese.

Finalmente un efecto reaccionario por la implantación del sistema fue evidenciado a principios del año dos mil dos, con manifestaciones y paro al servicio prestado a la población, hechos que derivaron en violentas manifestaciones en las calles de la ciudad capital.

De acuerdo con el nuevo modelo, se exige competitividad a las empresas, sin un estudio que explore y defina la factibilidad operativa de las mismas, especialmente en la conformación de la asociatividad; dicha condición establece un reto en la evaluación y orientación del nuevo modelo de servicio. Se estima que los asistentes jurídicos de los gremios de transportistas harán su planteamiento ante la Corte Suprema de Justicia, CSJ. Las resoluciones que ella emita brindarán resultados que indudablemente podrían beneficiar a la sociedad Salvadoreña o la dejarían igual, el sistema implantado supone la creación de rutas y una disminución de la flota actual de autobuses, específicamente aquellas que ingresan al centro histórico en la ciudad capital, los cuales han de funcionar

bajo nueva normativa; que constituye un rompimiento del modelo anterior de funcionamiento.

2.2.2 Otras agravantes del problema del transporte.

Buses y Microbuses se caracterizan por conductores que manejan a excesiva velocidad en lugares de alta concentración peatonal tales como colonias y centros urbanos; la saturación de avenidas y calles paralizándolo a su absoluta discreción, la violación de las más elementales reglas de tránsito, la violencia sobre la dignidad y derechos de los usuarios, peatones y conductores de vehículos particulares.

Un día cualquiera es suficiente para observar y describir el acontecer de la situación antes expuesta; entre las siete y las ocho y media de la mañana, buses y microbuses saturados de gente, se desplazan a toda velocidad por las calles y avenidas de la ciudad.

Entre las nueve y las once y media de la mañana, las mismas lucen semivacías, observándose un tráfico vehicular menor, a las doce del medio día una exagerada aceleración de las unidades en las calles así como peleas de vías, genera tensión entre los conductores lo cual es un escenario de todos los días. Hacia las cuatro y media de la tarde reinician su ciclo de atropellos en forma desconsiderada a sus clientes nocturnos, los cuales utilizan su servicio hasta más o menos las nueve y treinta minutos de la noche.

CAUSAS DEL PROBLEMA 1/

- 1- La desidia Gubernamental. No se prestó atención a la proliferación de nuevas rutas y a la multiplicación irracional de unidades obsoletas. Lo anterior provocó excesiva oferta de buses y microbuses, lo cual alimentó en los empresarios la agresividad en la búsqueda de las zonas de mayor concentración de usuarios potenciales.

1/ ECA 639 – 640 Enero – Febrero 2002.

2- Corrupción sistematizada; otorgamiento de permisos de línea de rutas en todas direcciones, compraventa de licencias de conducir sin llenar los requisitos legales, exoneración en el pago de multas de tránsito, concesiones a importaciones de buses y microbuses.

El aval debería ser con proyección a mediano y largo plazo según el crecimiento de la población, el uso de los espacios urbanos de los centros de trabajo y estudio, los flujos peatonales y vehiculares.

3- La cultura del mundo de los conductores de buses y microbuses. Caracterizada por el abuso, la prepotencia, la agresividad y la poca moral.

La solución a la crisis del transporte público no consiste en reemplazar los autobuses viejos, sino que implica otros componentes que han sido paradigmas de transporte tales como:

1. El control de las tarjetas de circulación.
2. Las necesidades de la población.
3. Los horarios.
4. La ubicación de los centros de trabajo.
5. El sistema vial.
6. La asignación de líneas o franquicias de sector.
7. La competencia de microbuses y taxis.
8. La corrupción generalizada del sistema de transporte.

Para romper éstos paradigmas del sistema es necesario que a través de la educación y la coerción se mejore la conducta y el comportamiento de los conductores, y de los propietarios o empresarios, de las asociaciones de transportistas. Debe incluirse en el proceso anterior las autoridades responsables del viceministerio de transporte; se vuelve necesario que se aplique con rigor la ley de tránsito y se castigue a los infractores quienes amenazan la integridad y la vida de los ciudadanos. El Estado tiene obligación de adoptar medidas drásticas para prevenir que los usuarios sean maltratados e irrespetados en sus derechos fundamentales.

UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA DE EL SALVADOR
BIBLIOTECA

2.2.3 Contaminación del aire, como efecto secundario del sistema de transporte de pasajeros. 2/

La contaminación acústica y la distorsión del medio ambiente son producto del uso inadecuado de motores y pitos estridentes, lo cual se le suma el ruido de motores en general (*vehículos particulares, camiones, trailer, microbuses etc.*); las enfermedades respiratorias son producto de la interacción de diversas fuentes, entre las que podemos mencionar como la más importante, la contaminación ambiental. Se considera que en El Salvador el sector de transporte es el responsable de la mayor parte de toda la contaminación del aire. Instituciones como: Contacto suizo (Swiss Contact), la Organización No-Gubernamental PROECO y la Fundación Salvadoreña para Desarrollo Económico y Social FUSADES han realizado monitoreo de la cantidad de PM10 (partículas menores 10 microgramos), NO2 (Nitratos), O3 (Ozono), Pb (Plomo), y CO (Óxido de carbono); las cuales se caracterizan por la facilidad con que penetra a los pulmones de las personas, esto los hace más dañinos a la salud, sumando a ello que permanecen en el aire más tiempo, y que en gran medida son responsables de las altas tasas de enfermedades respiratorias que en los últimos 5 años registran las estadísticas de salud pública.

Los motores diesel son notorios por emitir grandes cantidades de partículas, generando de 30 a 70 veces más cantidad de PM (parte por millón) que un motor de gasolina; la contaminación en nuestro país es producto de variables generadas por la actividad humana entre las cuales se incluye al sector transporte 3/, es de esperarse que el problema aumente en el futuro; a menos que se tomen medidas técnicas sobre la reducción de la contaminación por emanaciones de gases o humo de vehículos mal regulados. Adicionalmente será necesario un rediseño del sistema de vías urbanas y un eficiente sistema de transporte público que tenga como objetivo minimizar los

2/ ECA 639 – 640 Enero – Febrero 2002.

Universidad Centro Americana. González Luis Armando. Pág. 101 – 108

3/ El Desafío Salvadoreño: De la paz al desarrollo sostenible

Fusades / CEDES. Mayo 1997 Panautou. Y Faris Robert Horvard

Institute for International Development (HIID). Restrepo Carlos. (Fusades) Página 44 y 45.

UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA DE EL SALVADOR
BIBLIOTECA

tiempos de recorridos, los costos de operación de las empresas establecidas en la ciudad de San Salvador, la modernización del sector transporte y la atención al usuario.

PROBLEMAS AMBIENTALES, IMPACTOS Y POLITICAS RECOMENDADAS.

La contaminación del aire como problema de interés social y económico muestra los siguientes aspectos:

1. Daños a la salud
2. Daños materiales
3. Pérdidas en la productividad .

Las políticas, los proyectos e instrumentos impulsadas por el Gobierno con el fin de proporcionar una solución y reducir las causas de los problemas son:

1. El retiro del subsidio de diesel para los buses públicos en vigencia a partir de noviembre de 2001.
2. La liberación de los precios a los combustibles de consumo particular
3. Subasta de los derechos de líneas de buses.
4. Inspección obligatoria de vehículos

Las autoridades responsables para la solución o adopción de medidas ante la problemática planteada son:

1. El Ministerio de Economía, a través de la DPC (Dirección de Protección del Consumidor).
2. La Asamblea Legislativa.
3. El Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social (MSPAS).
4. El Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales (MARN).
5. El Ministerio de Obras Públicas (MOP).
6. La Fundación Salvadoreña de Desarrollo Económico y Social (FUSADES) , como vínculo de la empresa privada.

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES Y ESTADÍSTICA
BIBLIOTECA

2.2.4 El papel del Gobierno ante el problema del transporte público

Según el análisis de la revista "El Salvador Proceso"

Una crisis crea condiciones propicias para generar políticas públicas improvisadas al calor de las emergencias y a la vez es promotora de necesidades. Tal es el caso de la crisis generada por protestas de los empresarios del transporte público, como reacción ante los propósitos del Gobierno por reformar el sector. De hecho el Gobierno señaló que los motivos por los cuales se tomó la decisión de eliminar el subsidio de diesel, fue la no mejora a los servicios prestados a la población y entre otras a las prácticas de "corrupción generalizada"- hecho divulgado a los medios de comunicación social y que para efectos de esta investigación debe interpretarse como propaganda. Entre los supuestos beneficios para la población, se mencionó la reducción de los precios de la gasolina. Sin embargo la tendencia de éstos fue mantenerse y eventualmente incrementarse; pese a que el Estado prometió que el usuario del transporte público no sufriría incrementos en las tarifas de pasajes.

El Gobierno al implantar medidas drásticas para ser acatadas por los empresarios, previó la reacción que éstos mostrarían ante el anuncio de reformar el sector y creó al mismo tiempo mecanismos que vendrían a minimizar los impulsos reactivos de los empresarios de buses. Se les brindó el llamado "paquete de incentivos", el cual contempló la compra de unidades para retirarlas de circulación y la creación de líneas de crédito blando para facilitar la compra de autobuses de modelos más recientes. Al mismo tiempo pretendió mantener el precio con la idea de retirar unidades, algo que fue en contra de la lógica del mercado, en donde una reducción de la oferta incrementa los precios, surgiendo interrogantes ante esta medida, como por ejemplo al reducir el 25% de las unidades de su total, ¿ Se logrará cubrir la demanda que surge durante las horas de mayor afluencia de usuarios (horas pico)? Uno de los aspectos más importantes que no debieron perderse de vista en la crisis social fue la discusión de la forma en que se manejó el subsidio y la necesaria reforma del sector; ya que según experiencias sobre el tema de subsidio en países desarrollados, buena parte del éxito económico y social han sido resultados de los subsidios bien manejados, distribuidos en los diferentes sectores que lo necesiten para alcanzar un beneficio común.

BIBLIOTECA
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES Y ESTADÍSTICAS DEL GOBIERNO DE EL SALVADOR

2.3 LA COMPETITIVIDAD EMPRESARIAL

Existen diferentes estrategias para que una empresa sea competitiva en el entorno que desarrolla sus actividades. Sin embargo cuando la actividad es dirigida por un sólo sector de la población tal es el caso de los empresarios de transporte público de pasajeros de la ciudad de San Salvador, usualmente se conoce como estrategia de negocios.

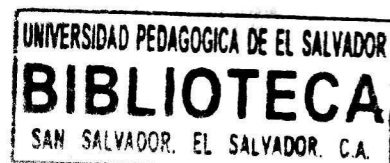
El término estrategia de negocios o estrategia a nivel de negocio se refiere al plan de acción que se pone en marcha para un solo negocio. Se refleja en el patrón de enfoques y medidas creadas por el empresario con el fin de producir un desempeño exitoso en una línea de negocios específica en este caso el transporte de servicio colectivo. La estrategia de negocios consiste en cómo crear y reforzar la posición competitiva a mediano y largo plazo de la compañía en el mercado. Con este fin, la estrategia se interesa principalmente en:

1. Desarrollar respuesta a los cambios que están teniendo lugar en la industria, la economía en general, las áreas reguladoras y políticas.
2. Crear medidas competitivas y enfoques al mercado que conduce a una ventaja sustentable.
3. Unir las iniciativas estratégicas con otros empresarios.
4. Abordar y analizar problemas del entorno a los cuales se enfrenta el negocio.

Es obvio que la estrategia de negocios abarca diversas fuerzas del mercado, tales como las tendencias económicas, las necesidades y población de usuarios del transporte público de pasajeros, la nueva legislación de transporte público y otros factores externos tales como la asociatividad empresarial.

Una buena estrategia esta bien equiparada con la situación externa,^{4/} a medida que el

4 / Porter, Michael. Ventaja competitiva, edit CECSA, xiv imp. 1997



medio ambiente cambia en formas específicas, se hacen los ajustes en la estrategia sobre la base que sea necesaria. El enfoque competitivo básico de las estrategias genéricas toma en cuenta :

- a. ¿Costo bajo / precio bajo?
- b. Segmentación del mercado.
- c. Diferenciación entre productos o servicios.

Los aspectos a considerar para adoptar cada estrategia se plantean a continuación:

- 1.- Activos de la empresa / capacidad instalada.
- 2.- Disponibilidad financiera de la empresa.

Algunas medidas para asegurar una ventaja competitiva, ejemplos: acelerar la investigación y el desarrollo de la cobertura del mercado geográfico de la empresa.

Mejorar la flota rodante, añadir nuevas características del servicio como mejorar el tiempo de recorrido y la puntualidad .

Introducir nuevas tecnologías que podrían ser las tarjetas prepago.

Realizar asociaciones y alianzas estratégicas.

Las estrategias funcionales claves, las fortalezas y las capacidades valiosas desde un punto de vista competitivo son :

- I. Mercadotecnia.
- II. Renovación o mantenimiento de la flota rodante.
- III. Capacitación del recurso humano / relaciones laborales.
- IV. Optimización de la administración financiera.

Todo lo anterior conduce a la integración de cada una de las partes para fortalecer la estrategia de negocios.

El hecho de que la respuesta de una compañía a un cambio externo sea rápida o lenta, tiende a ser una función del tiempo en que pueden desplegarse los acontecimientos. Por

supuesto, algunos cambios externos requieren muy poca respuesta o ninguna, mientras que otros quieren alteraciones significativas en la estrategia. En ocasiones cambian en formas que plantean un formidable obstáculo estratégico, por ejemplo, los transportistas se enfrentan a un reto muy difícil al tratar de mantener su posición frente a los crecientes esfuerzos por reducir la flota vehicular.

Lo que distingue a una estrategia poderosa con una débil son las medidas y enfoques capaces de producir una ventaja competitiva sustentable. La cual posibilita a una compañía a crear buenos proyectos para obtener una utilidad superior al promedio y para tener éxito en la industria del transporte. Sin una ventaja competitiva, una compañía corre el riesgo de que otros rivales poderosos superen su competencia y entonces se encontrara encerradas en un desempeño deficiente.

La creación de una estrategia que produzca una ventaja competitiva sustentable tiene tres facetas.

Primero, decidir cuales son los atributos del producto / servicio (costos y precios más bajos, un mejor servicio, una línea de productos más amplia, un servicio superior al cliente, énfasis en un nicho particular del mercado) que ofrecen la mejor oportunidad de ganar una ventaja competitiva.

Segundo, desarrollar habilidades, experiencia y capacidades competitivas que distinguan a la compañía de sus rivales.

Tercero, tratar de aislar el negocio hasta donde sea posible de los efectos de la competencia.

Por lo común la estrategia de una compañía para competir es tanto ofensiva como defensiva, es decir, algunas acciones son agresivas y equivalen a retos directos por las posiciones de mercado de los competidores; otras en cambio tratan de contrarrestar las presiones competitivas y las acciones de los rivales. Una competencia distintiva es algo que un empresario hace especialmente en comparación con los rivales; por consiguiente, representa una fuente de puntos fuertes competitivos. Asimismo constituye la base para la

ventaja competitiva, debido a que representa la experiencia y los conocimientos o la habilidad que los rivales no tienen y que no pueden igualar fácilmente.

La estrategia también se extiende a los planes de acción para abordar cualquiera de los aspectos especiales relacionados con dicha estrategia, que son propios de la posición competitiva de la compañía y de la situación interna como ejemplo se menciona los casos siguientes:

1. Si es necesario añadir una nueva unidad,
2. Reemplazar el equipo obsoleto.
3. Incrementar los fondos de investigación y desarrollo de la empresa para una estrategia prometedora.
4. Reducir los gravosos gastos de interés.
5. Formar alianzas estratégicas y asociaciones de colaboración.
6. Crear competencias y habilidades valiosas desde el punto de vista competitivo.

Ese ajuste de la estrategia según las habilidades, con el fin de que se adapte a la situación específica de una compañía, es una de las razones por las cuales cada empresa de la misma industria emplea diferentes estrategias de negocios.

2.4 COMPETITIVIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

La competitividad de las empresas del transporte público de pasajeros puede evaluarse desde distintos ángulos y perspectivas según sea los objetivos que se persigan; en el estudio que nos ocupa se trata de identificar aquellas estrategias que los empresarios del transporte están implementando en respuesta a las nuevas disposiciones del Viceministerio de transporte recientemente. En éste sentido se debe evaluar los siguientes aspectos que posteriormente puede hacerse un arreglo en una matriz de análisis ambiental,^{5/} que nos permite conocer en perspectiva la situación a la que se enfrenta el

^{5/} Manganeli, Raymond. " Como hacer Reingeniería" editorial grupo Norma , 1995.

BIBLIOTECA

sector transporte en un ambiente dado, tal como actualmente se encuentran sometidas, así tenemos los elementos de análisis que se pueden considerar.

El ambiente legal

Que se refiere a la normativa relacionada a la organización del sector, las obligaciones fiscales, la inscripción para gozar de la franquicia para la prestación del Gobierno en su crecimiento o reducción de espacios competitivos y otros.

- Decreto No. 33 "Reforma al decreto de creación del viceministerio de transporte, contenido en el decreto ejecutivo no. 72"
- Acuerdo No. 880 "Relacionado con la eliminación del Subsidio"
- Acuerdo No. 402 "Conformar una Comisión **AD-HOC** en la Asamblea Legislativa"
- Decreto No. 111 "Normas transitorias de gestión directa para la prestación del servicio público del transporte colectivo de pasajeros".
- El Reglamento general de Tránsito



El ambiente ecológico

En que se evalúan beneficios o efectos nocivos de la circulación de las unidades del transporte, tales como:

Emanaciones de gases tóxicos por la combustión del diesel, desperdicios no reciclables y espacios para la exposición final, la contaminación por ruidos no tolerables por los humanos, la aceptación o rechazo de la sociedad a las características del servicio ya sea su participación o no en programas de mejoramiento del ambiente.

La normativa para garantizar el funcionamiento adecuado de motores y la emanación de los gases contaminantes está en proceso de revisión por parte de las autoridades.

gubernamentales; sin embargo los empresarios del transporte público de pasajeros están conscientes de la próxima ejecución de este requisito

El ambiente laboral

En este aspecto se requiere ponderar como se desarrollan los sectores sindicales, los salarios, las prestaciones laborales, la capacitación de los empleados, los reglamentos de operación, las sanciones por mal servicio, el clima organizacional.

El sector industrial

El papel del sector privado en la prestación de los servicios del estado, se considera que el 100% de la actividad es asumida por empresarios, asociaciones cooperativas, empresas privadas. No hay evidencia que el Gobierno preste dicho servicio.

Los empresarios poseen la responsabilidad social de prestar un servicio estratégico, en cuanto proporcionar satisfacción al usuario como : Trasladarlo a sus centros de trabajo y de estudios en el tiempo adecuado; ya que los empresarios saben que tienen prácticamente todo el sector acaparado. El número de propietarios que compiten y otros que desean ingresar, En el nuevo sistema de transporte se contabiliza cerca de 7000 operadores aglutinados en un promedio de 841 empresas que han firmado contrato, tales como rutas pequeñas, operadores individuales, sociedades anónimas y asociaciones cooperativas. Es decir, el 80% de las unidades que están en ese total, son sociedades.

2.4.1 Criterios de competitividad del transporte público de pasajeros

Se pretende un sistema de transporte masivo de pasajeros que pueda ser conveniente para la mayoría de ciudadanos y rentable para los operadores.

Los anteriores se basan en 4 grandes apartados:

BIBLIOTECA

1. Organización y modernización del sector

Actualmente , producto del cambio impulsado para modernizar el transporte, 90% de las unidades contratadas por el VMT corresponde a sociedades de empresarios que han firmado sus contratos de concesión. Esto marcó el inicio de una serie de cursos y seminarios que ayudarán a los transportistas en el proceso de cambio que se ha iniciado. Es un compromiso que el VMT acompañarlos en este camino que ha representado algunas dificultades propias de todo cambio; esta transformación que va de una forma de operación individual a la de forma asociativa, requiere de una orientación en la parte legal , financiera, operativa y del mantenimiento, así como en la forma de ordenamiento de las frecuencias en las unidades.

La Asociatividad Empresarial.

Es uno de los pilares del nuevo sistema de transporte, que busca ordenar y modernizar este servicio publico en El Salvador. Una de las causas del desorden en la prestación del servicio lo representaba la atomización del sector.

Beneficios de la Asociatividad.

Mayor seguridad jurídica y creación de empresas mas sólidas y rentables con menor riesgo.

Mayor eficiencia en la asignación de unidades a través de la operación de grupos o paquetes de rutas.

Reducción de la sobreoferta y un reordenamiento, gracias a ello los empresarios incrementaran su rentabilidad, ya que podrá recibir mayor numero de pasajeros.

Incremento de ingresos individuales.

Menores costos de operación al haber menor circulación y bajar costo de mantenimiento.

Menor gasto de combustible , al reducirse los congestionamientos.

Con otros sistemas de ingresos, como la boletería, no habrá fuga de dinero, controlando de una mejor manera los recursos. Facilidades de acceso crediticio.

2. Reposición de la flota rodante. Titulo III

En cuanto a la modernización de las unidades, La renovación de la flota ha tomado tiempo, según cifras del BMI las unidades nuevas financiadas por la banca son un promedio de 250 unidades, de las cuales al menos 70 autobuses ya han entrado al país. la cantidad de líneas o rutas de buses.

3. Subsidio.

Fue eliminado en noviembre del año 2001. mediante decreto ejecutivo en el ramo de economía

BIBLIOTECA

Capítulo III

SISTEMA DE HIPÓTESIS, VARIABLES E INDICADORES .

3.0 HIPÓTESIS DEL ESTUDIO

Por las características del estudio en este sector, se orienta a ser del tipo descriptivo analítico, considerándose que las siguientes hipótesis se apegan al modelo.

3.1 HIPÓTESIS DE TRABAJO

El Gobierno de El Salvador, a través del viceministerio de transporte a implementado nuevas normativas según el decreto No. 111 con fecha de 26 febrero del año 2001, para la prestación del servicio público, generando este, nuevo conceptos de competitividad y utilidades a empresarios y usuarios del sector.

Hipótesis alterna.

Mediante la asociación de empresarios de buses, se lograrán mejoras y beneficios tanto para los usuarios como para las empresas del transporte colectivo de pasajeros.

Hipótesis nula

Las normativas impulsadas a través del viceministerio de transporte, por medio del decreto No. 111 de fecha 26 de febrero del 2001, aplicado a los empresarios, no han solucionado la problemática existente del servicio de transporte colectivo de pasajeros.

BIBLIOTECA

3.2 SISTEMAS DE VARIABLES Capítulo IV

Variables independientes.

X1 Decreto No. 111.

Indicadores

X1.1 normativas de rutas.

X1.2 permiso de líneas

X1.3 valor del pasaje

X1.4 seguridad a los usuarios

Variable dependiente.

Y.1 Modernización y organizaron del sector.

Y1.1 un mejor control de ruta

Y1.2 ausencia de circulación no autorizada

Y1.3 valor del pasaje

Y1.4 prestación del servicio de transporte

Variables independientes.

X2. Competitividad del transporte

Indicadores

X2.1 estrategias.

X2.2 servicio al cliente.

X2.3 tecnología de servicio.

X2.4 asociatividad.

Variables dependientes.

Y2 La Utilidad a empresarios y usuarios.

Y2.1 estrategia de mercado.

Y2.2 creación de oficina de atención al cliente

Y2.3 renovación de flota vehicular.

Y2.4 asociatividad de empresarios.

BIBLIOTECA

Capítulo IV

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACION

4.0 TIPO DE INVESTIGACIÓN.

La investigación que se realizó es de tipo analítico descriptivo e incluye diferentes variables en las cuales está involucradas el objeto de estudio.

Además, incluye las acciones estratégicas realizadas por los empresarios como reacción a las nuevas medidas implantadas por el Gobierno de El Salvador, a través del Viceministerio de Transporte.

4.1 POBLACION Y MUESTRA.

La población en estudio son las empresas del servicio de transporte colectivo en la zona de San Salvador, tomándose como muestra las empresas de la ruta 7, 29, 31, 44 y 27, considerando que todas las rutas han sido afectadas por igual en el mismo contexto social.

La muestra es el 10% de un total de 50 rutas que circulan el gran San Salvador, siendo el porcentaje representativo para éste tipo de estudios.

El criterio para la selección la muestra se basó en que cada una de las rutas tienen más de 20 unidades, todas transitan por el Centro de San Salvador.

La trayectoria de las rutas involucradas en la muestra se describe a continuación:

La ruta 7 que circula desde las colonias del norte de la Ciudad de Soyapango, hasta la zona poniente del Paseo General Escalón.

BIBLIOTECA

La ruta 29 que circula desde el extremo oriente de la Ciudad de Ilopango, hasta el centro comercial Metrocentro de San Salvador.

La ruta 31 inicia desde la colonia Monte Carmelo en la Ciudad de Soyapango, haciendo un recorrido en el centro de dicha ciudad, posteriormente a través del Boulevard del Ejército, Alameda Juan Pablo II, Correos Nacionales de El Salvador, luego toma la 29 Av. Norte hasta la Ciudad de Ayutuxtepeque, retorna vía Mejicanos.

La ruta 44 inicia en la Ciudad de Antigua Cuscatlán, pasa por el boulevard Los Próceres, Estadio Cuscatlán, 49 Av. Norte Boulevard Los Héroes, 25 Av. Norte luego toma la 29 Av. Norte hasta la Ciudad de Ayutuxtepeque, luego retoma por la misma vía.

La ruta 27 desde la colonia el paraíso en el sector sureste, terminal de oriente, boulevard Venezuela, centro de san salvador, terminal de occidente, colonia las mercedes, boulevard los próceres, Colonia La Sultana y Estadio Cuscatlan.

Otro criterio para toma de la muestra es que se considera que transportan un promedio de 80,000 usuarios al día en diversos puntos del país, ya que es aproximadamente el 18.0% del total de usuarios del gran San Salvador.

4.2 TECNICAS E INSTRUMENTOS.

Técnicas

- ✓ Se inició con investigación bibliográfica, sobre los hechos ocurridos durante el período de noviembre de 2000 hasta junio de 2002.
- ✓ Se realizó encuesta de opinión a los usuarios de dichas rutas.

- ✓ Se entrevistó a los empresarios con preguntas previamente elaboradas que fuesen objetivas y respondan al propósito de la investigación.
- ✓ Se tomó declaraciones de funcionarios del Gobierno publicados en los principales medios de comunicación social.
- ✓ Se elaboraron los avances de investigación y la tesis final.

Instrumentos

- ✓ Se utilizó la entrevista estructurada para los empresarios de buses.
- ✓ El cuestionario se utilizó para obtener información del usuario.
- ✓ Se hizo observación directa del fenómeno.

4.3 ESTUDIO PILOTO

La investigación fue enfocada a un grupo de 5 empresas de transporte de las cuales se tomaron 2 de ellas que son: la ruta 27 y ruta 44.

Consideramos que las empresas antes mencionadas prestan un servicio imprescindible para la población metropolitana.

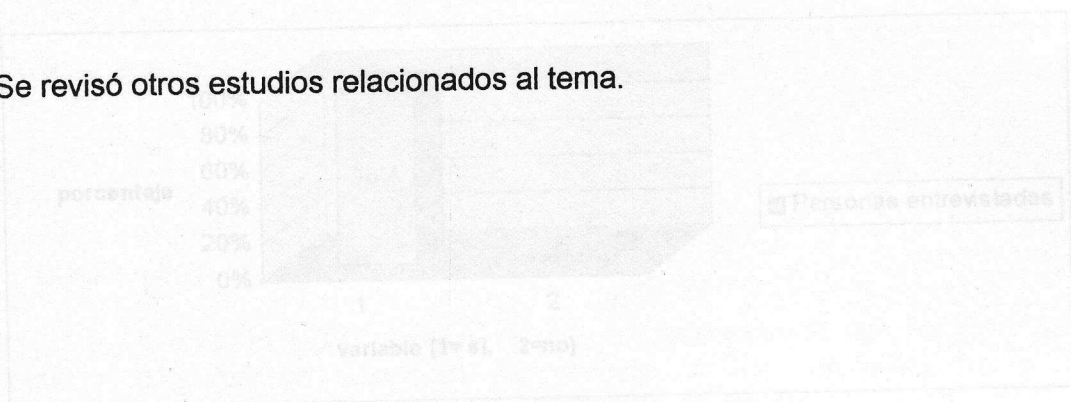
El estudio piloto pretendió validar el instrumento en la parte de las preguntas y si los encuestados comprendieron las mismas. Además, si los datos reflejaron las respuestas a los objetivos planteados.

Se llenó cuestionario para 45 usuarios y entrevistas a 2 empresarios.

BIBLIOTECA
MUSEO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

4.4 PROCEDIMIENTOS

- a) Se procedió diseñando la estrategia y las técnicas para abordar la problemática de estudio.
- b) Se Elaboró el plan de trabajo de la investigación y la formulación teórica, además de la ejecución de actividades propias del plan.
- c) Se realizó entrevistas a los empresarios.
- d) Se encuestó a usuarios.
- e) Se examinó la nueva ley de Transporte Público.
- f) Se revisó otros estudios relacionados al tema.



Pregunta No. 2

¿Obtendrá usted algún beneficio al implementarse la normativa de rutas?
Si ___ No ___ por qué: _____

Objetivo: Conocer la opinión sobre beneficios de la normativa de rutas de pasajeros.

Resultado

84% : Respondió que se beneficiaría con dicha normativa.
16% : Opino lo contrario.

Análisis: Una gran mayoría responde que se beneficiará ante implantación de la normativa de rutas, agregando que brindará más comodidad, seguridad, menos contaminación, mayor rapidez, habrían menos accidentes, mejoraría la calidad y eficiencia en el transporte, renovación de buses y mayor accesibilidad al transporte público.

4.5 RESULTADOS Y ANALISIS.

Pregunta No.1

¿Considera usted que la normativa de rutas del transporte colectivo de pasajeros sea necesaria? Si _____ No ___ por qué: _____

Objetivo: Conocer la opinión acerca de la normativa de rutas de pasajeros.

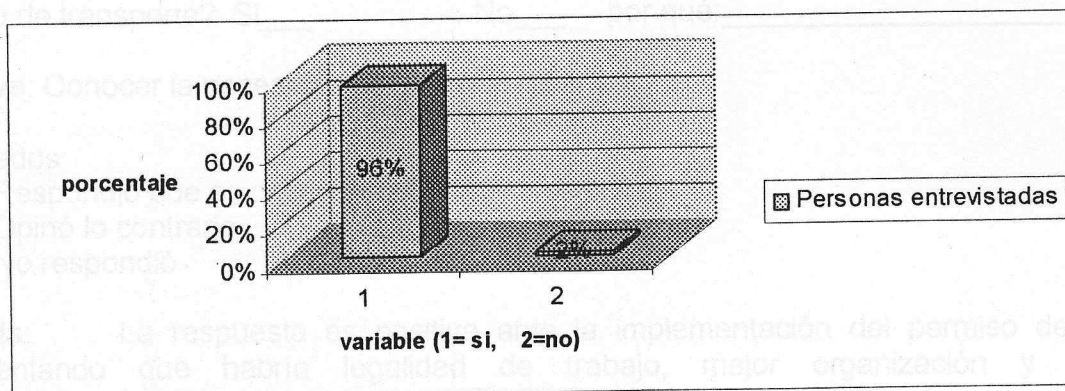
Resultado

96% : Respondió que es necesaria dicha normativa

2% : Opinó lo contrario

2% : No respondió

Análisis: El 96% responde positivamente ante la necesidad de la normativa de rutas, agregando que mejoraría el servicio al usuario, mayor seguridad, más orden, menos accidentes, menos contaminación, un mejor control y una mejor circulación vial. El 2% que respondió negativamente sin expresar el por qué de su negación.



Pregunta No.2

¿Obtendrá usted algún beneficio al implementarse la normativa de rutas?

Si _____ No ___ por qué: _____

Objetivo: Conocer la opinión sobre beneficios de la normativa de rutas de pasajeros.

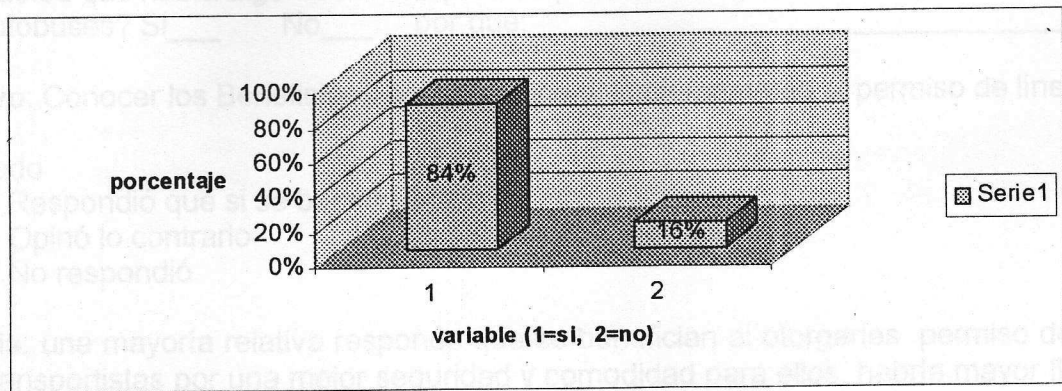
Resultado

84% : Respondió que se beneficiaría con dicha normativa

16% : Opinó lo contrario

Análisis: Una gran mayoría responde que se beneficiará ante implantación de la normativa de rutas, agregando que brindará más comodidad, seguridad, menos contaminación, mayor rapidez, habrían menos accidentes, mejoraría la calidad y eficiencia en el transporte, renovación de buses y mayor accesibilidad al transporte público.

Una minoría opinó que los costos de transporte se incrementarían y los beneficios serían únicamente para el Gobierno.



Pregunta No.3

¿Cree usted que es necesario el permiso de línea para que los autobuses preste el servicio de transporte? Si___ No___ por qué:_____

Objetivo: Conocer la necesidad del permiso de línea.

Resultados

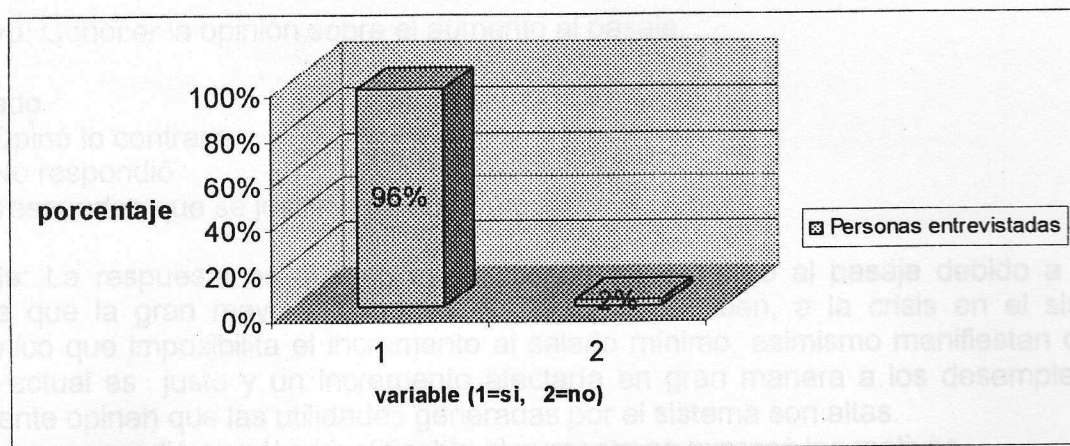
96% : Respondió que es necesario el permiso de línea

2% : Opinó lo contrario

2% : No respondió

Análisis: La respuesta es positiva ante la implementación del permiso de línea argumentando que habría legalidad de trabajo, mejor organización y mayor responsabilidad por parte de los transportistas, habría mejor control, orden, monitoreo y supervisión.

El 2% que respondió que no es necesario el permiso de línea por que no han existido problemas por no tener dicho permiso.



BIBLIOTECA

Pregunta No.4

¿Cree usted que habrá algún beneficio para su persona al implementar el permiso de línea para autobuses? Si ___ No ___ por qué: _____

Objetivo: Conocer los Beneficios para el usuario al implementarse el permiso de línea

Resultado

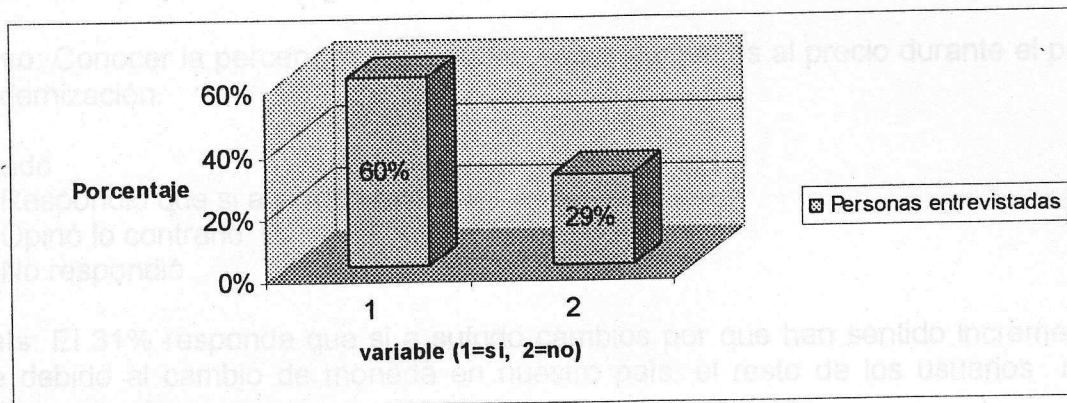
60% : Respondió que si se beneficiarían

29% : Opinó lo contrario

11% : No respondió

Análisis: una mayoría relativa responde que se benefician al otorgarles permiso de línea a los transportistas por una mejor seguridad y comodidad para ellos, habría mayor flota de buses operando.

El 29% respondió negativamente por que no tienen medio de transporte, por que el beneficio será para el empresario.



Pregunta No.5

¿Considera usted justificable el aumento al precio del pasaje al transporte? Si ___ No ___ por qué: _____

Objetivo: Conocer la opinión sobre el aumento al pasaje.

Resultado

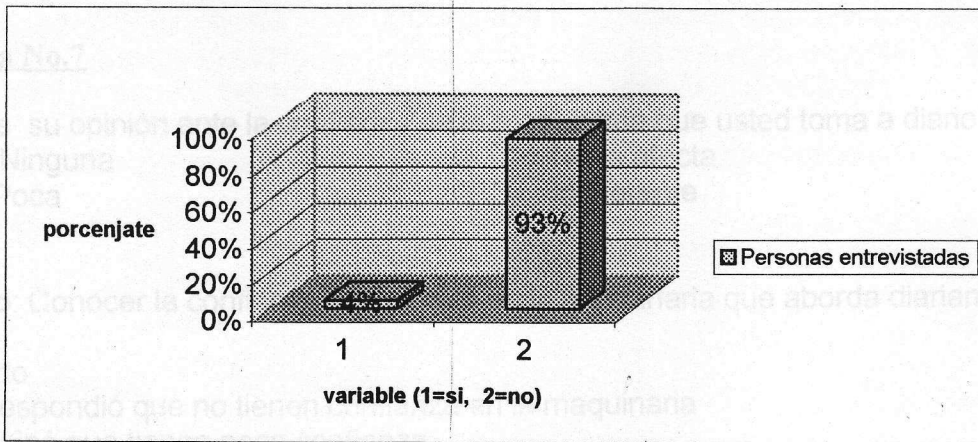
93% : Opinó lo contrario

3% : No respondió

4% responden que se justifica un aumento.

Análisis: La respuesta es que no es justificable el aumento al pasaje debido a bajos salarios que la gran mayoría usuarios del sistema perciben, a la crisis en el sistema económico que imposibilita el incremento al salario mínimo, asimismo manifiestan que el pasaje actual es justo y un incremento afectaría en gran manera a los desempleados. Finalmente opinan que las utilidades generadas por el sistema son altas.

El 4% que respondió que si es justificable el aumento no expresó los motivos.



Pregunta No.6

¿Considera usted que en algún momento del proceso de modernización del transporte, el precio del pasaje ha sufrido algún cambio?

Objetivo: Conocer la percepción del usuario sobre aumentos al precio durante el proceso de modernización.

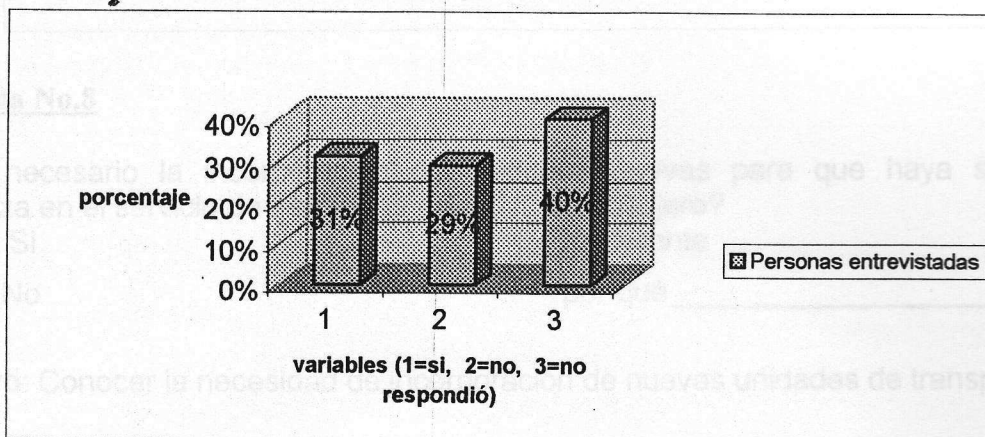
Resultado

31% : Respondió que si a sufrido cambio

29% : Opinó lo contrario

40% : No respondió

Análisis: El 31% responde que si a sufrido cambios por que han sentido incrementos al pasaje debido al cambio de moneda en nuestro país, el resto de los usuarios no han percibido aumentos.



BIBLIOTECA

Pregunta No.7

¿Cuál es su opinión ante la confianza de la maquinaria que usted toma a diario.

- Ninguna
 Poca

- No le afecta
 Indiferente

Objetivo: Conocer la confianza del usuario en la maquinaria que aborda diariamente.

Resultado

24% : Respondió que no tienen confianza en la maquinaria

49% : Opinó que tienen poca confianza

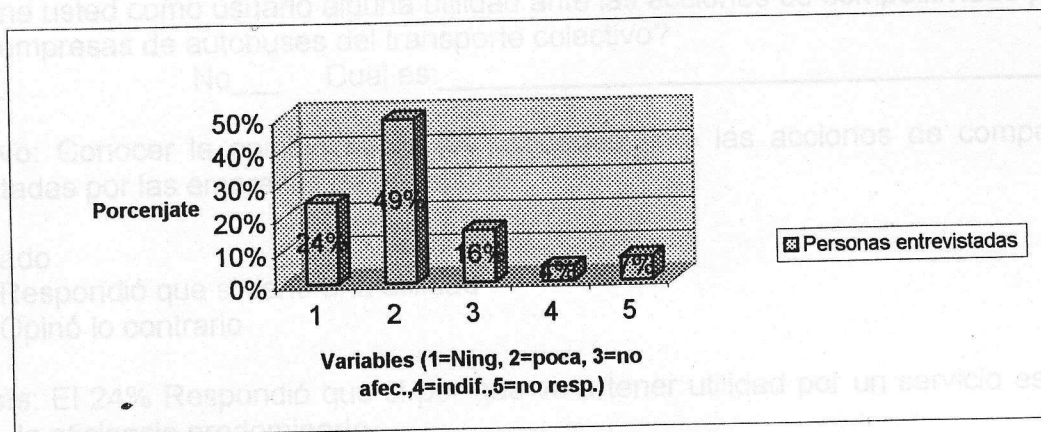
16% : Respondió que no le afecta

4% : Respondió que le es indiferente

7% : No respondió

Análisis:

El 73% de la población encuestada expresó sentir poca o ninguna confianza en la maquinaria que aborda y un 27 % les es indiferente, o no le afecta.



Pregunta No.8

¿Cree necesario la incorporación de unidades nuevas para que haya seguridad y confianza en el servicio de transporte colectivo de pasajero?

- Si
 No

Indiferente

por qué _____

Objetivo: Conocer la necesidad de incorporación de nuevas unidades de transporte

Resultado.

84% : Respondió que si cree necesario incorporar nuevas unidades.

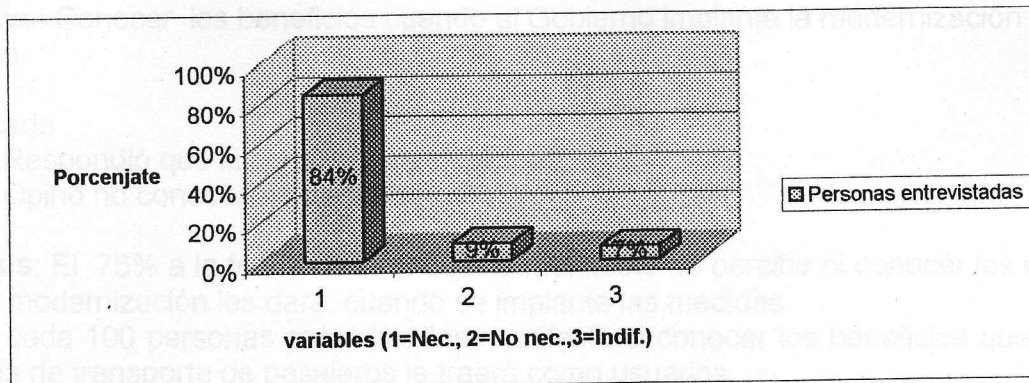
9% : Opinó lo contrario

7% : Indiferente

BIBLIOTECA

Análisis: una fuerte mayoría cree necesaria la incorporación de nuevas unidades por que proporcionará más seguridad en el usuario, sería un servicio especial y genera mas confiabilidad en la persona que maneja la unidad, minimizaría accidentes por desperfectos mecánicos.

El 9% respondió que no debido que se incrementaría la contaminación en el ambiente.



Pregunta No.9

¿Obtiene usted como usuario alguna utilidad ante las acciones de competitividad por parte de las empresas de autobuses del transporte colectivo?

Si _____ No ___ Cual es: _____

Objetivo: Conocer la opinión sobre las utilidades ante las acciones de competitividad implantadas por las empresas de transporte.

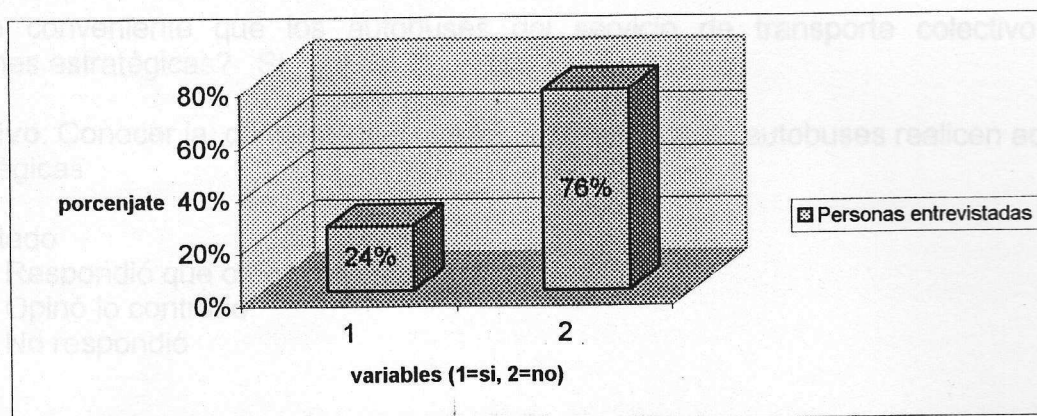
Resultado

24% : Respondió que si tiene una utilidad

76% : Opinó lo contrario

Análisis: El 24% Respondió que si por que va a tener utilidad por un servicio es mejor y rápido, la eficiencia predominaría

El 76% respondió que no sin argumentar su respuesta.



Pregunta No.10

¿Conoce usted los beneficio que obtendrá cuando el Gobierno implemente la modernización del servicio de transporte colectivo? Si _____ No _____

Objetivo: Conocer los beneficios cuando el Gobierno implante la modernización del servicio

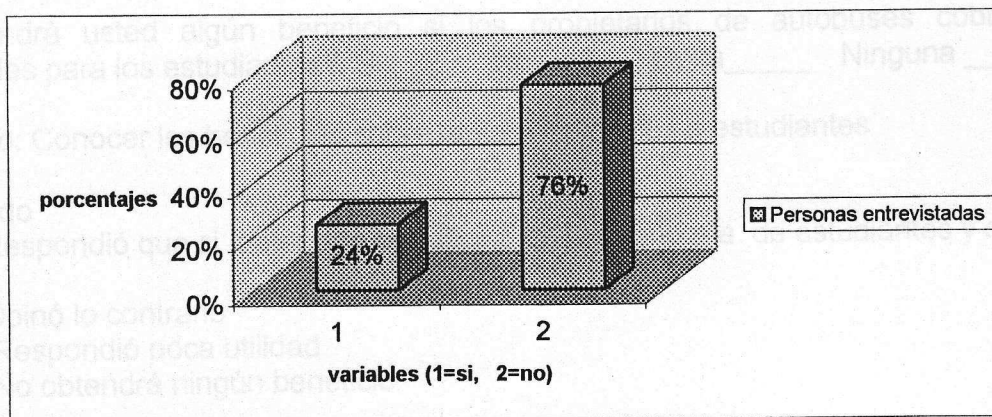
Resultado

24% : Respondió que si conoce los beneficios

76% : Opinó no conocer los beneficios

Análisis: El 76% a la fecha de la encuesta manifestó no percibir ni conocer los beneficios que la modernización les dará, cuando se implante las medidas.

24 de cada 100 personas entrevistadas manifestó si conocer los beneficios que el nuevo sistema de transporte de pasajeros le traerá como usuarios.



Pregunta No.11

¿Cree conveniente que los autobuses del servicio de transporte colectivo realicen acciones estratégicas? Si _____ No _____

Objetivo: Conocer la conveniencia que los empresarios de autobuses realicen acciones estratégicas

Resultado

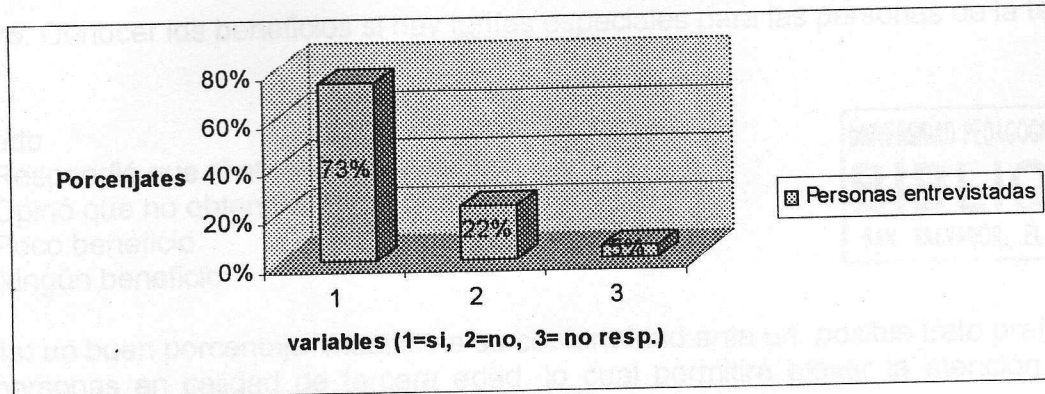
73% : Respondió que cree conveniente

22% : Opinó lo contrario

5% : No respondió

BIBLIOTECA

Análisis: Un alto porcentaje estimó que es necesario que los propietarios o empresarios del sistema de transporte público formulen estrategias que les permitan mejorar la calidad en los servicios dados al usuario.
El 22% opina que dicha actividad no es necesaria.



Pregunta No.12

¿ Obtendrá usted algún beneficio si los propietarios de autobuses cobran tarifas especiales para los estudiantes? Si_____ No_____ Poca_____ Ninguna _____

Objetivo: Conocer los beneficios sobre tarifas especiales a estudiantes

Resultado

69% : Respondió que si obtendría beneficios en la economía de estudiantes y de su familia .

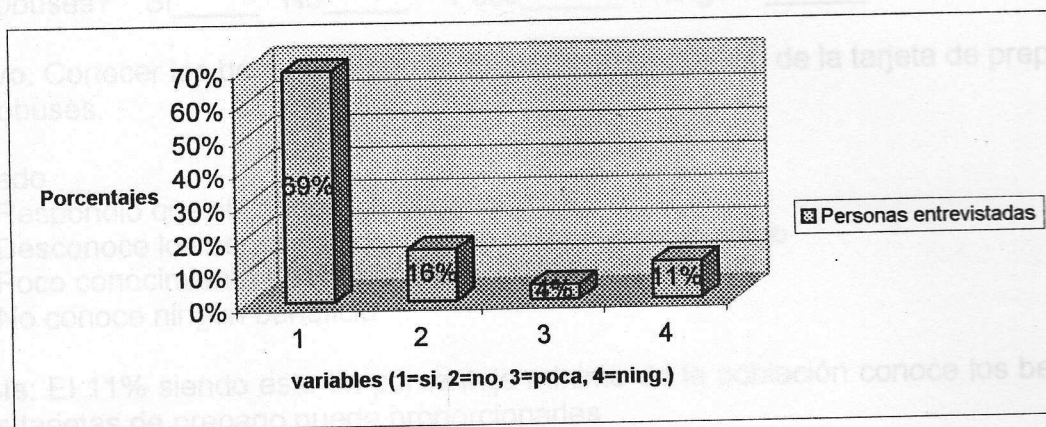
16% : Opinó lo contrario

4% : Respondió poca utilidad

11% : No obtendrá ningún beneficio.

Análisis: Un porcentaje bastante alto manifiesta su conformidad ante una propuesta de trato preferencial en calidad de estudiante lo cual abonaría a elevar los índices de escolaridad en todos los niveles.

El 16% desconoce los beneficios que pueden percibir del sistema.



Pregunta No.13

¿ Obtendrá usted algún beneficio si los propietarios de autobuses cobran tarifas especiales para las personas de la tercera edad? Si___ No___ Poca___ Ninguna___

Objetivo: Conocer los beneficios si hay tarifas especiales para las personas de la tercera edad

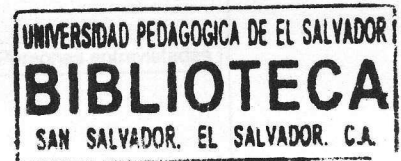
Resultado

60% : Respondió que si obtendrá beneficios

18% : Opinó que no obtendrá beneficios

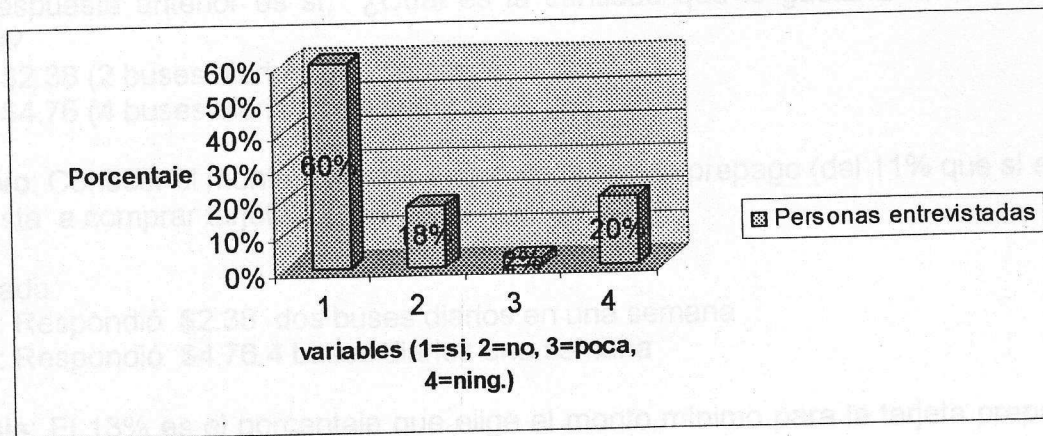
2% : Poca beneficio

20% : Ningún beneficio



Análisis: un buen porcentaje manifiesta su conformidad ante un posible trato preferencial a las personas en calidad de tercera edad, lo cual permitirá elevar la atención a otros servicios.

El 18% desconoce los beneficios que pueden percibir del sistema.



Pregunta No.14

¿Conoce usted los beneficios que le puede generar el uso de Tarjetas de Prepago para los autobuses? Si___ No___ Poca___ Ninguna___

Objetivo: Conocer los beneficios que le pueden generar el uso de la tarjeta de prepago en los autobuses.

Resultado

11% : Respondió que si conoce los beneficios

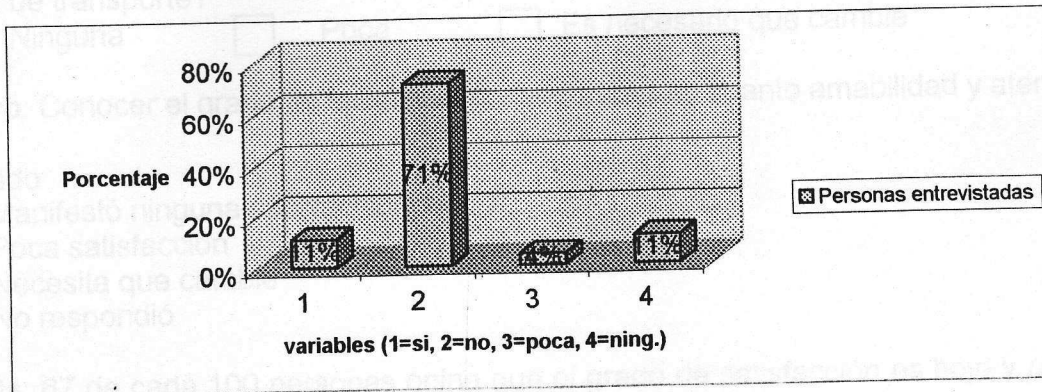
71% : Desconoce los beneficios del uso de la tarjeta de prepago

4% : Poca conocimiento de los beneficio

11% : No conoce ningún beneficio

Análisis: El 11% siendo este un porcentaje mínimo de la población conoce los beneficios que las tarjetas de prepago puede proporcionarles

71% de la población desconoce los beneficios que las tarjetas de prepago les proporcionarán principalmente en la parte económica y en la comodidad de trasbordo en las diferentes rutas.



Pregunta No.15

Si la respuesta anterior es sí, ¿Cual es la cantidad que le gustaría invertir en dichas tarjetas?

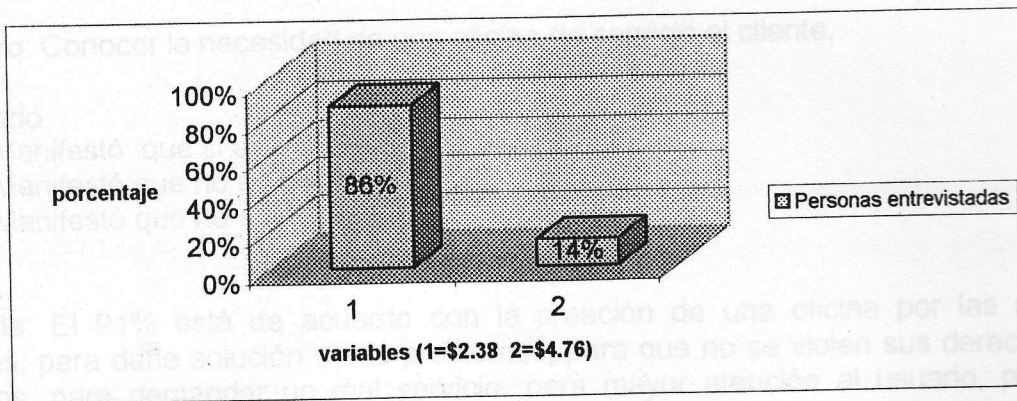
- \$2.38 (2 buses diarios, una semana)
- \$4.76 (4 buses diarios, una semana)

Objetivo: Conocer el monto a invertir el uso de la tarjeta prepago (del 11% que sí está dispuesta a comprar tarjeta).

Resultado

- 86%** : Respondió \$2.38 dos buses diarios en una semana
- 14%** : Respondió \$4.76 4 buses diarios una semana

Análisis: El 13% es el porcentaje que elige el monto mínimo para la tarjeta prepago, y el 2% restante el monto máximo. Nótese que hay una diferencia del 4% que corresponde a 2 personas que sin haber contestado en la pregunta anterior que si conoce los beneficios, eligió tener preferencia por una tarjeta de prepago.



BIBLIOTECA

Pregunta No.16

¿Cual es la satisfacción en cuanto amabilidad, atención y seguridad que le ofrece el servicio de transporte?

- Ninguna Poca Es necesario que cambie

Objetivo: Conocer el grado de satisfacción y seguridad en cuanto amabilidad y atención

Resultado

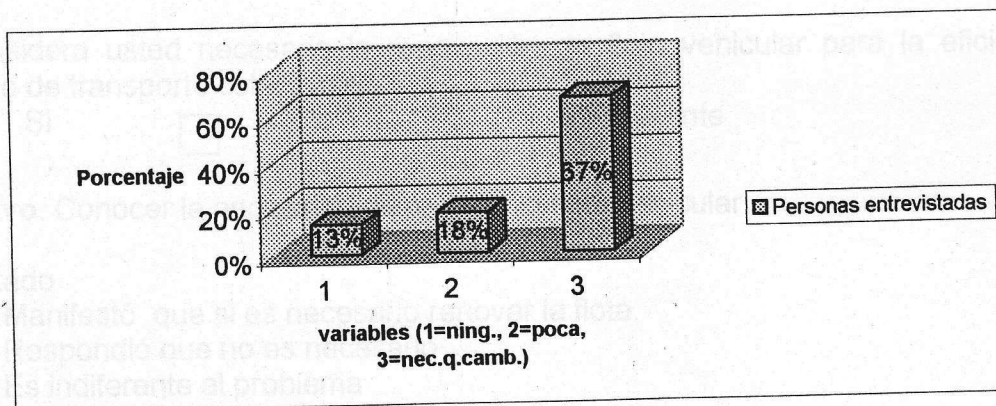
13% : Manifestó ninguna satisfacción

18% : Poca satisfacción

67% : Necesita que cambie

2% : No respondió

Análisis: 67 de cada 100 personas opina que el grado de satisfacción es bajo y por tanto necesitan un cambio sustancial en cuanto amabilidad en el trato al usuario, la atención en cuento a sus demandas y la seguridad durante su recorrido.



Pregunta No.17

¿Cree necesaria e importante la existencia de una oficina de Servicio al Cliente, que atienda las consultas de la ciudadanía? Si _____ No _____ Por qué _____

Objetivo: Conocer la necesidad de una oficina de servicio al cliente.

Resultado

91% : Manifestó que si es necesaria una oficina

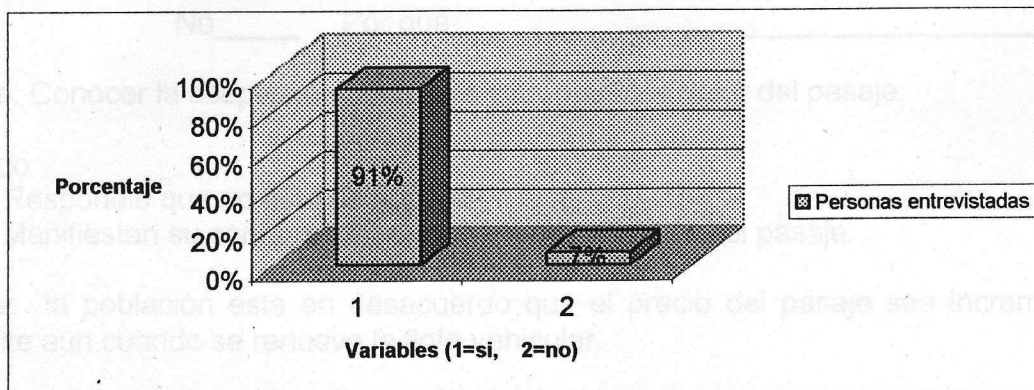
7 % : Manifestó que no es necesaria

2 % : Manifestó que no es necesaria

Análisis: El 91% está de acuerdo con la creación de una oficina por las siguientes razones: para darle solución a sus problemas, para que no se violen sus derechos como usuarios, para demandar un mal servicio, para mayor atención al usuario, para hacer

sugerencias, para informar el maltrato del personal que presta el servicio, habría mas confianza en el servicio, para solucionar problemas

El 7% No argumentaron su negación



Pregunta No.18

¿ Considera usted necesario la renovación de flota vehicular para la eficiencia en el servicio de transporte colectivo?

- Si No Indiferente

Objetivo: Conocer la necesidad de renovar la flota vehicular

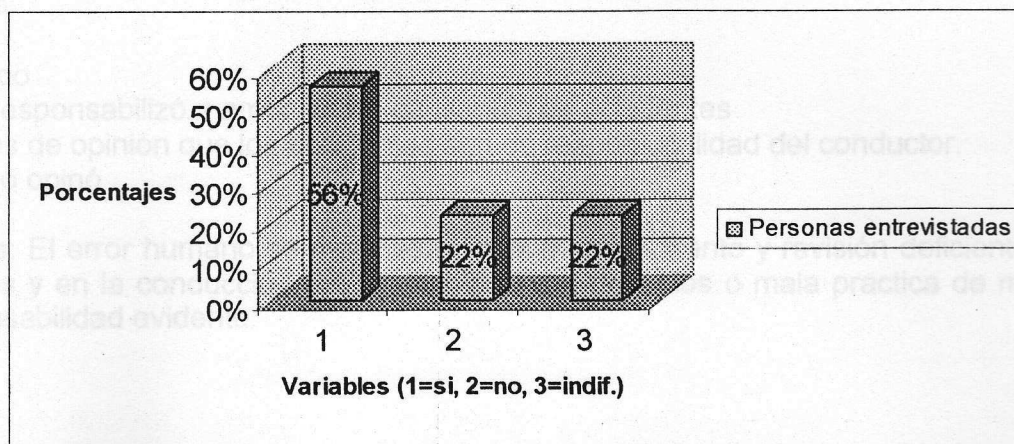
Resultado

56% : Manifestó que si es necesario renovar la flota

22% : Respondió que no es necesario

22% : Es indiferente al problema

Análisis: la población reconoce la necesidad de renovar la flota vehicular para mejorar la eficiencia del uso de los usuarios, especialmente en los aspectos de comodidad y seguridad, un 44% no consideran necesaria la renovación de unidades o les es indiferente.



BIBLIOTECA

Pregunta No.19

Si su respuesta anterior es sí, estará de acuerdo si hay un leve incremento en el valor del pasaje?

Si _____ No _____ Por qué _____

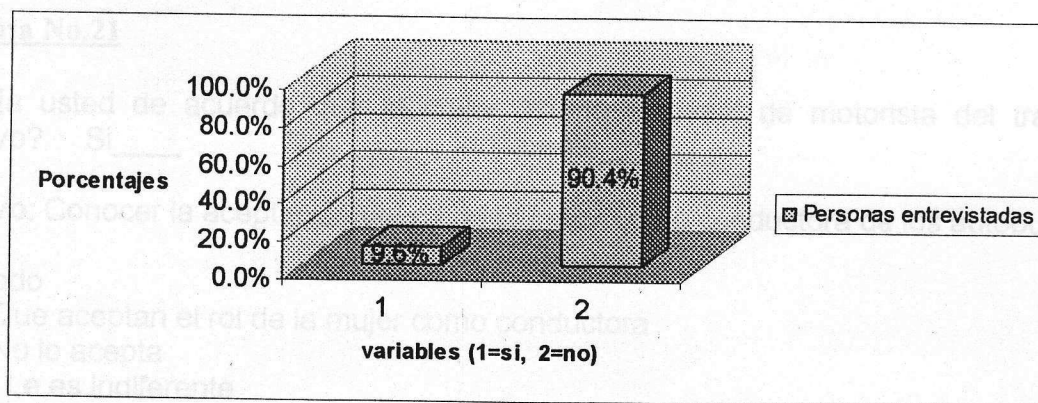
Objetivo: Conocer la aceptación a un leve incremento al valor del pasaje.

Resultado

90.4% : Respondió que no esta de acuerdo

9.6 Manifiestan su conformidad al incremento del valor del pasaje.

Análisis: la población esta en desacuerdo que el precio del pasaje sea incrementado levemente aún cuando se renueve la flota vehicular.



Pregunta No.20

¿Cree usted que los problemas de accidentes de tránsito sólo depende de la maquinaria y no del recurso humano que lo maneja? Si _____ No _____ ambos _____

Objetivo: Conocer las causas de accidentes de tránsito por la maquinaria y/o el Recurso Humano.

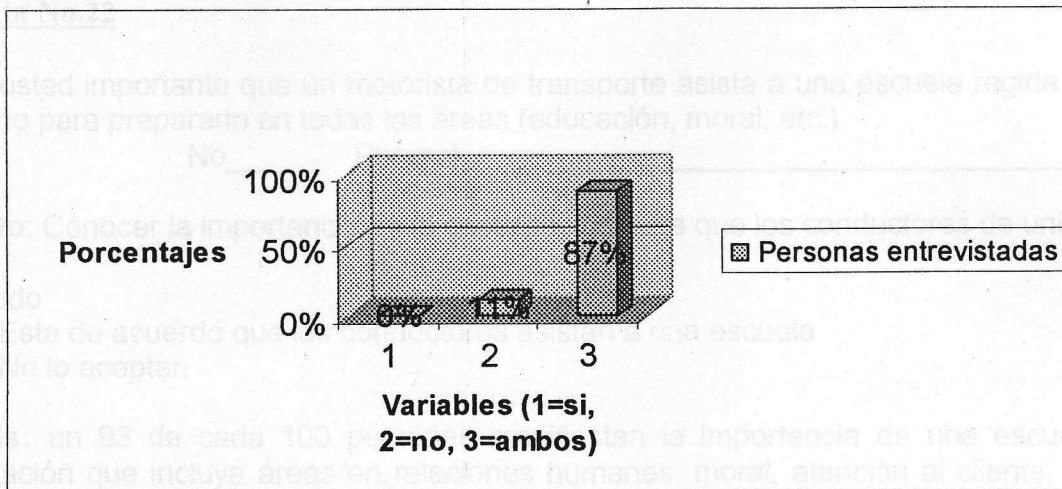
Resultado

87% : Responsabilizó a ambo como causantes de accidentes

11.1% es de opinión que los accidentes son de responsabilidad del conductor.

2% : No opinó

Análisis: El error humano se manifiesta en el mantenimiento y revisión deficiente en sus unidades y en la conducción del mismo, además de vicios o mala practica de manejo, o irresponsabilidad evidente.



Pregunta No.21

¿Estaría usted de acuerdo que la mujer asuma el papel de motorista del transporte colectivo? Si _____ No _____ Indiferente _____

Objetivo: Conocer la aceptación del rol de la mujer como conductora de los autobuses.

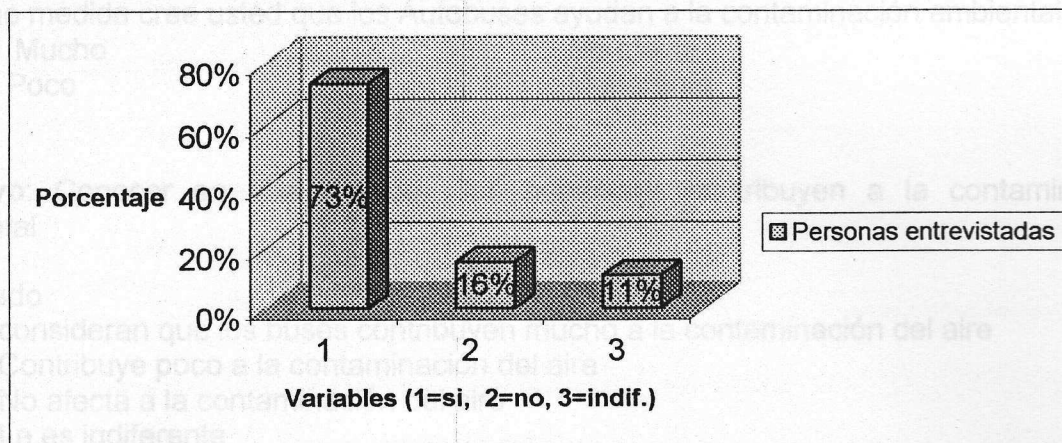
Resultado

73% : Que aceptan el rol de la mujer como conductora

16% : No lo acepta

11% : Le es indiferente

Análisis: una mayoría relativa de la personas encuestadas confía que la mujer desempeñe el rol que hasta este momento a estado asignado únicamente a los hombres, mientras que el 16% no esta de acuerdo.



Pregunta No.22

¿Cree usted importante que un motorista de transporte asista a una escuela regida por el Gobierno para prepararlo en todas las áreas (educación, moral, etc.).

Si _____ No _____ Por qué _____

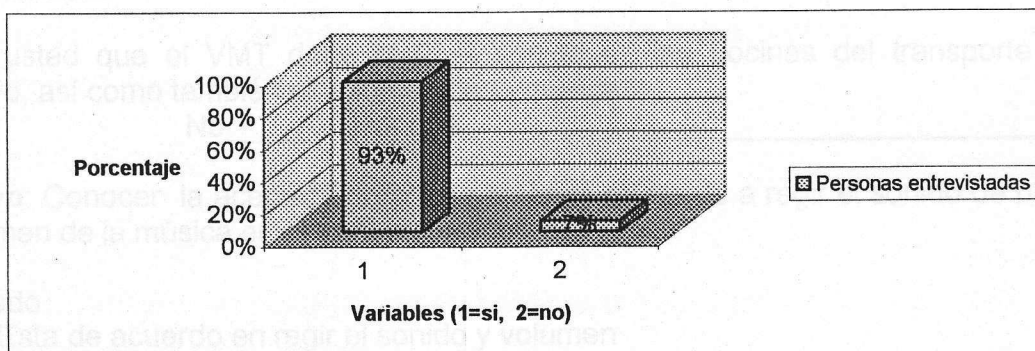
Objetivo: Conocer la importancia de la capacitación para que los conductores de unidades

Resultado

93% : Esta de acuerdo que los conductores asistan a una escuela

07% : No lo aceptan

Análisis: un 93 de cada 100 personas manifiestan la importancia de una escuela de capacitación que incluya áreas en relaciones humanas, moral, atención al cliente, etc. Y las personas sustentan dicha opinión agregando que es necesario por el respeto a las normas y reglamentos de transito, también obtendrían un grado de conciencia de su labor como conductores y a que conozcan las sanciones a las que estará sometidos por violación a los derechos a los usuarios.



Pregunta No.23

¿En que medida cree usted que los Autobuses ayudan a la contaminación ambiental?

Mucho
 Poco

No afecta
 Indiferente

Objetivo: Conocer en que medida los autobuses contribuyen a la contaminación ambiental

Resultado

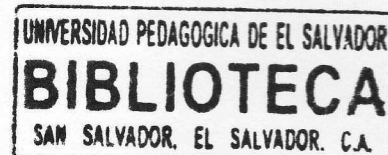
82% : consideran que los buses contribuyen mucho a la contaminación del aire

13% : Contribuye poco a la contaminación del aire

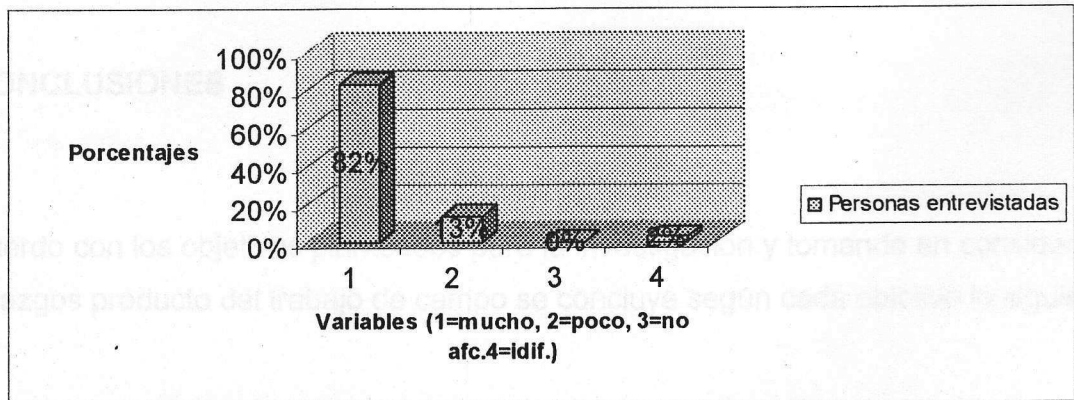
0 % : No afecta a la contaminación del aire

2% : Le es indiferente

3% : No contestó



Análisis: las personas encuestadas aseguran que es evidente que los autobuses contribuyen de manera efectiva con la contaminación del aire en la Ciudad de San Salvador, sin embargo un 13% manifiesta que contamina, pero no solo los autobuses son los causantes de la contaminación del aire.



Pregunta No.24

¿Cree usted que el VMT debe regir el sonido de las bocinas del transporte público colectivo, así como también el volumen de la música?

Si _____ No _____ Por qué _____

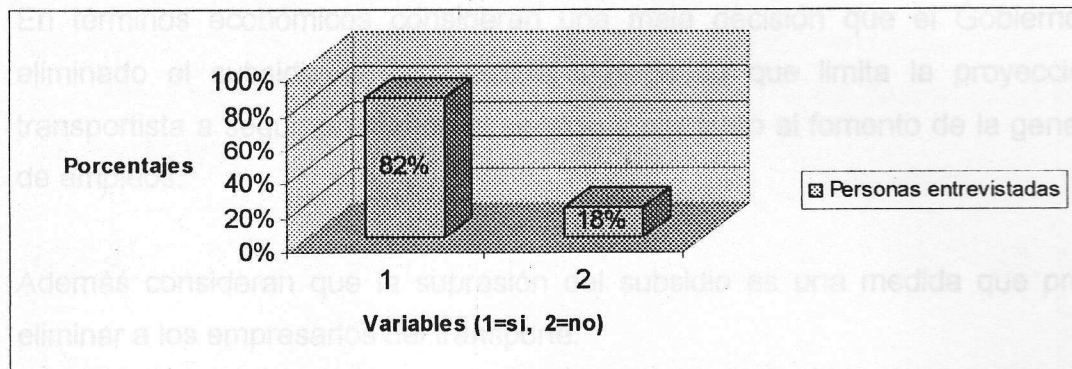
Objetivo: Conocer la aceptación de las personas referente a regir el sonido de bocinas y el volumen de la música en el transporte público.

Resultado

82% : Esta de acuerdo en regir el sonido y volumen

18% : No esta de acuerdo

Análisis: El 82% de las personas están de acuerdo de regir el volumen y bocinas por que afectan la salud de las personas y están en total desacuerdo de música estruenda y los conductores no escuchan el timbre de parada ocasionándole daños al usuario, también perturba la concentración al conductor.



Capítulo V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 CONCLUSIONES

De acuerdo con los objetivos planteados para la investigación y tomando en consideración los hallazgos producto del trabajo de campo se concluye según cada objetivo lo siguiente:

- 1. Identificar los efectos en la economía de la empresa ante la eliminación del subsidio al combustible diesel, como parte importante de las nuevas leyes del transporte colectivo.**
 - I. Hace cinco años el precio del galón de diesel era de ocho colones, hoy la misma cantidad tiene un precio de 13.50 colones, lo cual significa un incremento de 5.50 colones equivalente al 68 % .
 - II. Los Costos de Operación se han incrementado. Especialmente en lo referente al mantenimiento de las unidades de transporte colectivo.
 - III. En términos económicos consideran una mala decisión que el Gobierno halla eliminado el subsidio al combustible, agregando que limita la proyección del transportista a seguir prestando el servicio y por tanto al fomento de la generación de empleos.
 - IV. Además consideran que la supresión del subsidio es una medida que pretende eliminar a los empresarios del transporte.

- V. El valor del pasaje de \$0.17 centavos de dólar , no se ha incrementado desde hace 5 años, lo cual ha impedido una proyección de inversión.

2. Identificar que acciones han iniciado los empresario ante el reto de la asociatividad.

- I. No aceptan la normativa que regula la entrega de líneas.
- II. Rechazan la asociatividad obligatoria.
- III. Rechazan la supresión del subsidio a las unidades de transporte.
- IV. Consideran la medida como ilegal y actualmente no funcionan como sociedad.
- V. Expresaron que la asociatividad es un paso previo a la eliminación de toda actividad empresarial del pequeño y mediano transportista.
- VI. Consideran una amenaza la llegada de consorcios multinacionales, los cuales desplazarían al empresario local.
- VII. Expresan su desconfianza ante el sistema , el cual consideran altamente corrupto.
- VIII. Si bien algunos empresarios que han optado por buses nuevos, aun no se conoce de avances en la asociatividad , especialmente fuera de las asociaciones actuales que no manejan el mismo concepto del gobierno.

3. Identificar el potencial de competitividad de las empresas de transporte de pasajeros.

- I. Los empresarios manifestaron que el sistema sería rentable siempre y cuando reciban un trato igualitario del Gobierno como el que le es dado a los transportistas propietarios de microbuses.
- II. El precio del pasaje es vital par sostener económicamente la actividad, por tanto la estrategia es llevar dicho precio a ¢ 2.00 colones como mínimo, es decir \$ 0.23 centavos de dólar americano.
- III. Se pudo constatar que hay una total contra posición a las medidas dictadas por el VMT.
- IV. No se vislumbran acciones estratégicas encaminadas a lograr competitividad de parte de los empresarios ante una realidad que es el obsoleto servicio de transporte de pasajeros.
- V. El apoyo que brindan los empleados a los empresarios del transporte es una fortaleza para la operatividad, aún cuando la mayoría de autobuses no satisface el confort elemental para desempeñar sus labores, se pudo constatar que el área de esparcimiento y descanso en sus recesos, es de conformidad para los mismos.
- VI. Si bien hay algunos empresarios que han optado por buses nuevos, aún no se conoce de avances en la asociatividad, especialmente fuera de las asociaciones actuales que no manejan el mismo concepto del Gobierno.

4. Conocer la opinión de los pasajeros o usuarios ante la nueva normativa.

- I. La población entrevistada consideró como muy importante la aplicación de la nueva normativa para la mejora de su seguridad y comodidad durante el uso de las unidades del sistema.
- II. De igual forma manifestaron que existe la necesidad del otorgamiento de un permiso de línea a los transportistas, lo cual fortalecería la organización interna de la empresa operadora del servicio.
- III. Con relación al incremento al precio del pasaje lo consideran injustificado debido a la difícil situación económica que actualmente les afecta y de hecho lo relacionan a los bajos ingresos estipulados por el salario mínimo vigente.
- IV. En cuanto a los beneficios de la implantación del nuevo sistema, el 76% de la muestra respondió que desconocen si será efectiva; sin embargo señalan como favorable las diferentes acciones estratégicas que los empresarios han desarrollado como respuesta a la implantación del mismo.
- V. La población decididamente respaldan y apoyan el trato preferencial a las personas de la tercera edad.
- VI. De igual forma, expresaron una demanda fuerte para que se mejore la atención, la amabilidad y la seguridad ofrecida por los motoristas de autobuses.
- VII. Asimismo se pudo constatar que el 71% de la muestra desconoce el concepto del prepago de servicios de transporte para uso semanal o bisemanal; sin embargo una minoría del 11% manifestó su disposición al uso de las mismas.
- VIII. Consideran importante la creación de oficinas de atención al usuario en la cual podrían interponer sus demandas por situaciones que ocurren dentro de las unidades

del transporte. De esa forma manifiestan que obtendrían mas beneficio de los servicios recibidos.

- IX. Finalmente un alto porcentaje de la población cree necesario la incorporación de unidades nuevas, por cuanto la seguridad de finalizar con éxito el viaje y en el tiempo establecido estaría garantizado.

5.2 RECOMENDACIONES

Con relación al primer objetivo:

- I. Se debe explorar alternativas para facilitar que los empresarios del sistema obtengan el diesel a precios preferenciales, y en ese sentido el gobierno debe proponer leyes que eviten los efectos negativos experimentados durante la aplicación del subsidio.
- II. Es importante que la importación de repuestos sea libre de impuestos a fin de mejorar la competitividad empresarial.
- III. Debe aplicarse la legislación actual a todos los participantes del sistema de transporte, inclusive los microbuses.
- IV. Se debe autorizar la importación de unidades usadas únicamente si cumplen con los estándares de funcionamiento de la nueva ley de transporte público y con no más de 10 años de fabricación.
- V. El Gobierno debe impulsar políticas más flexibles para el otorgamiento de financiamiento, tales como tasas de interés más bajas y plazos más largos.
- VI. Las gremiales empresariales deben impulsar investigaciones formales sobre las ventajas del sistema de tarjetas de prepago, con lo cual ingresaría capital fresco permanentemente, con la consecuencia de mejorar la planeación financiera de una manera más efectiva; de igual forma difundir a la población los beneficios en cuanto a ahorro por el uso de dicho sistema.
- VII. Finalmente un aumento del pasaje no es recomendable y únicamente debería autorizarse previo análisis económico de la población usuaria.

Con relación al segundo objetivo:

- I. Se debe continuar con los seminarios que expliquen los beneficios de la asociatividad de tal forma que los empresarios conozcan y pongan en práctica dicho concepto en forma gradual para posibilitar los resultados planteados por el sistema.
- II. Además es importante impulsar la reconversión asociativa en función de los cluster empresariales y fomentar las asociaciones cooperativas que funcionen bajo las leyes actuales de dicha área.
- III. Normar los créditos de la banca a fin de cumplir su función de fomento a la prestación del servicio.
- IV. Finalmente informar a los empresarios y conductores sobre la urgente necesidad de mejorar la calidad de atención al cliente.

Con relación al tercer objetivo:

- I. Se recomienda la creación de una comisión en la cual participen representantes del Gobierno (Municipal y Central), de la empresa privada, de los empresarios y de los usuarios; con el objetivo de generar un marco de actuación relacionado a la optimización y mejora del sistema de transporte público de pasajeros, acorde a las diferentes necesidades.
- II. En el marco de la capacitación, los centros de educación superior deben explorar la factibilidad de propiciar eventos que permitan a los empresarios obtener conocimientos orientados a mejorar la calidad de la administración de sus empresas; así como deberá capacitarse a los conductores en manejo defensivo.
- III. Se recomienda a los empresarios evaluar y analizar las ventajas que ofrece el concepto de arrendamiento de unidades a fin de minimizar los costos de operación.

Dicho servicio ha sido introducido recientemente por las diferentes distribuidoras de vehículos automotores legalmente establecidas en nuestro país, para lo cual es factible desarrollar los cluster de transporte previamente mencionado.

Con relación al cuarto objetivo:

- I. Recomendamos que si bien la nueva normativa de transporte público de pasajeros impulsada por el actual Gobierno ha recibido fuerte resistencia por parte de los empresarios del sistema, debe continuarse con dicho proceso a fin de mejorar la calidad y seguridad que nuestra población demanda.
- II. En ese sentido las personas que han de incursionar en el negocio del transporte público de pasajeros y aquellos que actualmente están involucrados deben satisfacer las exigencias que la normativa exige, de tal forma que garantice la continuidad y mejora del servicio.
- III. La población debe estar mejor informada sobre las acciones que en el futuro han de tomar las partes involucradas, por cuanto pueden influir en las decisiones hacia favorecerles y evitar en lo posible aquellas las que le afectan, principalmente en cuanto a precio del pasaje y cumplimiento de tiempos de recorrido.
- IV. De acuerdo a lo antes expresado es recomendable que una campaña que informe a la población sobre los beneficios sea desarrollada por el Gobierno Central en los diferentes municipios que conforman la periferia de San Salvador, tomando en consideración las características que cada uno de ellos posee. Esto permitiría un grado de conciencia en los empresarios y en los usuarios del sistema.

BIBLIOGRAFIA

1. González, Luis Armando."Los riesgos implícitos en la reforma al transporte", Revista ECA 639-640. San Salvador, El Salvador, C.A., Editorial UCA, No.985, Enero 30, 2002. Págs. 6-7
2. Panautou y Faris, Robert Horvard, El Desafío Salvadoreño: de la paz al desarrollo sostenible, FUSADES / CEDES. Mayo 1997, Institute for International Development (HIID). Restrepo, Carlos. (FUSADES), Página 44 y 45.
3. González, Luis Armando."El Gobierno ante el problema del Transporte Público", Revista ECA 639-640. San Salvador, El Salvador, C.A., Editorial UCA, No.978, Noviembre 28 2001. Págs. 7-8
4. Porter, Michael. "Ventaja Competitiva". Editorial CECSA, XIV impresión. Año 1997.
5. Manganelli, Raymond. " Como hacer Reingeniería". Editorial Grupo Norma, Año 1995.
- 6 "Ministerio de Obras Públicas Transporte y de Vivienda y Desarrollo Urbano". Decreto 33 Y 35 Tomo No 354, San Salvador, Febrero 15 de 2002. No 32, Página 46.
7. Revista Obras Públicas. Año 1 número 3. Diciembre 2002. Páginas 41 y 42.

Anexo 1

Instrumento No.1
Cuestionario para Usuarios de Transporte
Universidad Pedagógica de El Salvador
Facultad de Educación
Escuela de Ciencias Administrativas y Contables

Nosotros, estudiantes de la Universidad Pedagógica estamos desarrollando una investigación a cerca de las problemáticas del servicio de transporte público, por lo que rogamos a usted brindarnos la información que a continuación se le pide:

1. ¿Considera usted que la normativa de rutas del transporte colectivo de pasajeros sea necesaria? Si___ No___ por qué:_____

2. ¿Obtendrá usted algún beneficio al implementarse la normativa de rutas?
Si___ No___ por qué:_____

3. ¿Cree usted que es necesario el permiso de línea para que los autobuses preste el servicio de transporte? Si___ No___ por qué:_____

4. ¿Cree usted que habrá algún beneficio para su persona al implementar el permiso de línea para autobuses? Si___ No___ por qué:_____

5. ¿Considera usted justificable el aumento al precio del pasaje al transporte?
Si___ No___ por qué:_____

6. ¿Considera usted que en algún momento del proceso de modernización del transporte, el precio del pasaje a sufrido algún cambio?

7. ¿Cuál es su opinión ante la confianza de la maquinaria que usted toma a diario.

Ninguna

No le afecta

Poca

Indiferente

8. ¿Cree necesario la incorporación de unidades nuevas para que haya seguridad y confianza en el servicio de transporte colectivo de pasajero?

Si

Indiferente

No

por qué _____

9. ¿Obtiene usted como usuario alguna utilidad ante las acciones de competitividad por parte de las empresas de autobuses del transporte colectivo?

Si___ No___ Cual es:_____

10. ¿Conoce usted los beneficio que obtendrá cuando el Gobierno implemente la modernización del servicio de transporte colectivo? Si___ No___

11. ¿Cree conveniente que los autobuses del servicio de transporte colectivo realicen acciones estratégicas? Si___ No___

12. ¿ Obtendrá usted algún beneficio si los propietarios de autobuses cobran tarifas especiales para los estudiantes? Si _____ No _____ Poca _____ Ninguna _____

13 ¿ Obtendrá usted algún beneficio si los propietarios de autobuses cobran tarifas especiales para las personas de la tercera edad? Si _____ No _____ Poca _____ Ninguna _____

14. ¿Conoce usted los beneficios que le puede generar el uso de Tarjetas de Prepago para los autobuses? Si _____ No _____ Poca _____ Ninguna _____

15. Si la respuesta anterior es sí, ¿Cual es la cantidad que le gustaría invertir en dichas tarjetas?

\$2.38 (2 buses diarios, una semana)

\$4.76 (4 buses diarios, una semana)

16.¿Cual es la satisfacción en cuanto amabilidad, atención y seguridad que le ofrece el servicio de transporte?

Ninguna Poca Es necesario que cambie

17.¿Cree necesaria e importante la existencia de una oficina de Servicio al Cliente, que atienda las consultas de la ciudadanía? Si _____ No _____ Por qué _____

18.¿ Considera usted necesario la renovación de flota vehicular para la eficiencia en el servicio de transporte colectivo?

Si No Indiferente

19.Si su respuesta es sí, estará de acuerdo si hay un leve incremento en el valor del pasaje?

Si _____ No _____ Por qué _____

20.¿Cree usted que los problemas de accidentes de transito sólo depende de la maquinaria y no del recurso humano que lo maneja? Si _____ No _____ ambos _____

21.¿Estaría usted de acuerdo que la mujer asuma el papel de motorista del transporte colectivo? Si _____ No _____ Indiferente _____

22.¿Cree usted importante que un motorista de transporte asista a una escuela regida por el Gobierno para prepararlo en todas las áreas (educación, moral, etc.).

Si _____ No _____ Por qué _____

23.¿En que medida cree usted que los Autobuses ayudan a la contaminación ambiental?

Mucho No afecta

Poco Indiferente

24.¿Cree usted que el Vice-ministerio de transporte debe regir el sonido de las bocinas del transporte público colectivo, así como también el volumen de la música?

Si _____ No _____ Por qué _____

Anexo 2

DECRETO N° 111.-

EL CONSEJO DE MINISTROS

CONSIDERANDO

- I. Que de conformidad con el Decreto N° 162 de creación de Viceministerio de Transporte de fecha 25 de junio de 1993, publicado en el Diario Oficial Número 134, Tomo 320, de fecha 16 de julio de 1993, queda establecido que dicho Viceministerio es el ente rector, coordinador y normativo de las políticas del transporte.
- II. Que el servicio de transporte colectivo de pasajeros se constituye en un servicio público, lo que obliga a partir del reordenamiento constitucional, a que su regulación se encuentre en el ámbito del derecho público, por ser dicho servicio un factor importante de progreso económico y social en cualquier Estado, el cual demanda una intervención administrativa estatal, a fin de garantizarles a los usuarios la eficacia y eficiencia en la prestación del mismo.
- III. Que de conformidad a lo establecido en el Artículo 110 Inciso 4°, de la Constitución de la Republica, en casos excepcionales, y con el objeto de mantener la continuidad de los servicios públicos, el Estado, a través del Órgano Ejecutivo, se encuentra plenamente facultado y obligado para tomar a su cargo dichos servicios cuando los intereses sociales así los demanden y exijan, prestándolos directamente, por medio de las instituciones oficiales autónomas o de los municipios; disponiendo, excepcionalmente de la Fuerza Armada, de acuerdo a lo preceptuado por la Constitución.
- IV. Que asimismo, el Artículo 112 Inciso 1° de la Constitución regula que, el Estado, podrá administrar las empresas que presten servicios esenciales a la Comunidad, con el objeto de mantener la continuidad de los servicios, cuando los propietarios o empresarios se resistan a acatar las disposiciones legales sobre organización económica y social.
- V. Que ante las amenazas provenientes de algunos transportistas en el sentido del no acatamiento de las disposiciones emanadas por el Viceministerio de Transporte, relativas al ordenamiento de rutas en la Ciudad de San Salvador y la inminente suspensión del servicio público de transporte colectivo de pasajeros, ha provocado una alteración al orden publico, situación que hace imperioso que el Estado, a través del Órgano Ejecutivo tome las medidas necesarias e inmediatas, a fin de evitar que no se produzcan tales acciones

perturbadoras que menoscaban el interés público; por tanto, el Consejo de Ministros, convocado de urgencia por el Presidente de la República, se ve en la necesidad de tomar las medidas pertinentes que permitan el accionar de todos los Ministerios e Instituciones Estatales de Servicio Público para dirigir, orientar y atender a la población ante la posible ocurrencia de situaciones que conlleven a la suspensión del servicio público antes indicado.

POR TANTO,

En uso de sus facultades constitucionales

DECRETA las siguientes:



NORMAS TRANSITORIAS DE GESTION DIRECTA PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PUBLICO DEL TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS.

Objeto

Art. 1.- Con el objeto de garantizar la continuidad, regularidad y generalidad del servicio público de transporte colectivo de pasajeros y por tratarse de la prestación de actividades tendientes a satisfacer las necesidades e intereses generales de la población, el Estado, a través del Órgano Ejecutivo, toma a su cargo la gestión directa en la prestación del servicio público de transporte, para lo cual se adoptarán e implementarán las medidas que se estimen necesarias, en el marco de los dispuesto en los Artículos 110 Inciso 4º y 112 Inciso 1º de la Constitución.

Entidad encargada

Art. 2.- El Viceministerio de Transporte será la autoridad encargada de organizar, dirigir en forma coordinada y dictar todas y cada una de las directrices, regulaciones y acciones, para la prestación directa del servicio público de transporte colectivo.

Para los fines a que se refiere en Inciso anterior, el Viceministerio de Transporte podrá auxiliarse de cualquier Ministerio del Órgano Ejecutivo, entidad pública, instituciones oficiales autónomas o entes descentralizados, para lo cual podrá valerse de los automotores de cada una de las instituciones que para esos efectos indique, así como de aquellos empleados públicos que reúnan los requisitos mínimos para operar esa clase de automotores.

La Policía Nacional Civil estará en la obligación de auxiliar y proteger a aquellos funcionarios y empleados públicos encargados de la ejecución del presente Decreto; debiendo además prestar seguridad a los usuarios de dicho servicio. En caso de que se agotaren los medios ordinarios, el Presidente de la Republica podrá disponer de la Fuerza Armada para coadyuvar con la Policía Nacional Civil para la consecución de ese fin.

Plazo de la gestión directa

Art. 3.- El plazo de la gestión directa ejercida por el Estado, en la prestación el servicio público a que se refiere el Artículo primero del presente Decreto, estará vigente siempre que persistan las condiciones que originaron que el Estado tomare a su cargo la prestación del servicio público indicado.

Valor del servicio.

Art. 4.-El valor de los pasajes por servicios público de transporte será de conformidad con las tarifas autorizadas. Sin embargo, el Viceministerio de Transporte podrá determinar la prestación gratuita de ese servicio, cuando así lo estime conveniente.

Suspensión temporal de los permisos de línea o ruta.

Art. 5.- La suspensión del servicio colectivo de transporte constituye una afectación directa a la colectividad ,por lo que el objeto de hacer valer la preeminencia del interés publico, los permisos de línea y ruta emitidos por la Dirección General de Transporte Terrestre y que se encuentran vigentes, como medida cautelar quedan suspendidos de manera temporal, hasta que concluya el plazo de la gestión directa del servicio referido.

Sin perjuicio de lo anterior, la Dirección General de Transporte Terrestre aplicará a los infractores, las sanciones correspondientes que para esos efectos se establecen el las normas que regulan al sector transporte.

Vigencia

Art. 6.- El presente decreto entrará en vigencia el día de su publicación en el diario oficial.

Dado en Casa Presidencial. San Salvador a los veintiséis días el mes de noviembre de l año dos mil uno.

Francisco Guillermo Flores Pérez.

Presidente de la republica.

Francisco Rodolfo Bertrand Galindo.

Ministro del Interior y Ministro de Seguridad Publica y Justicia (Ad- honorem).

REPUBLICA DE EL SALVADOR, CA

Anexo 3

Acuerdo No. 880

El órgano ejecutivo en el ramo de economía.
Considerando:

- II. Que mediante decreto ley No. 762 de fecha 24 de julio de 1981 publicado en el diario oficial No150, tomo 272 del 18 de agosto del mismo año, se creó, dentro del Fondo general de la Nación la CUENTA ESPECIAL DE ESTABILIZACIÓN Y FOMENTO ECONOMICO, a fin de contar con los recursos necesarios para prever necesidades de diversa índole, la cual se integraría por un recargo a cada galón de gasolina, en la forma que el mismo se detalla, previa la creación de la asignación correspondiente por parte de la asamblea legislativa.
- III. Que mediante Acuerdo No 862 de fecha 18 de noviembre de 1981, publicado en el diario oficial NO 273 del 18 de diciembre del mismo año, se emitieron regulaciones tendiente a mantener bajo el precio del diesel utilizado por el servicio de transporte colectivo por los autobuses, mediante la incorporación de un factor especial de subsidio en la estructuración de los precios de los productos derivadas del petróleo, de acuerdo a los lineamientos del mismo.
- IV. Que la circunstancias que motivaron la implantación del subsidio en referencia han cambiado desde la fecha de su vigencia hasta este momento, señalando la experiencia, que dicha medida no ha contribuido a mejorar el servicio prestado a la población, advirtiendo con ello que para garantizar un sistema de transporte publico sano y competente debe prescindirse del subsidio en referencia.

Por tanto,

En uso de sus facultades legales,

Acuerda:

- 3) Déjese sin efecto el acuerdo No 862 de fecha 18 de noviembre de 1981, publicado en el diario oficial No 233 del 18 de diciembre del mismo año, y en consecuencia se elimina a partir el 27 de noviembre del presente año, el subsidio al diesel destinado al transporte publico de pasajeros por medio de autobuses.
- 4) El presente acuerdo entrara en vigencia a partir de esta fecha. Comuníquese.

MIGUEL E. LACAYO.
MINISTRO.

LIBRO DE REGISTRO DE ACUERDOS Y RESOLUCIONES
N.º 1000
SAN SALVADOR, EL SALVADOR, C.A.

Anexo 4

ACUERDO N° 402.-

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPUBLICA DE EL SALVADOR, ACUERDA: Conformar una Comisión **AD-HOC**, que Estudie el Problema del Transporte Público de Pasajeros, cuya integración estará a cargo de la Comisión Política, con miembros designados por cada una de las Fracciones Legislativas y como máximo dos miembros por cada representación. **COMUNIQUESE.**

ASAMBLEA LEGISLATIVA PALACIO LEGISLATIVO: San Salvador, a los veinticuatro días del mes de octubre del año dos mil uno.

WALTER RENE ARAUJO MORALES,
PRESIDENTE

CIRO CRUZ ZEPEDA PEÑA,
VICEPRESIDENTE.

JULIO ANTONIO GAMEROQUINTANILLA,
VICEPRESIDENTE

CARMEN ELENA CALDERON DE ESCALON,
SECRETARIA

JOSE RAFAEL MACHUCA ZELAYA,
SECRETARIO

ALFONSO ARISTIDES ALVARENGA,
SECRETARIO

WILLIAM RIZZIERY PICHINTE,
SECRETARIO.

RUBEN ORELLANA,
SECRETARIO.

AGUSTIN DIAZ SARAVIA,
SECRETARIO

POR TANTO,

En uso de sus facultades constitucionales,

DECRETA lo siguiente:

Anexo 5

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTE Y DE VIVIENDA Y DESARROLLO URBANO

DECRETO NO. 33

EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DE EL SALVADOR.

CONSIDERANDO:

- I. Que de acuerdo a la Constitución, es obligación del Estado asegurar a los habitantes de la Republica el goce de la libertad, la salud, la cultura, el bienestar económico y la justicia social;
- II. Que según la Constitución para la gestión de los negocios públicos habrá las Secretarías de Estado que fueren necesarias, entre las cuales se distribuirán los diferentes Ramos de la Administración. Cada Secretaria estará a cargo de un Ministro, quien actuara con la colaboración de uno o más Viceministros;
- III. Que el sector transporte de nuestro país, necesita de parte del Estado una atención más directa, a fin de regular su desarrollo y asegurar a los usuarios un servicio más ágil, adecuado y moderno;
- IV. Que para los efectos señalados en los considerandos anteriores, mediante Decreto Ejecutivo No. 72, de fecha 25 de junio de 1992, publicado en el Diario Oficial No. 134, del 16 de julio de ese mismo año, se creo el Viceministerio de Transporte;
- V. Que es necesario redefinir la naturaleza jurídica y el objeto para el que fue creado dicho Viceministerio, a fin de que cumpla adecuadamente con las atribuciones que se le asignan en el Reglamento Interno del Órgano Ejecutivo, dentro de las competencias que dicho cuerpo normativo le señala al Ministerio de obras Publicas, Transporte y de Vivienda y Desarrollo Urbano;
- VI. Que para viabilizar lo planteado en el considerando anterior, es menester introducir la pertinente reforma al Decreto de Creación del Ministerio de Transporte.

POR TANTO,

En uso de sus facultades constitucionales,

DECRETA lo siguiente:

SAN SALVADOR, EL SALVADOR, CA

REFORMA AL DECRETO DE CREACIÓN DEL VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE, CONTENIDO EN EL DECRETO EJECUTIVO No. 72

Art. 1.- Sustitúyase el Art. 1, por el siguiente:

Art. 1.- Crease el Viceministerio de Transporte, adscrito y dependiente del Ministerio de Obras Publicas, Transporte y de Vivienda y Desarrollo Urbano, encargado de regular todo lo relacionado con las políticas del transporte terrestre, aéreo y marítimo”.

Art. 2.- El presente Decreto entrara en vigencia el día de su publicación en el Diario Oficial.

REGLAMENTO GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE

TITULO I

DEL OBJETO Y DEFINICIONES

CAPITULO 1

DEL OBJETO

Art. 1.- El presente ordenamiento tiene por objeto regular los servicios de transporte terrestre de pasajeros, turismo, carga y servicios auxiliares y a la totalidad de las prestaciones de servicios de transporte colectivo por automotor de pasajeros por parte de personas naturales y jurídicas autorizadas que desarrollen dicha actividad; por lo que compete a la Dirección General de Transporte Terrestre para efectos administrativos, la aplicación del mismo. En el texto de este Reglamento dicha Institución podrá denominarse solamente “Dirección” “Dirección General”.

Art. 2.- Las reglas fundamentales que deberá seguir la Dirección General con el objeto de ordenar el transporte, de conformidad con los principios generales establecidos en la Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, son las siguientes:

1.- Buscar la satisfacción de las necesidades de los usuarios del transporte terrestre con el mayor grado de seguridad posible mediante la optima utilización de los recursos.

2.- Propiciar que las personas naturales o jurídicas nacionales, o en asociación con estas, con participación mayoritaria del nacional, actúen en el desarrollo de la libre empresa en esta materia, siempre y cuando puedan garantizar capacidad administrativa y recursos que requiere el servicio, de conformidad a las Leyes respectivas que rigen la materia.

3.- Brindar oportunidad a los diferentes sectores involucrados, y a los usuarios para que su participación y calificación en la administración del transporte sea más efectiva.

4.- Favorecer la diversidad de servicios a efecto de que el usuario goce de la elección en cuanto a que tipo de sistema y de servicio prefiere para su transportación.

5.- Facilitar la transparencia en la concesión de líneas de transporte terrestre y de servicios de estaciones terminales.

6.- Establecer la coordinación y colaboración necesarias entre las Instituciones publicas y privadas relacionadas con el transporte a efecto de procurar agilidad y prontitud en los tramites para hacer posible la implementación de un sistema efectivo de transporte.

Art. 3.- La operación de los servicios de transporte terrestre de pasajeros, carga, terminales y los servicios auxiliares que los complementan, se sujetaran a las disposiciones de tratados internacionales ratificados por nuestro país, la Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, este Reglamento y los instructivos que emita la Dirección General.

Art. 4.- La Dirección General autorizara los servicios siguientes:

1.- Operación del transporte publico de pasajeros en general, excepto en la categoría de transporte de tracción humana y/o animal.

2.- Diseño y operación de terminales de pasajeros y de carga, y sus servicios auxiliares.

Para el transporte de carga solamente se establece requerimientos de documentación para efecto de control y registro.

El transporte particular de pasajeros, no será objeto de autorización ni de registro y control, en este Reglamento.

TITULO IX DE LOS USUARIOS

Art. 61.- El servicio publico colectivo de transporte de pasajeros como actividad que tiene a satisfacer necesidades o intereses de carácter general, esta dirigido a todo el conglomerado social del país, por lo que le corresponde al Viceministerio de Transporte proteger a los usuarios, asegurando la calidad, eficiencia y seguridad del mencionado servicio.

Los usuarios por su parte tienen derecho a que en la prestación de todos los servicios reglados en el presente régimen, les sea garantizada la seguridad, el acceso a la información, libertad de elección y condiciones de trato equitativo y digno.

Art. 62.- Los usuarios deberán observar las normas generales vinculadas con la higiene, moralidad, buenos modales para con los otros pasajeros y dependientes del prestador, y las demás disposiciones por las que se establezcan obligaciones para todo usuario sin distinción. Deberán asimismo abonar las tarifas fijadas y publicadas para cada servicio. La falta de pago de las tarifas o la indebida utilización de los servicios facultara a las empresas concesionarias o permisionarias a la aplicación de sanciones que fuesen fijadas en este reglamento.

Art. 63.- El Viceministerio de Transporte deberá velar por la observancia de los principios de continuidad, regularidad, igualdad y generalidad de los Servicios Públicos de transporte de pasajeros a precios justos y razonables, asegurar la protección del medio ambiente y la seguridad, y a la vez brindar la información y el asesoramiento que resulten de utilidad para los usuarios del sistema.

Art. 64.- Los usuarios tendrán derecho a efectuar reclamos y sugerencias acerca de los servicios recibidos por parte de los concesionarios y permisionarios del sistema y a obtener adecuada respuesta por parte de la Dirección General.

Art. 65.- Los usuarios tienen derecho a ser tratados por los operadores y sus dependientes con cortesía, corrección y diligencia.

Art. 66.- Los usuarios deberán ajustar su conducta a las normas establecidas en la legislación y reglamentación vigentes, respetando y haciendo respetar los derechos y obligaciones que como tal les compete.

Art. 67.- Las empresas operadoras de los servicios deberán informar a los usuarios, en forma clara y manifiesta, los derechos y obligaciones que les competen, las características de las diversas modalidades de servicios ofrecidas, las tarifas correspondientes, los horarios y recorridos autorizados y toda otra información que sea necesaria para proteger sus intereses en cuanto consumidor.

Art. 68.- El pasajero recibirá del transportista una guía o contraseña en la que constara el número de pasaje, orden de servicio, "voucher" o documento análogo, en su caso, fecha de expedición, peso asignado, tarifa e importe abonado. Dicha documentación deberá extenderse por duplicado y bajo numeración correlativa.

Art. 69.- La responsabilidad del transportista respecto del equipaje despachado, comenzara en el momento de la entrega del documento a que se alude en el párrafo precedente y concluirá en oportunidad de la devolución de aquel al pasajero, ya sea al término del viaje, o luego de un período de guarda a cargo del prestador.

Asimismo, se fijaran allí las condiciones a las que estará sujeta la aludida responsabilidad, en cuanto a los efectos que abarca y procedimiento a seguir en los casos de extravío. Además, se señalaran los supuestos en los que el operador podría negarse a transportar determinados bultos en carácter de equipaje, en función de las dimensiones que registren los mismos, por razones de higiene y preservación del vehículo, o cuando se trate de sustancias peligrosas.

SAN SALVADOR, EL SALVADOR, C.A.

TITULO X
DE LOS REQUISITOS ESTABLECIDOS
EN EL SERVICIO DEL TRANSPORTE TERRESTRE

CAPITULO I
DE LOS REQUISITOS DEL PERSONAL EN EL SERVICIO
DE TRANSPORTE TERRESTRE

Art. 70.- Los conductores del servicio de transporte colectivo publico de pasajeros y del transporte de carga deberán haber aprobado satisfactoriamente las evaluaciones correspondientes que se prescriban en esta normativa, relacionadas con la profesionalización de la conducción, a través de las Escuelas de Capacitación debidamente autorizadas, para poder obtener el permiso o certificación correspondiente.

CAPITULO II

REQUISITOS DE LAS UNIDADES DESTINADAS
AL SERVICIO DEL TRANSPORTE TERRESTRE

Art. 71.- Para circular, ofreciendo los servicios regulados y controlados por este Reglamento se establecen como requisitos generales de las unidades destinadas al transporte terrestre, las siguientes:

1. Estar debidamente registrados y autorizados por la Dirección General, para prestar el servicio en la modalidad correspondiente, de acuerdo a esta normativa.
2. Estar debidamente inscritos en el Registro Público de Vehículos, lo que se determinara con la portación de la correspondiente Tarjeta de Circulación.
3. Ser conducido por persona debidamente autorizada y de acuerdo a las disposiciones establecidas en la legislación y sus reglamentos.
4. Cumplir con los requisitos especificos para cada naturaleza de servicio.
5. Tener vigente el Seguro Obligatorio.

SAN SALVADOR, EL SALVADOR, C.A.

**TITULO XI
DE LA DOCUMENTACIÓN LEGAL EN EL SERVICIO
DEL TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS**

**CAPITULO I
DOCUMENTOS, DESCRIPCIÓN Y VIGENCIA**

Art. 82.- Se establecen como documentos legales de circulación y de portación obligatoria en el Transporte Público de Pasajeros:

1.- Permiso de operación o explotación de Transporte Público de Pasajeros.

Exigible para todas las unidades y servicios mencionados en el Sistema de Transporte Publico de Pasajeros.

Constituye el documento único extendido por la Dirección General de Transporte Terrestre, donde se consignan los datos relacionados con la concesión de una unidad para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros.

Entre los datos consignados se comprende:

a.- Condiciones del Servicio concesionado

b.- Características básicas de la unidad autorizada para la prestación del servicio.

c.- Nombre y domicilio del concesionario.

d.- Número o identificación de la Ruta o Línea de transporte colectivo de pasajeros.

La vigencia de este documento es de un (1) año, iniciando y finalizando con la fecha del cumpleaños del Concesionario.

2.- Tarjeta de Identificación o Certificación para Conductores o Motoristas, del Servicio de Transporte Colectivo de Pasajeros y Transporte de Carga extrapesado.

Exigible para toda Persona que se desempeñe como conductor o Motorista autorizado en unidades y servicios mencionados en el Sistema de Transporte Terrestre.

Documento que demuestre la calidad de Conductor AUTORIZADO en la labor respectiva, para desempeñarse en el Sector del Transporte.

La vigencia de este documento es de dos (2) años, iniciando y finalizando con la fecha del cumpleaños de la persona poseedora del Documento.

3.- Carnet de Identificación para Asistente

Exigible para toda Persona que se desempeñe como Asistente en unidades y servicios mencionados en el Sistema de Transporte Terrestre.

Documento que demuestre la calidad de Asistente AUTORIZADO en la labor respectiva, para desempeñarse en el Sistema de Transporte Terrestre.

La vigencia de este documento es de dos (2) años, iniciando con la fecha del cumpleaños de la persona poseedora del Documento.

4.- Aviso de Suspensión Temporal del Servicio de Transporte Colectivo Público de Pasajeros. Notificación por el concesionario a la Dirección General de Transporte Terrestre, del retiro de una Unidad del servicio activo, para reparación y sus prorrogas.

5.- Avisos de Reincorporación al servicio activo.

Notificación del concesionario a la Dirección General de Transporte Terrestre, del reingreso de una unidad al servicio activo.

6.- Certificación de Recorrido.

Documento único extendido por la Institución, a efecto de certificar clara, amplia y detallada e los puntos por donde deben circular las unidades que cuentan con Permiso de Operación y que están autorizados en la Categoría de Transporte Colectivo Publico de Pasajeros.

El enunciado del recorrido esta constituido por las Calles, Avenidas, Núcleos poblacionales, Municipios o Departamentos por donde transita la unidad y esta directamente relacionado con el Numero de Ruta y la Denominación y constara de la Descripción y su respectivo Plano o Esquema.

La vigencia de este documento es de dos años, iniciando y finalizando en el primer trimestre del siguiente año correspondiente.

Art. 83.- Se establecen como documentos legales de circulación interna e interinstitucional, sin uso en la circulación y de aportación en la prestación del transporte, los siguientes:

1.- Solicitud Única de Servicios.

Su elaboración compete a la Dirección General y será exigible para toda persona natural o jurídica, concesionario o no, que desee realizar cualquier gestión con la Dirección General. Esta deberá contener aquellos requisitos mínimos que ayuden a la Institución a la finalización de su trámite.

Contra entrega de una Solicitud Única de Servicios, el solicitante está en el derecho de exigir una contraseña que identifique claramente la Solicitud recibida.

2.- Resolución.

Su elaboración, extensión y notificación compete a la Dirección General para responder a cualquier solicitud que requiera una emisión de Resolución.

Toda respuesta a solicitudes relativas a la presentación del servicio se hará vía resolución, de la Dirección General, la que deberá estar enumerada anual y correlativamente, debiendo cuidarse de no repetir los números asignados a las mismas.

TITULO XIII DE LAS DIFERENTES NORMATIVAS, PROCEDIMIENTOS Y OTROS, DE LA OPERATIVIDAD DEL TRANSPORTE TERRESTRE

CAPITULO I OTRAS OBLIGACIONES DE LOS CONCESIONARIOS DE TRANSPORTE

Art. 90.- La concesión de una Ruta lleva implícita para el concesionario, la obligación de poner en servicio y en buen estado de funcionamiento u operación los vehículos que sean necesarios para cumplir eficientemente, todos los requerimientos de transporte. Implica asimismo la obligación de suplir vehículos adicionales para atender debidamente la demanda de los servicios cuando se requiera.

Art. 91.- El empresario de transporte colectivo público de pasajeros está obligado:

1.- A no cobrar por el transporte un precio mayor; distinto del establecido en las tarifas aprobadas por la Dirección General, previo estudio técnico y dictamen de la Comisión.

2.- A prestar el servicio en toda la ruta especificada en la concesión y efectuar el recorrido conforme a los horarios e itinerarios aprobados; estos honorarios serán definidos en forma General como Rotativos, implementándose gradualmente.

3.- A sustituir los vehículos que temporal o definitivamente se retiran del servicio, por otros de igual o mayor capacidad, idénticas características y de la misma o mejor calidad.

4.- A suministrar los datos estadísticos y los informes sobre los resultados de la operación del servicio con los comprobantes necesarios que la Dirección requiera.

5.- Hacer uso de las terminales de transporte terrestre, para el abordaje y desabordaje de pasajeros.

6.- Establecer convenios de mutuo acuerdo con los propietarios de las terminales, sobre el servicio que reciben de estos y su tarifa, estudiando conjuntamente, formas de reducción de costos operacionales y mejoramiento de la cadena de servicio que se brinda al usuario de las mismas.

Art. 92.- La póliza del seguro obligatorio para el transporte colectivo publico de pasajeros tendrá vigencia por un año y el vencimiento coincidirá con la fecha de vencimiento de la Tarjeta de Circulación.

Art. 93.- Los vehículos el servicio de transporte colectivo de pasajeros y los del transporte de carta, podrán ser conducidos únicamente por quienes posean Certificación especial para conducir esta clase de vehículos. Esta certificación tendrá vigencia de dos años y su expedición estará a cargo del Viceministerio de Transporte, previa aprobación del Curso Obligatorio para Conductores de Transporte Publico de Pasajeros y de Carga, impartido por las escuelas de capacitación debidamente autorizadas.

En el caso de los conductores que actualmente se encuentre laborando en esta clase de vehículos, se les exigirá que asistan a una capacitación suplementaria de conformidad a lo indicado en este reglamento o lo que la Dirección General a través de un Instructivo emita.

Para el caso de los nuevos aspirantes a este tipo de licencia, el requerimiento será de obligatoriedad inmediata.

Art. 94.- todo conductor de vehículos del servicio de transporte colectivo de pasajeros deberá rendir una fianza anual de cinco mil colones (5,000.00), que cubrirá la responsabilidad del conductor por daños a terceros.

CAPÍTULO VIII

TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS EN GENERAL

Art. 113.- Los conductores y propietarios de vehículos destinados al Transporte Público de Pasajeros en General, están obligados a respetar todo lo establecido en este Reglamento, en especial lo referente a las rutas, condiciones de seguridad, capacidades, paradas, velocidad, registro e inspección periódica para el adecuado funcionamiento de las Unidades. Así como la higiene, limpieza y comodidad de las mismas, además de lo establecido en el Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial.

SAN SALVADOR, EL SALVADOR, C.A.

CAPITULO II

OTROS DERECHOS DE LOS USUARIOS

Art. 95.- Los usuarios del servicio de transporte de pasajeros tendrán los siguientes derechos:

- 1.- Recibir los servicios que ampara el boleto en los términos y condiciones que correspondan a la clase de servicio.
- 2.- Conservar en su poder los bultos que por su volumen y naturaleza se puedan llevar a bordo sin que ocasionen molestias a los pasajeros ni pongan en riesgo la seguridad.
- 3.- Que se les admita en el mismo vehículo, por concepto de equipaje y libre de porte por cada boleto un máximo de 10 kilogramos.
- 4.- Recibir el comprobante que ampare su equipaje.
- 5.- Recibir reembolso del importe de su boleto, por un retraso mayor a dos horas en el recorrido, sin causa justificada.
- 6.- Que no se aplique ajuste alguno a los boletos adquiridos con anterioridad a un incremento tarifario.

Art. 96.- Los transportistas del servicio de pasajeros y turismo, deberán proteger a los viajeros y su equipaje por daños que sufran con motivos de la prestación del servicio en los términos del Reglamento respectivo.

CAPITULO VIII

TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS EN GENERAL

Art. 118.- Los conductores y propietarios de vehículos destinados al Transporte Público de Pasajeros en General, están obligados a respetar todo lo establecido en este Reglamento; en especial lo referente a horarios, rutas, condiciones de seguridad, capacidad, paradas, velocidad, registro e inspección periódica para el adecuado funcionamiento de las Unidades. Así como la higiene, limpieza y comodidad de las mismas, además de lo establecido en el Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial.

Los vehículos a que se refiere este Artículo deberán portar la siguiente información:

1. Cuadro de identificación del conductor
2. Certificado de fianza personal.
3. Certificación del seguro obligatorio.
4. Certificación del Permiso de Operación de Transporte Terrestre, extendido por la Dirección.
5. Certificación del Recorrido (Para el Transporte Colectivo Público de Pasajeros).
6. Tarifa autorizada (Para el Transporte Colectivo Público de Pasajeros).
7. Un cuadro que deberá colocarse en un lugar visible, que contenga la identificación de los numerales 1, 2, 3 y 6 de este Artículo.

TITULO XIV

DE LA PROFESIONALIZACIÓN DE LA CONDUCCIÓN

CAPITULO I

DE LAS ESCUELAS DE CAPACITACION PARA CONDUCTORES

Art. 137.- De conformidad al Art. 33 y el Art. 65 de la Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, se establece como requisito para optar a desempeñarse como conductores el haber obtenido su Diploma de Aprobación del Curso de Capacitación Integral para Conductores, en las Escuelas de Capacitación debidamente autorizadas por el Viceministerio de Transporte.

Art. 138.- La creación de las Escuelas de Capacitación Integral para Conductores, tiene como objetivo el formar los conductores calificados.

Art. 139.- Estas escuelas estaran clasificadas en tres categorías:

1.- Escuelas de Capacitación Integral en la Conducción, que impartirán enseñanza teórica y práctica y sus correspondientes evaluaciones.

2.- Escuela de Capacitación Académica en la Conducción, que impartirán solamente enseñanza teórica y evaluación teórica, y complementariamente podría efectuar la evaluación práctica.

3.- Escuela de Capacitación en el Manejo Practico o Enseñanza Individual, o Escuelas de Manejo en las que se impartirá únicamente el manejo practico para conductores.

Las Escuelas contempladas en el numeral 1 y 2 necesitaran autorización del Viceministerio de Transporte, no así la contemplada en el numeral 3 que solamente deberá registrarse en la Dirección General de Transito.

Art. 140.- Las Escuelas de Capacitación Integral, deberán cumplir principalmente con los siguientes objetivos:

- 1.- Impartir los conocimientos técnicos, teóricos y prácticos del Manejo Defensivo, Normativa de Transito y Seguridad Vial.
- 2.- Buscar un cambio cultural y de actitudes de los futuros conductores (a través de las técnicas de estudio y evaluación).
- 3.- Dar entrenamiento específico en áreas de extinción de incendios y primeros auxilios en casos de accidentes, conocimientos básicos de mecánica y otros.
- 4.- Tratar que los futuros conductores se conviertan en parte importante en la solución a la problemática de los accidentes de transito.

Art. 141.- Para abrir una escuela de capacitación integral o académica será necesario que el interesado presente al Viceministerio de Transporte la solicitud indicando los datos de la empresa, y tipo de escuela que solicita, incluyendo el personal docente permanente con su experiencia en actividades afines; así como la disponibilidad y categoría de los vehículos a utilizar.

Art. 142.- El Viceministerio realizara la revisión de las instalaciones propuestas, material y equipo a usar, con la finalidad de determinar si cumplen con los requisitos exigidos para su autorización; y para el caso de los vehículos, estos deberan contar con su revisión técnica vehicular vigente.

Así como si cuentan con el equipo y los instrumentos opcionales tales como: Simulador o doble acelerador.

Así mismo la Escuela debe estar equipada con las aulas de estudio, proyectores de películas, transparencias y diapositivas, películas profesionales, componentes mecánicos. Solo después de cumplir estos requisitos se otorgará el permiso para entrar en funciones.

Art. 143.- A efecto de establecer Categorías Específicas y con diferente grado de profesionalización del estudiante, se establece la siguiente clasificación de cursos de capacitación para conductores así:

Tipo de Curso

Tipo de Licencia de Conducir.

Curso 1.- Para optar a la Licencia Juvenil, particular y de motocicletas de todo tipo.

Curso 2.- Para optar a la Licencia para conducir vehículos del Transporte Colectivo de Pasajeros y Vehículos de carga no articulados.

- a) Autobuses no articulados
- b) Microbuses
- c) Taxis
- d) Pick-up con pasajeros y carga
- e) Moto taxis
- f) Vehículos de carga no Articulados.

Curso 3 Para optar a la Licencia para conducir vehículos articulados de pasajeros o de carga, o para el transporte de materiales tóxicos o peligrosos.

Art. 144.- A las Escuelas de Capacitación Integral y de Capacitación Académica autorizada por el Viceministerio de Transporte , se les confiere la concesión para que los alumnos aprobados en sus evaluaciones teóricas y practicas se les otorgue la validez legal de iniciar la tramitación directa de su Licencia respectiva ante la Dirección General de Transito.

TITULO XV

DE LA OPERATIVIDAD DEL TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS

CAPITULO I

DE LAS TERMINALES, METAS, PARADAS Y PUNTOS DE RETORNO

Art. 156.- La Dirección General de Transporte Terrestre autorizara el establecimiento de las terminales, metas, paradas y puntos de retorno del transporte colectivo de pasajeros de conformidad con los requisitos legales y reglamentarios. Asimismo, coordinara su accionar, en lo pertinente, con las municipalidades involucradas.

Art. 157.- El Título II, Capítulo IX, Art. 43, de la Ley, enuncia la normatividad de las terminales de transporte colectivo publico de pasajeros y de carga, coordinadas con las municipalidades, en lo que compete y en base al respectivo Plan de Desarrollo Urbano o Local respectivo; contemplándose dentro de dicho marco lo referente a:

- 1.- Terminales de Pasajeros: Internacionales, Interdepartamentales, Interurbanas o Urbanas.
- 2.- Terminales de Carga: Intermodales, Internacionales, Interdepartamentales, Interurbanas o Terminales Interiores Concentradores de Carga.
- 3.- Servicios Auxiliares y Complementarios: Metas, Puntos de Retorno y Paradas.

Art. 158.- En general y atendiendo a lo establecido en la Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, los Estudios que soporten todo proyecto de una nueva terminal, ya sean estas de Carga o de Pasajeros; estos como minimo deberan contener:

- 1.- Estudio de Factibilidad presentado por el interesado que contemple lo relativo a: La viabilidad de las vías de enlace, aspectos de ingeniería de transporte y transito, y del impacto ambiental; incluyendo el Estudio Tarifario.
- 2.- Una superficie de acuerdo a la demanda del servicio requerido por los usuarios de conformidad al Estudio de ingeniería de Transporte, presentado por el interesado.
- 3.- Numero mínimo de espacios de abordaje y desabordaje, pre-meta, parqueos y áreas para maniobras y circulación de acuerdo a la demanda y según normas de ingeniería de Transito y al estudio respectivo de ingeniería de Transito interno, presentado por el interesado.
- 4.- Superficie destinado a los viajeros y cargadores, andenes, zonas de paso y salas de espera, así como instalaciones especiales para discapacitados y personas de la tercera edad.
- 5.- Superficie destinada para la instalación de oficinas y parqueo de taxis para uso de los viajeros y zonas de carga.
- 6.- La presentación arquitectónica deberá ser diseñada de acuerdo a las normas preestablecidas en esta materia, por las instituciones rectoras en el area de construcción.
- 7.- En el caso de las terminales de carga deberá contar con Bodegas para almacenar todo el producto que se movilice por ese medio, incluyendo cuartos fríos para productos precederos.
- 8.- Las instalaciones deberán contar con un sistema de seguridad.
- 9.- Las instalaciones de servicios sanitarios con áreas especiales para discapacitados.
- 10.- Contar con área de venta en ventanillas de Boleto de viaje y dependencias de facturación, así como, locales comerciales que permitan un mínimo de comodidad para el usuario.
- 11.- Contar con señales audio visuales para la orientación al publico y control del movimiento vehículo.

EL SALVADOR, C.A.

Para las Terminales actualmente autorizadas en operación, se les concederá un periodo de cinco (5) años a partir de la vigencia de este Reglamento, para que se adecuen a los numerales 3, 4, 5, 8, 9, 10 y 11 de este Artículo.

Art. 159.- El permiso de Operaciones del servicio de las terminales, se otorgara por un periodo que será determinado por la Dirección General de Transporte Terrestre.

La Dirección General de Transporte Terrestre otorgara dicho Permiso de Operación regulando y controlando su calidad de servicio y la cantidad de rutas que las utilizaran, como punto de origen, transbordo y destino.

Art. 160.- El Procedimiento para la aprobación del Permiso de Operación de las nuevas Terminales de Transporte Colectivo Publico de Pasajeros y de Carga, sera el siguiente:

EL SALVADOR, EL SALVADOR, C.A.

Anexo 6

Entrevista a Transportistas.

Se realizó previo cita con los Empresarios de la Ruta 27

Pablo - ¿Que opinión tienen sobre los contratos de concesión de transporte?

Romeo - Mire, existe garantía de libre asociación y se establece en nuestra constitución por tanto eso del contrato va en contra de la misma; por ejemplo un pasajero que viaja en un autobús sufre un accidente; el contrato establece que el propietario - decir uno como dueño- está obligado a indemnizar a dicha persona, aun cuando el causante del accidente fuera un delincuente que halla disparado al pasajero dentro del autobús. Invalidando ser vencido y escuchado en un proceso judicial. ¿Cómo es posible que un contrato sustituya el rol del órgano judicial o de un Juez? eso es imposible y fuera de toda lógica.

Pablo. El ejemplo que usted menciona tiene que ver con el concepto de seguridad. Tenemos una pregunta relacionada con dicho tema. Lo que usted nos ha mencionado ¿Limita la prestación de los servicios tal y como ustedes lo desean?

Romeo. Así es.

Pablo. ¿Existen en la actualidad personas que funcionan de manera no autorizada, es decir sin los permisos de línea?

Romeo. No, trabajamos con permiso de línea autorizado de manera individual; por ejemplo, usted tiene autorización a su nombre, lo que le habilita a explotar las líneas, así funciona esto, somos individuales.

Pablo ¿Cual es su opinión respecto a la asociatividad?

Romeo. El problema que se nos viene ahora mismo es el siguiente. El presidente del órgano ejecutivo nunca jamás le va autorizar a titulo individual un permiso de línea con la asociatividad vigente; el presidente lo que esta tratando es de darle autorizaciones de línea a sociedades, para que cuando éstas que se están formando colapsen o quiebren, entonces dichas sociedades no entrarán más al negocio y aparecerán los consorcios internacionales, o sea, están preparando el terreno. Porque, acuérdesse de una cosa, tienen que hacernos un juicio a cada uno de nosotros, en cambio cuando sean sociedades, sólo será una persona jurídica, es decir al representante es a quien llamaran y por supuesto lo van a vencer en juicio y por tanto allí murió todo. En cambio imagínese, solo aquí somos 25 empresarios es decir 25 personas quien tienen que enjuiciar, eso le costará más

trabajo. En cambio así, en una forma pasmada como siempre lo hacen, a través de la propaganda y el engaño del argumento que le están poniendo un nuevo sistema de transporte público; que por cierto de nuevo no tiene absolutamente NADA, y a nuestra manera de ver único novedoso es que a nosotros nos va a quitar la comida, así de sencillo, ¡Esa es la novedad, que te ven a dejar sin comer!.

Nelson. ¿En que medida cree usted que el permiso de línea puede evitar la circulación no autorizada de autobuses?.

Romeo. Bueno hay microbuses que circulan y nunca han tenido un permiso de línea y a pura corrupción los meten, no portan un permiso de línea sino un simple papel.

Nelson. ¿Es beneficioso entonces que tengan un permiso de línea?.

Romeo. Mire con la corrupción que tenemos en este país, mi opinión es que NO, que es difícil verle algún beneficio. Mire yo le voy a decir la verdad, con la corrupción, el poder económico es el que manda, y aquí no nos demos paja. Aquí un policía decide si un papel es un permiso de línea o no, aquí vivimos en un país corrupto. O sea que el permiso de línea es una "Changonetada" porque no existe el permiso de línea, vencieron hace tres años; entonces, ellos ya vienen con la idea, ya traen la idea maquinada, no los renovaron, sólo les dieron prorrogas porque ya tienen la idea empaquetada de hacernos fracasar.

Pablo. ¿Cuál es su opinión sobre la eliminación del subsidio?

Romeo. Imagínese como funciona de ilógico el sistema que hasta nos quitan el subsidio, si supuestamente un sector tiene subsidio es por el precio del pasaje que ya tiene cinco años vigente. Los costos de operación se han incrementado, mire señor, si hace cinco años el diesel valía ₡8.00 colones y vea usted cuanto vale ahora ₡13.50 colones; los costos han subido el doble. El diesel se consume como materia prima con la misma tarifa y aun así toman la medida de eliminar el subsidio, ¿Cree usted que es un aliciente para un sector? no lo es, eso se llama estrangulación.

Nelson. ¿Considera usted justificable el aumento al valor del pasaje?

Romeo. Si, han pasado cinco años y todo ha subido, ustedes pueden hacer una encuesta para ver el precio de las llantas, del diesel y con base a un estudio económico y costos de operación calcular el incremento necesario al precio del pasaje; o sea los micro-buses actualmente cobran ₡2.00 colones ¿Cual es la diferencia con nosotros? Ninguna; ambos son medios de transporte, es más el

EL SALVADOR, C.A.

microbús no esta contemplado por la ley de transporte terrestre y a puro cuello los Poma metieron a circulación las Coaster las cuales consideramos no son viables. La ley dice, vehículos con dos puertas laterales, así dice la ley y allí andan, ¿Cuántas Coaster andan circulando?

Nelson. ¿ ha considerado cuanto más o menos debe valer el pasaje?

Romeo. El pasaje, por lo menos tendrían que valorarlo en ¢2.00 colones por lo menos porque eso es lo que cobran los microbuses; por lo menos dos colones, bueno si la gente no reniega por pagar esa cantidad en una Coaster y allí van todos apretados. Aparte que la ley, además de venderlas, verifique cuantas detienen de circular, no lo hacen porque están tocando los intereses. Mire, esos babosos que trabajan en las Coaster lo hacen para los bancos, porque ellos pagan ¢13.000 mil colones de letra, asumiendo que logran ¢15.000 mil, al dueño del microbús le quedan ¢ 2. 000 mil colones, lo demás es para los Poma y la banca nacional. En cambio a nosotros ni los buses amarillos que valen menos y que en Estados Unidos se mantienen transportando niños y ellos no van a mandar a sus niños en buses que no cumplan sus normas,

Pablo. A propósito de la renovación de la flota vehicular, ¿Contempla la normativa una línea de crédito para tal fin?.

Romeo. No, es la mentira más grande que pudo haber dicho el ejecutivo, él fue el que dijo que había una línea de crédito para el sector. Nosotros fuimos a la banca y nos dijeron si queremos créditos, llevemos las escrituras de nuestra casa y entonces si hay crédito. La verdad es que en nuestro país, los dineros que vienen del extranjero los maneja la banca y cuando usted va a la banca le cobran el doce por ciento(12%) además tiene que llevar garantía. Sabe usted lo que hizo el Gobierno con el dinero donado para el sector transporte, llego al Banco Multisectorial de Inversiones, lo pasaron al Banco Agrícola; ellos lo tienen, allí está. La COOPAS, claro una empresa de Cristiani y la señora de él y no sé quien otro, a ellos si les han dado el dinero sin intereses. Allí se puede ver la preferencia que tienen, es que mire la ruta 29 es una ruta piloto, claro el pasaje no va a valer \$0. 17 centavos cuando tengan el transporte bajo su poder sino que \$0. 50 centavos de dólar si quiere usted abordar el autobús; todos van a pagar inclusive los mayores y los niños. Nosotros no les cobramos al montón de niños de las escuelas, hay pasan debajo de las máquinas, no se les cobra.



VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE
DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE

**PARA QUE TODO CONDUCTOR SEA AUTORIZADO
COMO MOTORISTAS DEL TRANSPORTE PUBLICO DE
PASAJEROS**

**DEBERÁ CUMPLIR CON LOS REQUISITOS
SIGUIENTES:**

1. Solicitud dirigida al Viceministerio de Transporte, solicitando prestar el servicio de motorista en el Nuevo Sistema del Transporte.(se anexa formato)
2. Presentar licencia para conducir liviana o pesada, según corresponda al tipo de transporte a conducir.
3. Fianza Vigente; por el valor de cinco mil colones exactos (¢5,000.00) (original y copia).
4. Los conductores deberán presentar su Cedula de Identidad Personal o el DUI (Documento Único de Identidad).
5. Diploma de haber aprobado el curso de capacitación integral en una de las escuelas autorizadas por el Viceministerio de Transporte.

PROCESO DE INSERCIÓN PARA OPERADORES ACTUALES

OBJETIVOS:

Facilitar los tramites para todos aquellos operadores que deseen acogerse al nuevo sistema de transporte público . Crear las bases de datos legales que permitan transparencia y continuidad en el nuevo sistema. Terminar el proceso en un plazo no mayor de 30 días.

CARACTERÍSTICAS DE LOS TRAMITES

ágiles
oportunos
transparentes
sin costos para los operadores
lugares accesibles
oficinas centrales del vmt
delegación del vmt oriente
delegación del vmt occidente
centro de entrega de placas Ilopango
oficinas Sertracen en centro comercial Feria rosa

REQUISITOS

Ser operadores activos del sistema de transporte colectivo.
permiso de operación vigente
tarjeta de circulación vigente
registro de IVA y Renta
en el caso de empresas, documentación que los acredite.
llenar solicitud y carta acuerdo

PROCEDIMIENTO

Se presenta el interesado con los documentos antes descritos en la ventanilla del vmt.
si no tiene el registro de IVA y el de pago de renta, se dirige a la ventanilla de hacienda, para registrarse.
se revisa, recepción y codifica el tramite se traslada a la unidad de planificación para tabularlo en el nuevo sistema de transporte publico.
de ser positiva la solicitud se emite acuerdo y código de la nueva línea que operara. si la ruta estuviere saturada se tendrán en el banco de datos y se podrá reasignar a otra ruta.

Dirección Actual: _____

Teléfono: _____

LOS ANGELES, CALIFORNIA

CARTA COMPROMISO

Yo, _____, mayor de edad
_____, (profesión u oficio), del domicilio de
_____, con Cédula de Identidad Personal
Número _____, y Número de Identificación Tributaria
_____, actualmente poseedor y propietario del
vehículo placas _____, Motor: _____, Chasis
Gravado: _____, Marca: _____,
Modelo: _____, Año: _____,
Color: _____, Capacidad: _____, por este
medio **ME COMPROMETO** expresa y formalmente a cumplir con la
prestación del servicio Público del Transporte Colectivo de Pasajeros
en la ruta _____, en la cual me autorice por parte de la Dirección
General de Transporte Terrestre, del Viceministerio de Transporte.
Por lo que **ME COMPROMETO** a cumplir fielmente las obligaciones
siguientes: a) Prestar el servicio público de Transporte de pasajeros
en forma continua, y permanente en iguales condiciones con los
demás prestatarios; b) Cumplir con horas de salida y llegada de los
orígenes y destinos que se establezcan; c) Respetar las frecuencias
que se determinen; d) Dar mantenimiento preventivo a los vehículos
automotores y repararlos cuando fuere necesario; e) Respetar las
paradas metas y terminales establecidas por la autoridad
competente; f) Utilizar los sistemas de percepción tarifario que se
establezcan; g) Respetar las normativa establecida en materia de
Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; h) Que los tores
cuenten con la licencia de conducir vigente como también Carné de
Conductor, y demás disposiciones establecidas en la **LEY GENERAL
DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL,
REGLAMENTO GENERAL DE TRANSITO, REGLAMENTO GENERAL
DE TRANSPORTE TERRESTRE** y providencias que dicten las
autoridades del Viceministerio de Transporte. En caso de
incumplimiento al compromiso adquirido me someto a las sanciones
emanadas de las autoridades del Viceministerio de Transporte,
aceptando que estas puedan llegar hasta la suspensión temporal o
definitiva de la autorización que se me ha otorgado.
En fe de todo lo anterior firmo en la ciudad de San Salvador, a
los _____ días del mes de _____ del
dos mil _____.

Dirección Actual: _____.

Teléfono: _____.



MT

SOLICITUD PARA LA AUTORIZACIÓN DE UNIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

San salvador _____ de _____ del 200__

DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE.
PRESENTE.

Yo, _____, mayor de edad
_____(profesión u oficio), del domicilio de _____, con
Cédula de Identidad Personal Número _____, y Número de Identificación
Tributaria _____, actualmente poseedor y propietario del vehículo
placas AB-_____, Motor: _____, Chasis
Gravado: _____, Marca: _____, Modelo: _____,
Año: _____, Color: _____, Capacidad: _____,
actualmente operando en la Ruta No. _____, con
recorrido _____ y en

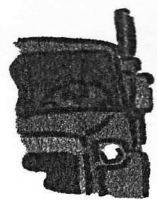
aras del cambio al Nuevo Sistema de Transporte, solicito ser autorizado para poder prestar el
servicio de **TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS**. Y por la presente estoy
comprometiéndome a cumplir con lo dispuesto en la Ley de Transporte Terrestre Tránsito Y
Seguridad Vial, así como los respectivos Reglamentos de Tránsito y Transporte Terrestre, las
providencias expedidas por las Direcciones de Transporte y Tránsito en lo referente a la
regulación del Transporte Colectivo.

Para recibir notificaciones de la aprobación de mi solicitud, señalo la siguiente
dirección _____

_____ y deo habilitado el numero telefónico de línea fija _____ (la presente
información debe de ser exacta y actualizada).

Atentamente,

(f) _____



VMT

SOLICITUD PARA LA AUTORIZACIÓN DE MOTORISTA DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

San salvador _____ de _____ del 200__

DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE.
PRESENTE.

_____, mayor de edad, con domicilio en la ciudad de _____, identificándome con numero de licencia _____, clase _____; a usted por este medio y con todo respeto le manifiesto que soy conductor de autobús ___ microbús ___ taxi ___ pick up___(señale que tipo de vehículo) con placas _____, propiedad de _____ y en aras del cambio al Nuevo Sistema de Transporte, solicito ser autorizado como **Motoristas del Transporte Publico de Pasajeros**. Y comprometiéndome por la presente a cumplir con lo dispuesto en la Ley de Transporte Terrestre Tránsito Y Seguridad Vial, así como los respectivos Reglamentos de Tránsito y Transporte Terrestre, las providencias expedidas por las Direcciones de Transporte y Tránsito en lo referente a la regulación del Transporte Colectivo.

Para recibir notificaciones de la aprobación de mi solicitud, señalo la siguiente dirección _____ y dejo habilitado el numero telefónico de línea fija _____ (la presente información debe de ser exacta y actualizada).

Atentamente

(f) _____

jif

CARTA COMPROMISO

Yo, _____, mayor de edad
_____ (profesión u oficio), del domicilio de
_____, con Cédula de Identidad Personal Número
_____, y Número de Identificación Tributaria
_____, actualmente desempeñándome como

MOTORISTA DEL TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS, ME COMPROMETO expresa y formalmente a cumplir con las obligaciones que conlleva el desempeñar la profesión de MOTORISTA del Transporte Colectivo de Pasajeros en la, en la cual me autorice por parte de la Dirección General de Transporte Terrestre, del Viceministerio de Transporte, así como a cumplir fielmente las obligaciones siguientes: a) Deberá portar el carné que lo autoriza como motorista para la Conducción de Vehículos del Transporte Público de Pasajeros junto con sus demás documentos de tránsito y transporte terrestre. b) Será obligatorio que el Motorista notifique a las oficinas del Registro de Motorista del Transporte, cuando se cambie de trabajo y pase a laborar en otra ruta, en un periodo no mayor de cuarenta y ocho horas, y realizar el trámite de cambio de Carné. c) Cumplir con todas aquellas disposiciones emitidas por el Viceministerio de Transporte y sus Direcciones Generales, tanto en materia de Tránsito y Seguridad Vial, así como materia de Transporte Terrestre. d) Todo Motorista de Transporte Colectivo, esta en la imprescindible obligación de acatar las indicaciones que reciban de los agentes de la Policía Nacional Civil, en lo referente a la aplicación de las Normas de Tránsito y Transporte Terrestre. e) Se prohíbe que todo conductor de vehículo del transporte Colectivo ingiera bebidas alcohólicas u otros tóxicos enervantes mientras conduce estos vehículos. f) El Viceministerio de Transporte determinara la vigencia y uso del Carné de Identificación de Motoristas del Transporte Publico de Pasajeros, así como la obligación de su presentación ante la autoridad correspondiente, cuando esta lo requiera. g) Deberá presentarse al control o despacho antes de comenzar su labores diarias, para reportarse por medios electrónicos al Registro

Línea de Crédito para los transportistas

El BMI al otorga Línea de Crédito para el sector Transporte Terrestre a un tiempo mayor y a una tasa más baja que los otros bancos del sistema financiero.

Pero el BMI al igual que el Banco Salvadoreño, ya no ofrece este tipo de préstamo a personas naturales que desean un crédito para adquirir una unidad de transporte para el área de San Salvador, si no que solamente a cooperativas.

Para incentivar al Empresario de Transporte el BMI a firmado un convenio con los bancos llamado FONTRA.

Que es el FONTRA:

Es un fondo que el BMI inyecta a todos lo bancos que han firmado dicho convenio, correspondiente al 3%, ejemplo: Si el Banco Salvadoreño le otorga a un cliente un crédito al 9%, el cliente únicamente cancelará el 6% y el 3% restante lo aporta el BMI durante los primeros 3 años del crédito.

Todos los bancos del sistemas otorgan dichos créditos a 5 años, por lo tanto el cliente los primeros 3 años gozará de una tasa baja, y a partir del cuarto año el 3% se le carga al cliente.

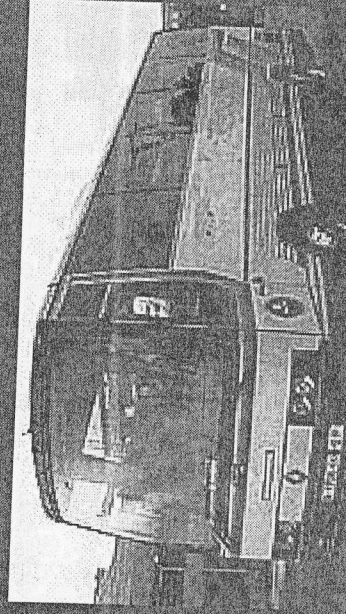
Otra ventaja que proporciona el BMI con relación a los créditos para el sector transporte es que lo da para 7 años.

Esta información es dada por el Licenciado Wilber Luna ejecutivo de créditos del BMI, para lo cual dejo constancia de telefonos y dirección de correo.

www.BMI.gob.sv

Contactos: Lic. Wilber Luna Tel. 267-0021
 Lic. Gloria de Lemus Tel. 267-0020

SECTOR TRANSPORTE POR AUTOBUSES
(Incluye Microbuses): SISTEMA
FINANCIERO Y CREDITO BMI
Enero - Diciembre 1996 - 2001
+ Enero - Junio 2002



Conclusiones sobre crédito al Transporte con recursos BMI 1996 – Jun 2002

Las colocaciones de crédito al sector han mostrado una tendencia a la baja, con una pequeña recuperación en el año 2001; sin embargo comparativamente, desde 1996 ha disminuido drásticamente, pasando de \$17 millones en 1996 a \$2.4 en 2001. El primer semestre del año 2002, no muestra mucha recuperación respecto a los otros años

Los créditos otorgados con recursos del BMI, han sido canalizados en su mayoría por los siguientes Instituciones, en orden de importancia: Banco Salvadoreño, Fedecredito y Banco de Comercio.

Las Instituciones que han utilizado recursos BMI durante todos los años analizados son: Banco Agrícola y Fedecredito.

Conclusiones sobre el crédito del Sistema Financiero al Sector Transporte por Autobuses (incluye Microbuses) 1996 – Jun 2002

El Crédito al Sector Transporte por Autobuses en el Sistema Financiero, durante el período analizado fue otorgado principalmente por las siguientes instituciones, en orden de prioridad: Banco de Comercio, Agrícola, Cuscatlán. El Banco de Comercio mostró su mayor apoyo durante los años 97 y 98.

La Colocación de crédito del Sector con relación al total del crédito del sistema alcanza niveles muy mínimos, ya que en los últimos tres años ha sido de 0.4% en 1999, 0.3% en 2000, y 0.4% en 2001.

Se observa una drástica disminución en el crédito otorgado al sector, especialmente en los últimos tres años, habiendo disminuido de \$37 millones en 1998, que fue el mayor monto del período analizado, a \$15 millones en 2001. El primer semestre de 2002, aún no muestra mucha recuperación.

Continuación de Conclusiones

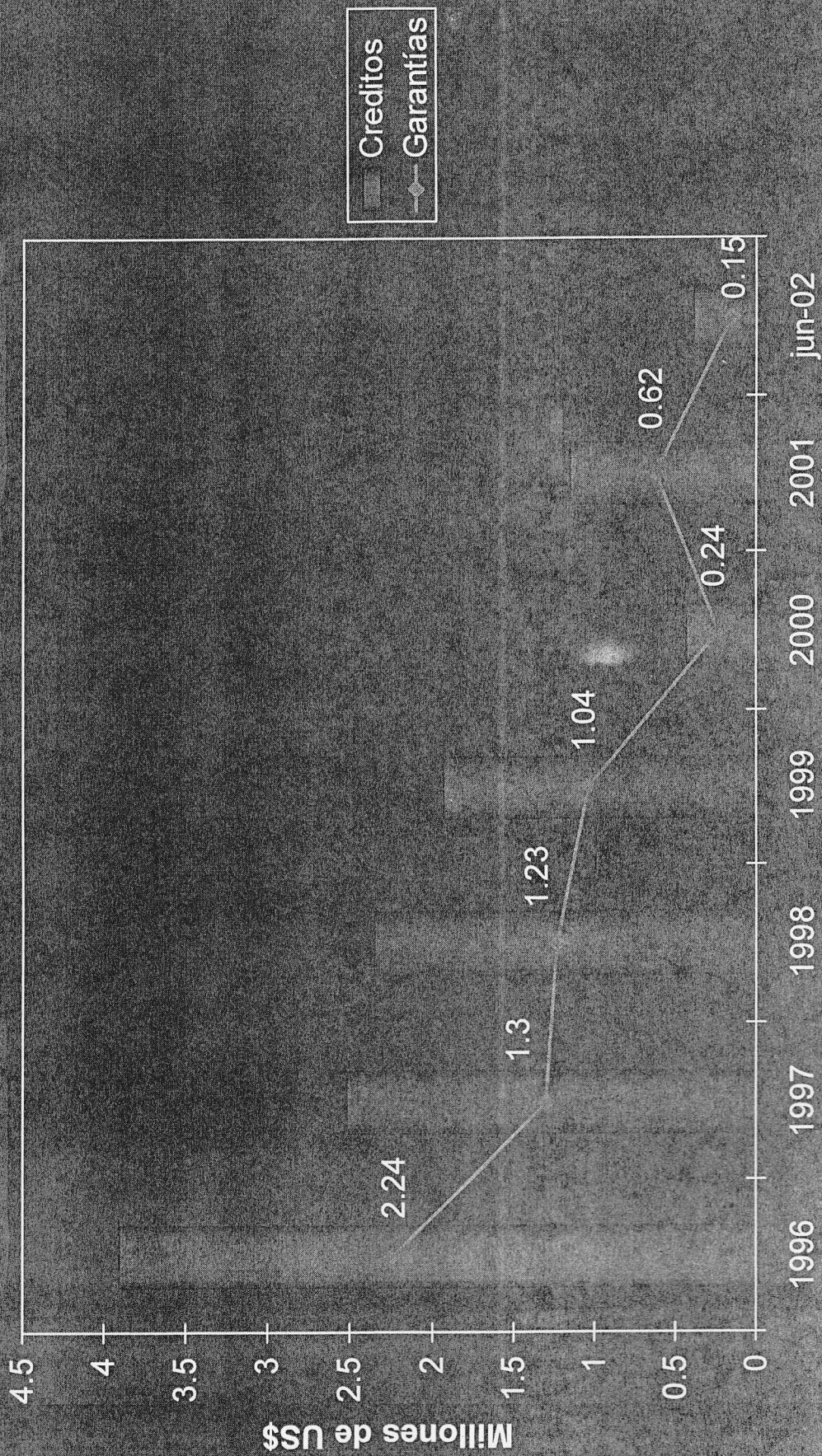
Los plazos de los créditos que otorga el Sistema Financiero al sector se concentran mayoritariamente en el mediano plazo, ya que el plazo que se otorga con mas frecuencia es de 5 años, en 1999 el 83% fue mediano plazo, en 2000 fue 81% y 2001 fue 63%

El monto promedio de los créditos del sector Transporte representa alrededor del 36% con relación al promedio del total de créditos del Sistema Financiero

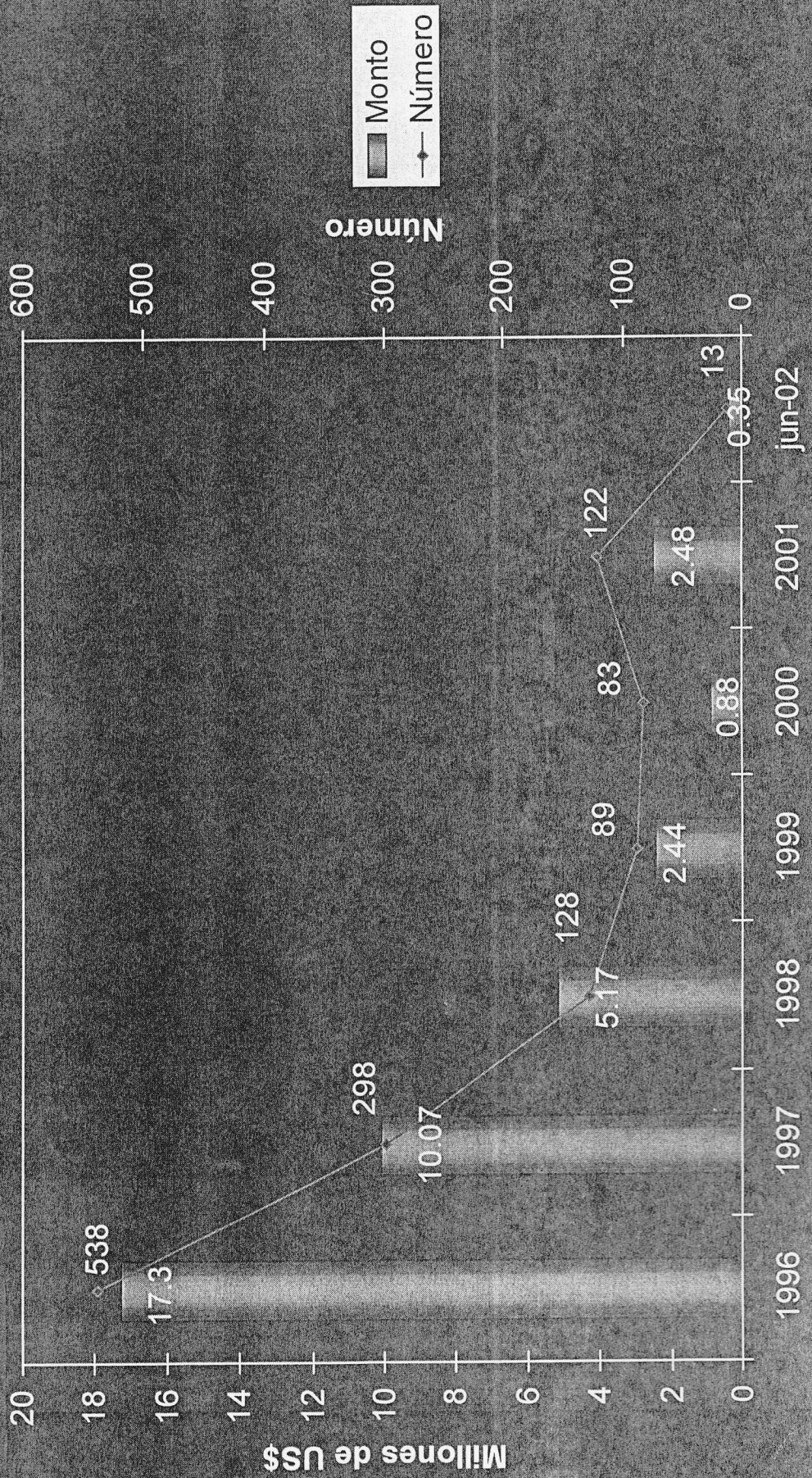
Los créditos del sector se concentran en la categoría de riesgo A y B; se observa un pequeño deterioro de la cartera en el mes de marzo 2002, respecto a Octubre 2001, pero ésta vuelve a recuperarse en julio 2002

Las Garantías otorgadas por el Programa de Garantías muestran la misma tendencia hacia la baja que muestran el comportamiento de los créditos del sector. Además se observa que un promedio del 9% del total de créditos de transporte ha sido beneficiado con el Programa de Garantías

Montos de Créditos garantizados mediante Programa de Garantía 1996 - Jun. 2002

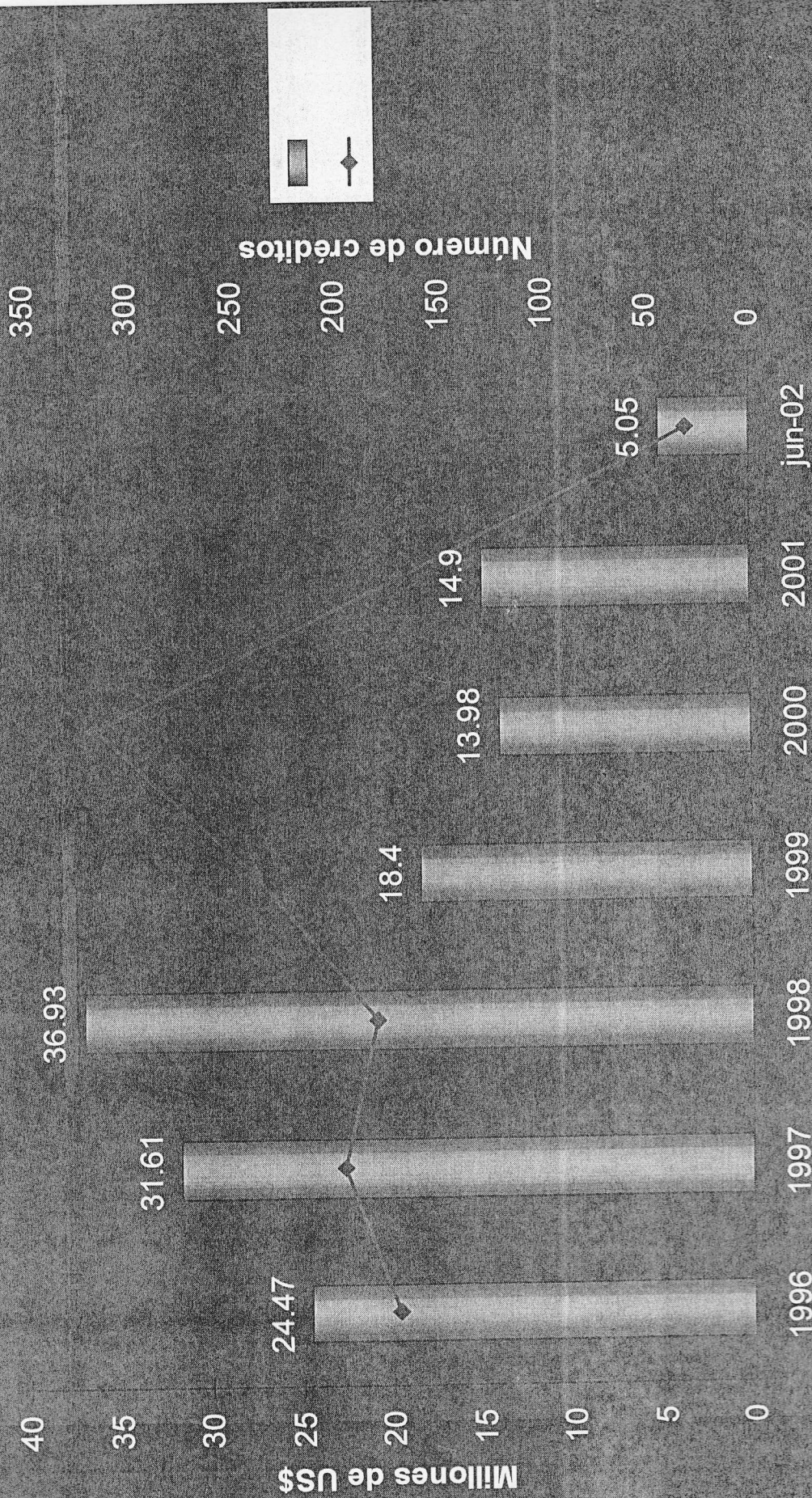


Monto y Número de Créditos otorgados por BMI para Transporte por Autobuses 1996-Jun 2001



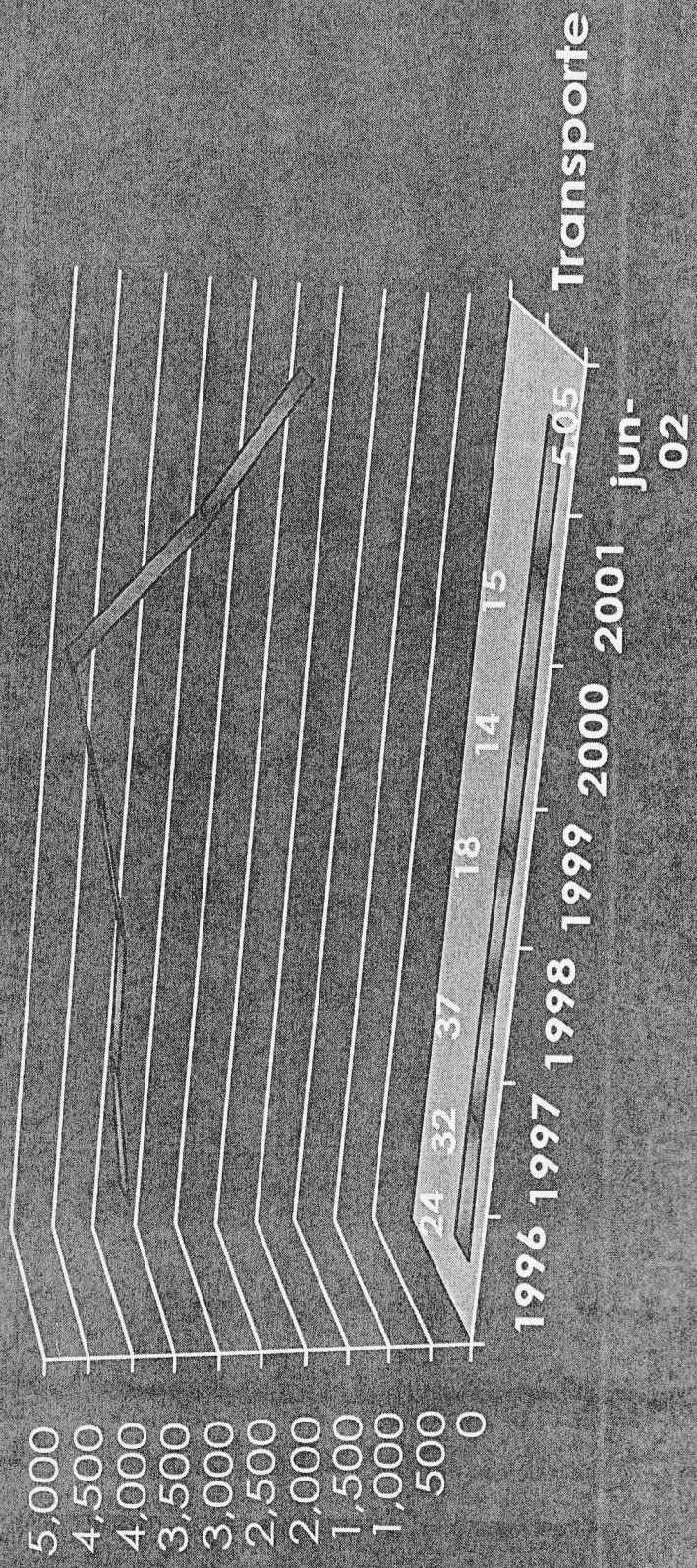
Creditos Otorgados por El Sistema Financiero al Transporte

Número y Montos
1996 - Jun 2002



Comportamiento Crediticio Total Créditos, Vrs. Transporte por Autobuses Montos Otorgados en el Sistema Financiero

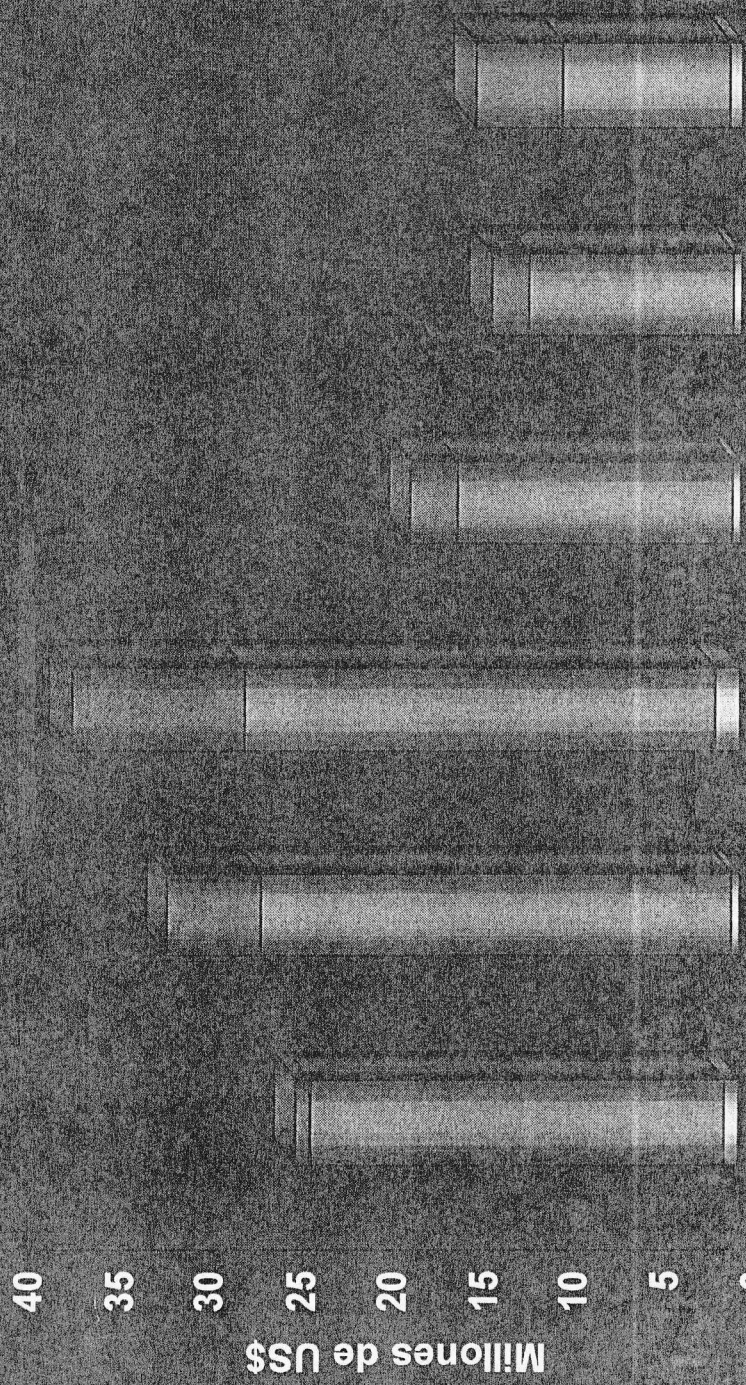
(millones de US\$)



	1996	1997	1998	1999	2000	2001	jun-02
Transporte	24	32	37	18	14	15	5.05
Total Crédito	3,794	4,031	4,073	4,453	4,886	3,493	2,478

Fuente : Base de Datos y Revista BCR

Plazos otorgados en el Sistema Financiero al Crédito de Transporte por Autobuses. 1996 - 2001



	1996	1997	1998	1999	2000	2001
■ Largo plazo	0.78	5.18	9.51	2.61	2.13	4.8
■ Mediano Plazo	22.78	25.95	25.94	15.31	11.39	9.4
■ Corto plazo	0.91	0.48	1.47	0.48	0.46	0.7

Fuente : Base de Datos BCR

