

T
330
A 284 d
Ej. 3

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR

Facultad de Ciencias Económicas

Escuela de Economía



Propuesta de una Política de Transporte Colectivo de Pasajeros en Autobuses y Microbuses para el Area Metropolitana de San Salvador

*Trabajo de Graduación
Presentado por:*

***Sandra Elizabeth Aguirre Alvarez
Francisca Dina Hernández Campos
Sandra Elizabeth Miranda***

Para Optar al Grado de

18011020

LICENCIADA EN ECONOMIA

Septiembre de 1997

San Salvador,

El Salvador,

Centro América



UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR

AUTORIDADES UNIVERSITARIAS

Rector	:	Dr. José Benjamín López Guillén
Secretario General	:	Lic. Ennio Arturo Luna
Decano de la Facultad de Ciencias Económicas	:	Lic. José Adolfo Orellana Sigüenza
Secretario de la Facultad de Ciencias Económicas	:	Lic. Alba Bertiz Martínez Ríos
Asesor (es)	:	Lic. Celín Eduardo Meléndez
Tribunal Examinador	:	Lic. Víctor Antonio Valdivieso
		Lic. José Wilfredo Zelaya Franco
		Lic. Celín Eduardo Meléndez

Septiembre de 1997

San Salvador, El Salvador, Centro América

AGRADECIMIENTOS

Al concluir nuestro trabajo de graduación para optar al grado de Licenciadas en Economía queremos dejar plasmado nuestro profundo agradecimiento a Dios Todopoderoso por habernos iluminado y guiado para lograr nuestro objetivo, ya que sin su voluntad no hubiera sido posible este logro que ahora con mucha devoción queremos dedicarle a él.

Asimismo agradecimientos especiales al Licenciado Celin Eduardo Meléndez por haber colaborado y orientado en el desarrollo de nuestro, que sin su ayuda este esfuerzo no hubiera sido posible.

Agradezco y dedico de todo corazón este triunfo a mi madre María Elena Alvarez, a mi esposo Cristo Manzano, a mi hija Katherine Esther y a mi hermano Victor Manuel, porque gracias a su amor y a su apoyo he podido alcanzar esta meta que ahora embarga de alegría nuestros corazones.

Sandra Elizabeth Aguirre de Manzano

Dedico la presente tesis a mis padres Jeremías Hernández y Jesus Campos de Hernandez (ya fallecida) con gratitud, a mi esposo Rafael Antonio con amor profundo, a mis hijos Jasmin, Rafael y Luis con amor y cariño a mis hermanos Ovidio, Julio y Ruth con mucho cariño.

Dina de Alonzo

Agradezco a mis padres José Angel Vela y Marta Miranda por haberme guiado y comprendido en mis momentos más difíciles, a familiares y amigos que de una u otra forma colaboraron para el logro de mi objetivo.

Sandra Elizabeth Miranda

I N D I C E



Carátula

Página Titular

Página de Agradecimiento

Indice

Resumen Ejecutivo.....	i
Introducción.....	iv
 CAPITULO I : MARCO DE REFERENCIA.....	 1
 1.1 Planteamiento del problema.....	 1
1.1.1 Generalidades.....	1
1.1.2 Problema del transporte en el AMSS.....	7
 1.2 Justificación del tema de estudio.....	 9
1.2.1 Importancia teórico-práctico.....	10
1.2.2 Alcances y limitaciones.....	16
1.2.3 Aporte de la investigación.....	20
1.3 Objetivos	20
 1.4 Hipótesis de trabajo.....	 22
1.5 Metodología.....	23
1.5.1 Metodología de la investigación de campo	24
1.5.2 De la realización de las encuestas.....	26

CAPITULO II: EVOLUCION DEL SUBSISTEMA TRANSPORTE
URBANO COLECTIVO Y POLITICAS
ESTATALES ORIENTADAS A DESARROLLARLO. 27

2.1 Evolución histórica del subsistema.....	27
2.2 Rol del Estado intervencionista en la promoción, fortalecimiento y ordenamiento del transporte de pasajeros en autobuses....	29
2.3 Industrialización: Auge y crisis del subsistema del transporte colectivo de pasajeros.....	32
2.4 Hechos y políticas en la década de los años setenta.....	36
2.5 Nueva crisis del transporte: entre la violencia y el proteccionismo del Estado.	39
2.5.1 Organización de los autobuseros.....	42
2.5.2 Los microbuses un fenomeno vinculado a la violencia.....	43
2.6 Continuidad y discontinuidad bajo las políticas neoliberales.....	46

CAPITULO III:DIAGNOSTICO SITUACIONAL DEL TRANSPORTE URBANO COLECTIVO EN EL AREA METROPOLITANA DE SAN SALVADOR.....	49
3.1 Aspectos de Oferta y Demanda.....	49

3.1.1	Aspectos conceptuales básicos y metodología de calculo.....	49
3.1.2	Determinación de la Oferta de autobuses	49
3.1.3	Determinación de la Demanda de autobuses	50
3.1.4	Cambios en la oferta y demanda de pasajeros en autobuses.....	51
3.1.5	Determinación de la oferta de microbuses.....	52
3.1.6	Determinación de la demanda de microbuses.....	54
3.2	Demanda insatisfecha en el servicio de transporte de pasajeros en autobuses y microbuses.....	56
3.2.1	Oferta total de asientos en autobuses y microbuses.....	57
3.2.2	Demanda insatisfecha global.....	57
3.3	Aspectos económicos y sociales del transporte urbano colectivo de pasajeros en el AMSS.....	60
3.3.1	Costos y beneficio en la actividad transportista.....	60
3.3.2	Empleo generado y valor agregado.....	65
3.3.3	Crédito y sistema de garantías.....	67

CAPITULO IV: POLITICAS ESTATALES PARA EL TRANSPORTE
URBANO 1993-1996 Y RESULTADOS DE
ENCUESTAS DE FUNCIONARIOS, EMPRESARIOS
Y USUARIOS..... 70

4.1	La política de transporte en la administración actual.....	70
4.1.1	Políticas y acciones desarrolladas por el Viceministerio de Transporte....	82
4.1.2	Políticas y acciones de la Alcaldía de San Salvador.....	84
4.1.3	Políticas y acciones desarrolladas por la Dirección General de Tránsito...	85
4.1.4	Acciones realizadas por el Ministerio de Obras Públicas.....	86
4.2	Postura de funcionarios, empresarios y usuarios sobre los problemas del transporte y soluciones y propuestas.....	86
4.2.1	Posición de funcionarios y técnicos del Estado.....	88
4.2.2	Postura de los empresarios de autobuses y microbuses.....	93
4.2.3	Posición de los usuarios del transporte colectivo.....	98
4.2.4	Convergencias y divergencias sobre problemas y soluciones.....	100

4.3 Prueba de Hipotesis.....	101
------------------------------	-----

CAPITULO V : PROPUESTA DE UNA POLITICA DE
TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS
EN AUTOBUSES Y MICROBUSES PARA EL
AREA METROPOLITANA DE

DE SAN SALVADOR..	110
5.1 Introducción general.....	110
5.2 Politica Propuesta.....	111
5.3 Estrategia de accion	112
5.4 Politics Especiales en materia de inversión y Fomento.....	114
5.4.1 Politica finaciera-Crediticia.....	114
5.4.2 Politica arancelaria.....	117
5.5 Política de Tránsito, reordenamiento y Seguridad Vial.....	118
5.1.1 Acciones de Transito.....	119
5.5.2 De reordenamiento.....	120
5.6 Política de Salud y medio Ambiente.....	121
5.7 Política de Educación y capacitación.....	122
5.7.1 Política educativa.....	122
5.7.2 De Capacitación.....	124
5.8 Política de Seguridad ciudadana.....	124
5.9 Otras medidas y acciones de corto plazo...	124
5.10 Acciones y medidas de largo plazo.....	127
5.11 De Largo Plazo.....	131

BIBLIOGRAFIA.....	132
-------------------	-----

ANEXOS.



RESUMEN EJECUTIVO

El estudio aborda la problemática general que en Salvador presenta el subsistema transporte urbano colectivo.

La investigación realizada en el área metropolitana de la capital San Salvador, recoge históricamente la evolución del subsistema hasta nuestros días; explora las políticas adoptadas por los gobiernos y finalmente después de explorar la opinión de los actores sociales involucrados en su problemática, propone una macropolítica, que aborda los componentes críticos, que se convierten en cuellos de botella, para el desarrollo del subsistema.

El estudio demostró en buena medida: a) que los empresarios transportistas priorizan criterios en cuanto a mejorar el servicio basados en el mejoramiento de sus ganancias y no en la función social del servicio que prestan y, b) que los usuarios ya cayeron en una especie de abulia respecto a sus demandas al gobierno para que corrija diversas fallas del subsistema y lo que es peor no están convencidos de la concepción de la modernización del subsistema transporte que el gobierno concibe.

Una de las valoraciones preliminares que se obtien del sondeo de opinión es que el actual gobierno por medio de las instituciones involucradas en la problemática

transportista no han considerado (como es su norma) a los principales agentes sociales del problema: usuarios y los dueñosde los vehículos de transporte.

Por otro lado muchas medidas adoptadas propuestas por parte de las autoridades ministeriales y municipales son más de "maquillaje" que de contenido. Muestra de ello son las ineficientes medidas de reordenar el tráfico vehicular en el DCC, mediante el "desvío de rutas" de autobuses y microbuses establecimiento de "metas" de los mismos, desalojo de vendedores del sector informal, sanciones por mal estacionamiento, creación de ciclovías, etc.

De forma más elegante pero no precisa se podría decir que son más medidas "técnicas", que estructurales.

En términos generales, las valoraciones de las medidas que el GOES implementa en materia de transporte (y los proyectos que se planean ejecutar) son negativas debido a que no apuntan a resolver las "raíces" de los problemas en la ciudad que se vinculan al transporte.

Una de las dificultades que debe reconocerse que existe para éste y para cualquier otro gobierno que asuman la administración del Estado, es de que en la actividad del transporte existen muchos intereses

económicos y políticos que impiden un cambio profundo.

Otro factor determinante en el poco interés del gobierno por corregir muchos problemas del transporte, es porque dicha actividad no es altamente rentable y está operada por muchos empresarios empíricos. Ello no ha merecido la atención del Estado, actitud que contrasta con las del gran capital en las finanzas, comercio al por mayor, la industria de re-exportación (maquilas) y otras del sector primario.



INTRODUCCION

En materia de transporte, existe una compleja problemática a nivel mundial, ya que el término mismo engloba diferentes dimensiones a las cuales hay que darles tratamiento según las circunstancias de cada país.

El presente estudio aborda lo que denominamos subsistema transporte urbano terrestre colectivo de pasajeros, ya que el mismo es sólo una parte de un complejo muy amplio que comprende otros subsistemas como el transporte fluvial, marítimo, aéreo, etc, que a su vez pueden ser de carga ó de pasajeros pero que en El Salvador, por sus características no tienen mayor importancia.

Hoy en día, la discusión en nuestro país de la problemática, como en otras sociedades pobres, ha cobrado mucha importancia dado que el tema transporte de pasajeros en las urbes cobra vital importancia el proceso de desarrollo, especialmente industrial, comercial y de otras ramas de servicios.

El asunto como tema de discusión genera amplios debates de los involucrados : funcionarios, técnicos, propietarios de vehículos, pilotos automotores, y finalmente los usuarios,

sin embargo, en materia académica son muy pocos quienes de forma consciente ven en ello un tema de investigación que si bien no se puede catalogar de apasionante, despierta en quien lee e investiga muchas inquietudes.

La investigación que acá se presenta, aunque en el trasfondo persigue plantear una serie de ideas que sirvan de marco de acción para tratar de minimizar una serie de complejos problemas del transporte, ha tratado de realizar un esfuerzo que otros trabajos no tienen: hay un abordaje histórico al desarrollo del transporte en El Salvador, las medidas que los gobiernos han ejecutado enfatizando la actual administración de gobierno, incluyendo una amplia encuesta de opinión a los involucrados en los problemas.

El conjunto de ideas que al final se plantean, que no son una panacea para resolver los males del subsector, no están basadas en las creencias de quienes han realizado el estudio, sino de la voz y experiencia de quienes viven día a día los problemas.

El equipo quiere presentar al lector una visión de los problemas llevándolo paso a paso en forma lógica a través del tiempo, hasta culminar en las razones del porqué es imperioso implementar una política orientada hacia el transporte urbano colectivo de pasajeros.

Los investigadores esperan dejar en la mente de quien consulte la obra la inquietud por profundizar y mejorar éste y otros estudios ya existentes, a fin de que tenga una utilidad práctica.

El equipo de estudio quiere dejar constancia de nuestro agradecimiento a todos los encuestados entre funcionarios técnicos, transportistas y usuarios, que dedicaron un ese su valioso tiempo para atendernos.

CAPITULO I

MARCO DE REFERENCIA



1.1 Planteamiento del problema.

1.1.1 Generalidades

Las fallas en cualquier red o sistema de transporte terrestre, especialmente en regiones de mediana o gran densidad demográfica, influyen en sus posibilidades de desarrollo.

Miles de personas se movilizan de un lugar a otro, especialmente con fines laborales y, a su vez, toneladas de productos terminados ó en proceso son trasladados de factorías en sitios alejados de ciudades a los centros fabriles en las metrópolis. Mientras los trabajadores se movilizan en trenes, autobuses y vehículos particulares; materias primas y productos finales son desplazados en ferrocarriles de carga, camiones y una compleja gama de medios terrestres.

En una sociedad moderna, el transporte urbano colectivo es un subsistema vital para la movilidad laboral, pese a que en las grandes urbes de países altamente industrializados se haga uso, a gran escala, de autos particulares.

En países del denominado Tercer Mundo, como es el caso de El Salvador, la organización del subsistema transporte urbano

colectivo es estratégica, no sólo por la función social que cumple, sino que también contribuye a la reproducción del proceso de acumulación.

El rol del Estado para garantizar el acceso de la población al servicio de transporte, es clave para la dinámica del crecimiento y del desarrollo. La Organización Internacional del Trabajo (OIT) considera que el acceso al transporte, es una necesidad básica que debe ser mejorada constantemente por los gobiernos.

En El Salvador, como en muchas sociedades tercermundistas atrasadas, prevalece una visión cortoplacista sobre cómo tratar tan complejo problema. Las dificultades para enfrentarlos no son simples, porque se entrecruzan dos dimensiones, a decir; una estructural y otra de coyuntura, que no son elementos por subestimar al elaborar las políticas y estrategias.

A juicio de muchos estudiosos, El Salvador está en el límite de sus posibilidades de desarrollarse. Enfrenta problemas complejos: a) reducir el crecimiento poblacional; b) revertir el proceso de concentración urbana agudizado por doce años de conflicto; c) generar trabajo permanente, para toda la fuerza de trabajo subutilizada; d) disminuir el analfabetismo y, e) desacelerar el creciente deterioro del medio ambiente. Las prioridades inmediatas según se comprende de las acciones que realiza el gobierno es reconstruir y reconciliar la sociedad como condición *per-se*, para crear

un clima favorable para atraer recursos financieros, y estimular las inversiones.

El reordenamiento del subsistema de transporte urbano colectivo no formó parte de la agenda de la reconstrucción pese a que el Gobierno aseguraba en su resumen ejecutivo del PRN que las necesidades financieras para reponer los daños al transporte ascendían a US \$ 66 millones ⁽¹⁾.

La dimensión de la problemática del transporte ha llevado al descuido del tratamiento del mismo. Evidencias son: a) prevalencia, hasta 1995 de un marco jurídico obsoleto que había regulado su funcionamiento (el reglamento hasta hace poco vigente databa de 1957) ; b) El plan de gobierno 1989-1994 no considera acciones importantes en este sector, y el proyecto - borrador 1994-1999, no muestra consistencia en la integración de políticas y considera que la problemática del transporte tiene una solución convertida en norma, de utilizar el andamiaje institucional que opera al subsistema, para enriquecer a funcionarios vinculados al funcionamiento del transporte; d) aumenta y prevalece un multifacético sistema informal de transporte que ha sido aceptado por la mayoría de la población y que

⁽¹⁾ MIBLob, Plan de Reconstrucción Nacional, febrero 1992, Anexo# 1

ha generado una cultura del desorden en la ciudad capital y sus alrededores.

El actual gobierno, como el anterior, se encuentra en el dilema de como abordar la compleja problemática: mientras existe la obligación constitucional de atender necesidades sociales y se recurre a subsidiar combustible, que en el lenguaje de FUSADES ⁽²⁾ esto es «populismo económico» ésta política de proteger a los empresarios del transporte, se afirma se hace para evitar el alza en las tarifas, suponiendo que, de retirarse el subsidio, los empresarios cargarían la diferencia de precios al usuario.

No hay evidencia de que, aún sin subsidio, los transportistas incurrirían en pérdidas e irían a la quiebra. Los empresarios de autobuses aglutinados en diversas asociaciones, hacen punto de discusión el tema del subsidio cada vez que se aborda el asunto. En verdad, el subsistema en sí funciona por inercia, en las peores condiciones de tal forma que para el usuario no hay alternativa de solución para los complejos problemas que presenta.

1. La FUSADES en su Informe Económico Semanal # 39 de Sep. 1991 era precisa en advertir al gobierno que cesara en su política de subsidiar al transporte señalando que ya «no hay almuerzos gratis». En relación a su editorial Realismo vs. Populismo Económico: ver carátula del documento.

El gobierno, a su vez, es complaciente con éstos sectores que, políticamente no le son adversos dejando, en apariencia, que reine el principio de dejar hacer y dejar pasar.

Por otro lado, los grandes consorcios trasnacionales productores- comercializadores de hidrocarburos y derivados así como los vendedores de repuestos, fijan a su antojo los precios de sus productos, cumpliendo así el principio de la libertad económica del mercado, lema básico de la actual administración de gobierno.

Las perspectivas de que el actual gobierno aborde el asunto desde una visión integrada, son inciertas. Las directrices del viceministerio de transporte señalan como ejes : a) la modernización del servicio y, b) la regulación del movimiento vehicular. Lo demás de la problemática queda en suspenso. Los otros entes vinculados al funcionamiento del subsistema transporte terrestre de pasajeros, poco o nada aportan de realista para resolver los problemas que en él surgen y por el contrario, demuestran poca seriedad en sus propuestas.

Las evidencias demuestran que hay mucho contenido político en la visión de la « modernización ». Un ejemplo de ello sigue siendo la idea del consejo municipal citadino de construir un ferrocarril metropolitano. Se ha hablado mucho de un «metro» subterráneo y ahora se dice, que lo más correcto es instalar un sistema de vagones terrestres entrelazados como oruga, para movilizar hasta doscientas

personas. Ambos proyectos implican una reestructuración urbana, muy costosa por cierto.

La administración municipal en San Salvador por medio de ordenanzas han desarrollado proyectos tales como el cierre de arterias estratégicas en el centro de la capital para convertirlas en vías peatonales reduciendo de ésta manera el número de áreas de circulación en el centro capitalino. Otras disposiciones prohibían las marchas de protesta pacíficas los días hábiles de trabajo. En el primer caso sólo se ha empeorado el problema del «embotellamiento» vehicular.

Agravando más la situación, la ciudad cuenta con un sistema de semaforización obsoleto y un mecanismo de vigilancia policial inoperante que, lejos de regular el movimiento de los medios de transporte, lo dificulta.

La continuidad de funciones de un Viceministerio de Transporte, sin llegar a rango de ministerio o talvez un ente autónomo regulador, evidencia el bajo perfil que la política del gobierno otorga a tan compleja problemática. En opinión de muchos, es una instancia más que diversifica la corrupción.

El debate que permanece mudo entre los funcionarios involucrados en las políticas implícitas hacia el subsector transporte urbano colectivo, considerando su perspectiva ortodoxo-liberal, es la de definir con precisión cuales son

-

los límites de la acción del Estado y donde comienza la libertad económica privada. Esta contradicción no visible está conduciendo a ejecutar, durante el actual gobierno un tipo de política ambivalente que combina la subsidiariedad con la anarquía.

1.1.2 Problemas del transporte en el Area Metropolitana de San Salvador.

La crisis actual que atraviesa el subsistema de transporte urbano colectivo no es nueva. Se agudizó luego de finales de la década de los setenta. Sin embargo, factores como el fuerte flujo migratorio de zonas rurales a San Salvador, acompañado de un acelerado crecimiento poblacional ha conducido a un proceso de rápida y desigual urbanización creando « polos de miseria » y en el otro extremo vecindades con un estilo de vida de clase media estadounidense.

Para agravar la situación de pobreza que aumentó gradualmente en los años setenta, se fué creando un núcleo de negocios informales que proliferaron rápidamente por las principales calles del «centro» de la capital, dificultando cada vez más el tráfico vehicular.

El conflicto armado de los años 80s propició el desorden en el AMSS, pues se creó por la situación imperante, una anomia a reglas de tránsito, destrucción de señales y equipo de semaforización, destrucción de autobuses, desenfreno de los

precios de los repuestos, «paros» decretados por el FMLN, cortes de electricidad, informalización acelerada y descuido por parte de los responsables de supervisar el funcionamiento de sistema transportista (la PN descuidó su trabajo de tránsito para priorizar el control social, la DGT permitió la venta de licencias, el MOP descuidó el mantenimiento de vías, etc).

Uno de los peores males que fomentó la guerra fué la proliferación en masa de un sistema de transporte informal de busetas, que los salvadoreños llamamos «microbuses» que ha llegado a convertirse en un azote para la seguridad ciudadana.

La llegada al poder de un gobierno de tipo conservador en 1989 no ha hecho más que agudizar los problemas ya existentes en ésta subrama de actividad. De hecho, la política de liberalización de precios implementada entre ese año y 1990 elevó el precio de los repuestos, accesorios, gasolina, unidades de transporte, etc. Fomentó aún más la anarquía en las entidades vinculadas al funcionamiento del transporte por autobuses y microbuses. No trató de «normar» el sistema de transporte aduciendo el ideario de la libertad de mercado.

Al firmarse los Acuerdos de Paz en 1992, el GOES propuso a la comunidad internacional el PRN que incluía una millonaria suma de US dólares, para la «reactivación» del sector transporte. Hasta ahora la acción ha sido la de favorecer

el acceso al crédito para un recambio de unidades y una actitud complaciente con los propietarios de autobuses para que hubiera un «disimulado» aumento en las tarifas elevando la creación de unidades «especiales» y «preferenciales» (autobuses rojos y autobuses japoneses).

La política de corte neoliberal de la actual administración de gobierno ha continuado exacerbando parte de los problemas, aunque debe reconocerse que es la primera vez en muchos años que un gobierno ha considerado la modernización en las leyes que regulan el transporte y el tráfico vehicular. A la vista de propios y extraños no queda claro si el GOES abandonará su política de seguir otorgando subsidios de combustible a los buseros y continuará predicando la libertad de precios.

La problemática es realmente difícil porque los esfuerzos de cualquier gobierno orientados a mejorar algún aspecto del asunto transporte, deben ser a largo plazo. La experiencia ha demostrado que los factores contingentes que han agravado la crisis del subsector se han terminado en convertir en asunto no coyuntural sino estructural.

1.2 Justificación del tema de estudio.

El abordaje de la justificación para fines descriptivos se ha separado en tres componentes básicos: a) la importancia teórico-práctica del estudio, b) los alcances y limitaciones



del estudio, y, c) los aportes de la investigación.

1.2.1 Importancia teórico-práctica.

La problemática del transporte colectivo, por ser sumamente compleja, casi nunca es abordada, como un objeto de investigación integral.

Existen estudios oficiales o de investigadores que apuntan a enfatizar determinados problemas y propuestas de solución. Aunque focalizan algún tópico, en muchos casos se han elaborado interesantes propuestas de tratamiento. El asunto va mas allá porque, siendo un clamor popular que el subsistema de transporte adolece de serias deficiencias, éstas son desoídas por los gobiernos porque su tratamiento requiere de medidas que implican un costo político muy elevado. Por otro lado, involucra intereses de grupos de poder (Barquero, 1993)

En los estudios del transporte urbano, se asume que el tema es asunto dentro de la jurisdicción indirecta del Estado (MIPLAN, 1986. MIPLAN, 1989) quien sólo debe regular y controlar el servicio de carga. La pregunta que surge es ¿ Porqué el gobierno nunca ha tomado el servicio como una actividad estatal, como es el caso de los ferrocarriles?

Adler (1968;14,15) sugiere que los gobiernos no inviertan en el área del transporte colectivo, especialmente autobuses

debido a que es una inversión de poco volumen y rápida recuperación, por lo tanto debe ser manejada por el sector privado.

La experiencia demuestra que el planteamiento de Adler es correcto para el caso de El Salvador, donde el Estado es el dueño de los trenes (Ferrocarriles Nacionales de El Salvador, FENADESAL) .

En los países desarrollados son muy rentables los tres tipos de transporte y por ello son de propiedad privada. Un ejemplo de ello son el consorcio American Airlines-Amtrak que compiten con otras líneas aéreas y de trenes en los EE.UU. La situación es similar en Francia, Japón, Canadá, Alemania, etc.

Con el inicio a gran escala de la privatización en América Latina, se han revertido las lógicas del intervencionismo estatal. Los gobiernos actúan como «facilitadores» del traspaso de activos del Estado a manos de inversores privados, especialmente capital trasnacional. Esto obedece al boom de la mundialización económica.

En El Salvador se han hecho sentir esas medidas con menor fuerza debido a las características de su estructura económica. Los monopolios «naturales» del Estado han sido las comunicaciones, el correo, servicio portuario, energía eléctrica, servicio de agua potable, la educación, etc, no considerando nunca el transporte urbano colectivo como un

espacio de incursión estatal.

Con la llegada al poder de las administraciones areneras se ha procedido a privatizar bancos, financieras, ingenios, beneficios, la educación, la salud, etc. Sin embargo, no hay variantes en cuanto a seguir hacia el servicio del transporte porque éste es un servicio proporcionado por el sector privado, exceptuando lógicamente FENADESAL.

El esfuerzo por retomar ésta problemática se hace con la claridad de que existe una complejidad de tópicos de abordaje y desde distintas perspectivas. Esto ha sido un reto en el presente estudio.

De las declaraciones de los funcionarios de la cartera respectiva se desprende que, durante el ejercicio de gobierno 1994-1999 se privilegiarán dos aspectos: a) la modernización del sistema de transporte, y, b) el ordenamiento vial.

Como parte de la modernización se entiende : a) creación de «facilidades» que permitan la adquisición de nuevas unidades b) factibilidad de introducir un sistema de transporte colectivo novedoso en ejes y líneas preferenciales, c) autorización de más permisos para introducir más unidades de transporte; y, en el ordenamiento: a) el descongestionamiento del tráfico en áreas críticas de la capital, b) el recambio en el sistema de semaforización, c) construcción de ramales y rutas en la periferia capitalina, diseño de un sistema de horarios de trabajo

urbano que libere el aglutinamiento de vehículos y personas en « horas pico», etc.

El gobierno ha venido señalando a través de funcionarios, que serán sustituidas las viejas unidades por otras nuevas (La Prensa Gráfica, 2 may.1994;17)

Con el cambio de gobierno en junio de 1994, las nuevas autoridades, han abandonado los proyectos de descongestionar de autobuses «el centro». Las nuevas autoridades están adoptando más proyectos de maquillaje de cara a resolver los problemas del descongestionamiento. Sus primeras ideas han sido un fracaso (retiro de vehículos estorbo en ejes preferenciales, creación de vías exclusivas para vehículos pesados)

Según fuentes de la DGT, en noticias aparecidas en un matutino del mes de septiembre de 1994, el Viceministerio de Transporte solamente tenía autorizados oficialmente 7055 autobuses y 8000 microbuses (La Prensa Gráfica,10 sep.1994;4a)
A *vox populi* se dice hay menos buses y más microbuses ⁽³⁾

3. El Censo Vehicular se levantó en 1992 por el Viceministerio de Transporte y miró al transporte la realidad del país que tienen las «microbuses» en el transporte urbano.

Es importante destacar que la proliferación de microbuses es un asunto vinculado a la violencia armada pasada ya que, según estadísticas no confirmadas la destrucción de buses en todo el país alcanzó, según datos de Diciembre de 1990, a más de 400 unidades (Hernández, 1991; 138)

La actual dirección del Viceministerio de Transporte, parece haber entrado en una especie de fase conflictiva con el gremio de transportistas debido a disposiciones adoptadas para modernizar el funcionamiento del subsistema (El Diario de Hoy 1994, 4 feb). A la larga esos roces no llegarán a consecuencias funestas como las acaecidas en noviembre de ese año en Usulután, cuando hubo enfrentamientos entre la PNC y AEAS.

Es muy probable que al final de cuentas se imponga el criterio de la AEAS, instancia definida como gremio empresarial pero que se comporta como grupo de choque (*)

Es evidente que, ni el gobierno democristiano, ni los presididos por la ARENA, han podido diseñar una estrategia que aborde la compleja problemática como totalidad.

* Los datos tomados de internet a la Cámara de Comercio por las conductas y prácticas anticompetenciales expresadas por la actual dirección.

Ciertamente hablar del transporte de pasajeros, se convierte en una especie de tema «tabú» en el cual intervienen muchas instancias como el Viceministerio de Transporte, que depende del MOP, el Ministerio de Economía, el de Educación, el de Seguridad Pública a través de la PNC, etc.

Aparte de lo complejo de la problemática, hay oscuros intereses económicos, que obstaculizan cualquier esfuerzo por cambiar el *stato-quo*.

Tanto el poder ejecutivo como el Congreso tienen responsabilidad en la aprobación de leyes obsoletas en materia de regulación del funcionamiento del subsistema, ó que sirven para generar corrupción y no un orden dentro de la anarquía que prevalece. El actual gobierno parece no tomar en serio estas cuestiones y su principal adversario político, el FMLN prefiere no comentar nada al respecto por tener responsabilidad directa en la crisis del transporte.

El aporte de la investigación consiste en la elaboración de una propuesta de política que aborde de manera amplia los diferentes problemas a fin de que lleve a cabo, la realización de un diseño de acciones planificadas y entrelazadas como respuestas a soluciones.

Aunque el fin último del trabajo, es la elaboración de la política de transporte, el tratamiento de los problemas no ignora las vinculaciones de lo político, sociológico y antropológico de la problemática.

La investigación ha tenido la pretensión de puntualizar los aspectos más relevantes de la «problemática» del subsistema de transporte urbano colectivo de pasajeros, tomando como punto de referencia el AMSS.

Un breve resumen de la situación del AMSS sirve para que el lector comprenda la magnitud del tema y porqué su delimitación geográfica. Los factores que han servido para tomar de referencia el AMSS han sido:

i) Las condiciones físicas que presenta el AMSS son deplorables. La infraestructura y la red vial con que cuenta no están acordes a la exigencias del crecimiento urbano;

ii) El número de vehículos automotores ha superado la limitada capacidad de circulación que tienen sus vías, creándose un congestionamiento insostenible y una contaminación ambiental que daña la salud de los peatones y conductores (5)

2. Em 1999, quando foi nomeado Diretor do Hospital Barão de São, o autor assumiu o cargo e passou logo em seguida a fazer visitas de trabalho a outros hospitais, inclusive ao Hospital Barão de São, em Curitiba, onde se reuniu com o então diretor hospitalar, o Sr. Carlos Roberto de Souza, para tratar de assuntos relacionados ao trabalho do Hospital Barão de São, em Curitiba, e ao trabalho do Hospital Barão de São, em São Paulo.

iii) El factor educativo contribuye también: el patrón de conducta de peatones y conductores se manifiesta en el irrespeto a las normas de tránsito. Los pilotos de autobuses y microbuses muestran ser los más irrespetuosos ya que actúan con prepotencia, con usuarios e inclusive con miembros de la PNC.;

iv) La nueva policía por otro lado, no cuenta con el personal suficiente para « controlar » los abusos de buseros y microbuseros.

La zona crítica donde se manifiesta el 90% de los problemas del transporte urbano es el « Centro » ó DCC que cuenta aproximadamente con una extensión de once por ocho cuadras, limitadas geográficamente en la parte Norte por la Alameda Juan Pablo II; el Oeste, por la Avenida Universitaria (25 Av. Norte-Sur), al Este, por la 10a Avenida Norte-Sur y en la parte que comprende el Sur, por el bulevar Venezuela.

En el DCC se puede evidenciar los problemas críticos que dan origen al congestionamiento vehicular, así, como a las consecuencias originadas por el mismo.

b. Limitaciones de la investigación.

En el transcurso del desarrollo del proyecto se pudo observar que pese a que existe abundante información del tema, los funcionarios obstaculizaban el acceso a ella. En muchas dependencias como el Ministerio de Economía y el de Hacienda

se denegó la oportunidad de entrevistar a ciertos técnicos. En el de Obras Públicas y el Viceministerio de Transporte las pláticas que se tuvieron fueron con funcionarios de segundo nivel, y sólo, en un caso, la Alcaldía Municipal de San Salvador se escuchó la postura, del edil, que de manera amable atendió al equipo de estudio.

Los propietarios de las unidades de transporte (especialmente buseros) así como personeros de la AEAS fueron bastante herméticos y la información se obtuvo aprovechando eventos gremiales y en las denominadas « metas ».

Otra limitación de la investigación está vinculada a la obtención de información estadística : para un caso en el BCR no hay un dato del crédito concedido y desembolsado al subsector transporte de pasajeros y los datos disponibles se refieren al « transporte en general » que incluye financiamiento para adquisición de otro tipo de vehículos que no son para transporte colectivo de pasajeros.

1.2.3 Aporte de la investigación.

La información recabada muestra que ha sido una inquietud de las gremiales (FENACITES.1984) retomar los problemas del transporte urbano colectivo en su dimensión conjunta.

Estudiosos como González del Castillo (1986) y otros como Márquez y Moreno(1990) se han dedicado a estudiar la

estructura del subsistema, así como su lógica de funcionamiento.

Los problemas de la organización empresarial han sido abordados por Marroquín Alegría (1989) y Márquez Linares (1990).

Barquero y Flores (1993) han tratado de determinar en qué medida el cambio de las políticas en la década de los 90as, ha agravado aún más la crítica situación del transporte de pasajeros. Sin duda, los autores citados, han contribuido a aclarar el panorama, especialmente de los problemas del transporte urbano dejando por fuera (por cuestiones de limitación) otros elementos que formando parte del subsistema van más allá de lo económico (Martín Baró, 1987. Velásquez, 1989).

El estudio considera que integran de forma directa el subsistema urbano colectivo de transporte los siguientes sujetos e instancias: a) El Estado a través de las políticas de gobierno, b) los propietarios de las unidades, c) los pilotos automovilistas, d) los usuarios, e) las autoridades de seguridad pública, y, f) autoridades del sistema judicial.

En forma indirecta pero decisiva intervienen : a) las autoridades de Educación, b) ciertas instituciones financieras, c) autoridades municipales, y, d) finalmente, los medios de comunicación escritos, radiales y televisivos.

Estos últimos tienen fuerte influencia en el reforzamiento de actitudes de cambio entre usuarios, motoristas y policías, jurisperitos y las acciones del Estado.

Es difícil imaginar integrar acciones que pretendan modificar los patrones de comportamiento de los sujetos e instituciones del subsistema sin considerar su poder y su capacidad de respuesta ante los problemas.

1.3 Objetivos .

El objetivo final del estudio es elaborar una propuesta de política de transporte urbano colectivo en forma integral que considere los problemas y las soluciones a los mismos en el corto y mediano plazo. La propuesta no pretende resolver las causas de los problemas en el ámbito del transporte de pasajeros. Se parte de que una política debiera formar parte de una estrategia (8 a 15 años) que abordara interinstitucionalmente e interdisciplinariamente los aspectos «medulares» que son cuellos de botella, que impiden a corto plazo, cambios significativos.

La idea de plantear una política que «deje fuera» la opinión de los involucrados, sería inoperante.

Se considera que parte del fracaso de las medidas adoptadas por los gobiernos para regular y fomentar el transporte de pasajeros se debe a que en la mayoría de casos son acciones políticas (entiéndase de partido o gremio) que no consideran



las necesidades y deseos de la población.

Los objetivos específicos del estudio que se proponen son :

- i) «Sistematizar en forma global la experiencia histórica de los problemas del subsector transporte urbano colectivo de pasajeros y la aplicación de políticas del Estado a fin de perfilar si existen similitudes y diferencias en la aplicación de soluciones para fomentar el fortalecimiento y desarrollo del sector»
- ii) «Reordenar los testimonios de los actores sociales involucrados en el funcionamiento del subsistema transporte de pasajeros, con el fin de determinar si existen patrones de conducta económico-social, que sirvan para elaborar criterios evaluativos sobre volúmenes de movilización, costos de operación, cupo de las unidades, tarifas, rutas críticas, y otros asuntos importantes para elaborar una política con criterios más amplios «
- iii) «Proponer una política que regule el funcionamiento del subsistema de transporte colectivo de pasajeros para el AMSS con el fin de que puedan servir a quien corresponda como guía de consulta al estructurar medidas correctivas»

1.4 Hipótesis de trabajo

Premisa General

El examen de los problemas en materia de transporte colectivo muestra que las propuestas de solución no pueden ser focalizadas sino abordadas desde una visión económica,educacional y jurídica.

Hipótesis # 1 : « La ausencia de planificación en materia de transporte público ha repercutido en la falta de integración de programas y proyectos que se han tratado de implementar «

Hipótesis # 2 : « Los esfuerzos gubernamentales en materia de inversion y fomento orientados al transporte urbano colectivo, tienen un impacto poco relevante en el desarrollo del mismo «

Hipótesis # 3 : « La educación de los usuarios,transportistas, y miembros de cuerpos de seguridad, rigidez del financiamiento, y la inefectiva aplicación del marco legal, dificultan los esfuerzos por modernizar el subsistema»

Las anteriores hipótesis se han contrastado con información paramétrica y no paramétrica y no se ha realizado procedimiento para su comprobación. En la parte final del trabajo se presentan los resultados de los supuestos planteados y los hallazgos encontrados.

1.5 Metodología

Para el desarrollo del trabajo se han considerado métodos como la observación directa, el uso del método hipotético deductivo, el histórico y la inducción.

En el primero es la observación de la actuación de los funcionarios y técnicos del gobierno, las declaraciones de los empresarios transportistas y las reacciones de los usuarios en su vida cotidiana.

El método hipotético-deductivo esta dado por formulación de tres hipótesis de trabajo, que se trató de corroborar y/o negar, con los resultados de la encuesta que se paso a funcionarios y técnicos del GOES, a empresarios de buses y microbuses, y, finalmente, a un grupo numeroso de usuarios seleccionados aleatoriamente.

El estudio de campo se ejecutó en el ambito urbano, del AMSS comprendida en su delimitación geográfica municipal de San Salvador, Ayutuxtepeque, Cuscatancingo, Soyapango, Mejicanos, San Marcos, Antiguo Cuscatlan, Delgado y Santa Tecla. Lo historico-inductivo se realizó considerando la información segundaaria y de, la información testimnial dada por los estrevistados que luego se sistematizaron en cuadros. Los instrumentos utilizados para el desarrollo del estudio fueron básicamente las fuentes primarias como: entrevistas a personajes involucrados en el ramo del transporte, a empresarios individuales y cooperativas de autobuses y cuestionarios al público en general, (ver ANEXO # 1).

Como fuente secundaria de gobierno se tuvo además: libros de historia en referencia al tema de estudio, planes de gobierno desde 1960 hasta 1994, leyes y decretos publicados en el Diario Oficial, noticias publicadas en los diferentes medios de información, documentos oficiales, así como también anuarios estadísticos.

En el estudio se consideró el impacto del crecimiento poblacional, la movilidad social y el proceso de urbanización como variables que contribuyen a agravar el problema del transporte urbano, aunque no se profundiza en su examen. El desarrollo del conflicto armado 1981-1991 es considerado un elemento clave que influyó en el proceso de migración rural-urbano, el crecimiento del comercio informal, la modificación de los patrones de conducta y el descuido estatal de las políticas regulatorias.

1.5.1 Metodología en la investigación de campo.

La encuesta se pasó a funcionarios y técnicos del Viceministerio de Transporte, Subdirección General de Tránsito, Ministerio de Obras Públicas y Alcaldía Municipal de San Salvador. Asimismo se pasó la boleta a empresarios del transporte colectivo (autobuseros y microbusros), lo mismo que a usuarios.

Para establecer el tamaño de la muestra para usuarios se utilizó el método de muestreo aleatorio simple, utilizando

la fórmula de poblaciones finitas.

$$\text{Fórmula : } n = \frac{Z^2 N p q}{Z^2 p q + N e}$$

Donde

n = tamaño de la muestra = ?
 Z = nivel de confianza 95% = 1.96
 N = población = 1,459,745 la mitad de la demanda total de usuarios de autobuses y microbuses.
 p = Proporción de éxitos = 0.50
 q = proporción de fracasos = 0.50
 e = error muestral = 0.07

Sustituyendo valores :

$$n = \frac{(1.96)^2 (1,459,745) (0.50) (0.50)}{(1.96)^2 (0.50) (0.50) + (1,459,745) (0.07)} = \frac{(3,8416) (364,936.25)}{(0.9604) + (7172.7505)}$$

$$n = \frac{1,401,939.1}{7175.7109} = 195.97369 \quad n = 196 \quad \text{EL TAMAÑO DE LA MUESTRA DETERMINADA PARA USUARIOS ASCIENDE A 196.}$$

El tamaño de la muestra para los empresarios se basó en la misma fórmula con la siguiente información básica :

Donde : n = tamaño de la muestra = ?
 Z = nivel de confianza 95% = 1.96

N = población = 2,074 = la mitad de los autobuses más microbuses

p = proporción de éxitos = 0.50

Q = proporción de fracasos = 0.50

e = error máximo admitido = 0.10

$$\text{Sustituyendo : } n = \frac{(1.96)^2 (2,074) (0.50) (0.50)}{(1.96)^2 (0.50) (0.50) + (2,074) (0.10)} \quad n = \frac{(3.8416) (518.5)}{(0.9604) + (20.74)}$$

$$n = \frac{(1991.8696)}{(21.7004)} \quad n = 91.7895 \quad n = 92 \quad \text{EL TAMAÑO DE LA MUESTRA ES DE 92 EMPRESARIOS.}$$

1.5.2 De la realización de las encuestas.

Provisoriamente se entrevistó a 196 usuarios del servicio de autobuses y microbuses de 10 municipios del AMSS, pero de los 196 encuestados, 4 de ellos no prestaron su colaboración. Por otra parte, según la fórmula se debía entrevistar a 92 empresarios entre autobuseros y microbuseros. En efecto se distribuyeron 92 boletas en miembros de la ATP, la AES y la FAETMIS. Sin embargo sólo se contó con el apoyo de los señores de la ATP y FAETMIS, no así los de la AEAS (⁶). Del total, 52 boletas se consideraron no válidas.

⁶. La AEAS en un primer momento ofreció su colaboración por medio del director Sr. Cristales, pero luego se dijo al equipo que la Junta Directiva tomó la decisión de no colaborar.

CAPITULO II

EVOLUCION DEL SUBSISTEMA TRANSPORTE URBANO COLECTIVO Y LAS POLITICAS ESTATALES ORIENTADAS A DESARROLLARLO

2.1 Evolución histórica del subsistema.

En El Salvador, el transporte urbano colectivo no adquirió nunca grandes dimensiones sino hasta llegado el proceso de industrialización (décadas de los años 50 y 60).

Antes del advenimiento del Mercado Común Centroamericano MCC ya existía una red de transporte urbano terrestre colectivo bastante moderna en relación con otros países de la región.

White (1983;174) aduce que, el acelerado crecimiento poblacional y la precariedad territorial del país, han contribuido a un rápido crecimiento urbano, lo que debió obligar a los gobiernos a mejorar los diversos servicios básicos.

No se dispone de una fecha de la introducción del sistema de tranvías tirados por caballos. Lo que sí es importante destacar es que en 1927 año cuando se terminó la primera etapa del pavimentado de San Salvador (con un radio metropolitano menor que el actual), se dió el aparecimiento de unidades de transporte colectivo, de las cuales eran las alcaldías las encargadas de asignar los permisos para su circulación;

a éstas unidades de transporte colectivo se les dió el nombre de «camionetas», término que se daba a una estructura de madera montada sobre un «chasis» de metal cuyo motor iba en la punta (Trompuda).

Las camionetas tenían rutas y eran de baja capacidad (24 sillas) con motor de gasolina, frenos hidráulicos y con una sola puerta de entrada y salida.

Poco a poco fué decayendo el servicio de tranvías, porque la ciudad se fué llenando de camionetas y autos T-30 de la Ford y camiones de carga Chevrolet. Estos últimos empezaron a eliminar gradualmente los denominados « carretones de carga » y los viajes largos que antes se realizaban con patachos de mulas.

Desde 1930 se regula el sistema de rutas que viajaban del «centro» a la periferia.

El centro de la ciudad era un cuadrado que giraba sobre el parque Barrios: al Oeste llegaba arriba del telégrafo; al Norte hasta Campo Marte; al sur, Candelaria y al Este, el Barrio San Esteban. La meta de las camionetas era el Portal cercano a la Plaza 14 de Julio (ex-mercado Meléndez).

Del centro se viajaba a sitios cercanos como los otrora pueblos(hoy barrios) como San Sebastián, Paleca, San Jacinto; y otros sitios como Villa Delgado, Mejicanos, San Marcos, Antitiguo Cuscatlán, Ilopango, Panchimalco y otros pueblos

alejados como Apopa, Nejapa, Quezaltepeque, Huizúcar, Santa Tecla, etc.

Las empresas más importantes eran : Salvador Bus (de allí la costumbre salvadoreña de utilizar el término «buses»), Maravilla, La Nacional, Rex, La Salvadoreña, Ansart , Americana, Macaibor, Ciatense y La Santa Fé (Zelaya y Marroquín, 1989;2)

Un aspecto curioso era que no había número de rutas ni exigencia de cumplimiento de rutas: si un bus viajaba del centro a La Estación, La Cruzadilla, Finca Modelo, etc, bien podía cambiar su trayecto usual para atender la demanda hacia otro sitio como San Jacinto, Aculhuaca o Mejicanos.

En 1938 surgieron los «despachadores» contratados por los empresarios para regular el desorden. No lo hacía el Estado.

En Julio del 1946 la Rex, La Favorita, Mexmex, Meléndez Bus, La Bonita, Iris, La Holandesa, Empresa Unida Salvadoreña, La Rubio, La Cubana y La Colombiana, se constituyeron en asociación cooperativa denominándose «Sociedad Cooperativa de Empresarios, de Autobuses de Responsabilidad Limitada».

2.2 Rol del Estado intervencionista en la promoción, fortalecimiento y ordenamiento del transporte de pasajeros en autobús.

El 18 de noviembre de 1946 entró en vigencia el decreto

13 y publicado en diciembre, que daba vida al Reglamento General de Tránsito, siendo ésta la primera vez que el Estado regulaba, por medio de una Ley, el servicio de transporte para pasajeros.

El decreto 13 permitió la expansión del servicio de autobuses, que por esa fecha tenía una tarifa de ¢ 0.03 y que luego, por el efecto recesivo de la Segunda Guerra Mundial (aumento precio del petróleo, precio de repuestos, etc), llegó hasta los ¢ 0.05, tarifa que se mantuvo hasta bien entrados los cincuentas.

En Enero de 1951 se creó la Dirección General de Comercio, Industria y Minería destinado a controlar el servicio de transporte público y fué durante la administración del presidente Oscar Osorio que mediante el decreto legislativo # 110, promulgó la Ley Orgánica de la Dirección General de Comercio, Industria y Minería, que otorgaba al Ministerio de Economía la administración del servicio del transporte colectivo urbano y rural. Aquel entonces el ente encargado de conceder permisos para permitir la circulación de los «buses» era la Alcaldía Municipal y el control de las camionetas la realizaba la Sección de Tránsito que dependía del Ministerio de Defensa a través de la Policía Nacional. No queda claro porqué los militares tuvieron ingerencia en una actividad no vinculada a la seguridad ciudadana.

En julio de 1951 se aumentó la tarifa del transporte urbano a ¢ 0.07. Motoristas y cobradores presionaron al

gobierno a un aumento de salario a ¢ 6.00 y ¢ 4.00 diarios respectivamente. La medida se estimaba adecuada considerando que eran éstos quienes cargaban con el mantenimiento del bus, pago de multas y sobre todo porque trabajaban « reenganchados » término para explicar que laboraban de 15 a 16 horas diarias corridas.

En 1952 se realizó el primer estudio sobre la situación de las rutas y el movimiento vehicular por el Ministerio de Economía y es así como el 6 de Julio de 1954, por Decreto Legislativo #1534, se liberó la importación a los empresarios autobuseros para que trajesen unidades armadas o incompletas. Ese año se aumentó el precio de los pasajes en los «buses» de ¢ 0.07 a ¢ 0.10, lo que provocó malestar social.

La primera importación de buses fué de 25 unidades a un costo unitario de ¢ 18,000. Eran de chasis metálico, dos puertas y motor de gasolina modelo Transit. A estos buses con motor Buick y Ford se les cambió su motor sustituyéndolos por otros ingleses marca Perkins de diesel; de ese modo se redujeron costos y aumentó el beneficio de los empresarios.

En 1956 se derogaron los estatutos de la Dirección General de Comercio, Industria y Minería para dar paso a la creación en Enero de 1957 del Departamento de Transporte que dependía del ramo de Seguridad Pública ligado a su vez al Ministerio de Defensa. Fué el 6 de marzo de 1957 cuando se creó el

Reglamento Transitorio de Transporte de Camionetas⁽⁷⁾

La modernización del subsistema transporte urbano en los 50s formaba parte de la política desarrollista iniciada por Osorio, junto con el fomento al cultivo del algodón y la modernización del Estado subsidiario de la época (Menjívar, 1968).

Con base en las necesidades que tenían los trabajadores de transporte público de organizarse y así luchar por mejoras salariales y la formación de un Contrato Colectivo, así como también porque no estaban de acuerdo con la jornada única, en 1960 nace el primer sindicato gremial de pilotos automovilistas.

2.3 Industrialización : Auge y crisis del subsistema del transporte colectivo de pasajeros.

Toda la década de los años 60 marca un giro en la modernización del funcionamiento del subsistema. En San Salvador, funcionaban cerca de doce empresas fuertes como Sociedades Anónimas. Los gobiernos militares de Julio Rivera

⁷. Decreto Ejecutivo # 25 Ramo de Defensa y Economía, publicado en Diario Oficial # 45 tomo 174.

y Fidel Sánchez crearon una compleja red institucional para fortalecer el transporte colectivo de pasajeros.

En enero de 1961 por un decreto de la Junta Revolucionaria de Gobierno las funciones de transporte se pasaron de Defensa al Ministerio de Economía, mediante la creación del Departamento de Fomento y Control del Transporte, que sólo tuvo una duración de tres años.

Por Decreto #167 (23 de Diciembre de 1964), se creó la Dirección General de Fomento y Regulación del Transporte y Comunicaciones, ente diseñado para estimular el desarrollo de la actividad, regular y controlar el servicio de transporte urbano y rural de pasajeros, sustituyendo así al Departamento de Transporte.

Hasta 1966 todo parecía ser de bonanza para los empresarios pero una serie de hechos lo sumieron en una crisis.

Gracias al proteccionismo estatal se desarrollaron empresas ensambladoras de buses como DICASA, CASASA y SUPERIOR que producían para el mercado interno y el centroamericano. Sin embargo, mientras dentro de la actividad metal mecánica del ensamblaje crecían productividad y salarios, al interior del los sindicatos crecía un profundo malestar debido a la caída de los salarios reales, a consecuencia de una aumento inflacionario, y la negativa patronal a negociar contratos colectivos favorables a los motoristas. En 1967 estalló la la primera huelga de pilotos automovilistas.

La crisis del Mercomún Centroamericano, que tuvo su máxima expresión fenoménica en el conflicto honduro-salvadoreño, llevó a la bancarrota a empresas ensambladoras como DICASA.

Empresas como la AUSA, COTSA, CIRSA, LÍNEA AZUL, TASSA, etc. se retrasaron con sus pagos a la banca y comenzó así el fin de las sociedades anónimas del transporte urbano colectivo.

Los problemas financieros ahogaron a las firmas del transporte en la década de los 70s y se sumó a ello una fuerte lucha obrera para conseguir mejoras salariales y otras prestaciones.

En 1967, el Sindicato de Transportistas exigió mediante contrato colectivo, mejores prestaciones. Una de ellas el aumento del salario de ¢ 8.00 a ¢ 12.00 diarios. Otra, romper el «reenganche» reduciendo la faena a dos turnos de 8 horas cada uno (6am a 2pm) (2pm a 10 pm).

El 17 de enero de 1967, el Sindicato Gremial de Pilotos Automovilistas de El Salvador se declaró en huelga paralizando la capital. El gobierno accedió a sus demandas en contra de los empleadores. Esto dió ánimos a otros pilotos para organizar el Sindicato Nacional de Industria del Transporte, Similares y Conexas.

En febrero del mismo año se paralizaron las actividades por tres días, en razón de la negativa de la patronal para reconocer las conquistas del sector laboral, especialmente

el no doblamiento de dos jornadas; pero esta vez el gobierno procedió a la militarización del servicio de buses. Noventa y seis días duró la acción funesta de las Fuerzas Armadas, para crear un clima de zozobra que llevo a la quiebra real o deliberada de empresas que se negaron a pagar indemnizaciones a los empleados.

Entre la patronal y el gobierno se planteó la estrategia de entregar los buses a los trabajadores, en compensación, con la condición de que constituyeran cooperativas, quebrando así al movimiento sindical. Los buses eran chatarra que se contabilizó en libros como activos cuasi nuevos engañando así a los obreros y legándoles un pasivo financiero y laboral muy elevado.

En 1977 se recuerda la última gran huelga de los buseros motoristas de las rutas 5 y 8, que fué rechazada por sus ex-compañeros ahora cooperativistas. Fué la Guardia Nacional quien reprimió violentamente el movimiento. La crisis del transporte culminó en 1979 luego de un breve conflicto armado con Honduras, siendo los salvadoreños perdedores económicamente, pues se cerró el mercado de ese país al comercio.

Empresas como DICASA fueron a la quiebra, sin que la misma pagara a los obreros su indemnización ⁽⁸⁾.

⁸. El Código de Trabajo siempre ha señalado que será causal de despido justificado, el cierre de la empresa y el casos especiales indisciplina comprobada del trabajador. Lo demás que es despido injustificado se deberá reconocer al trabajador una reparación económica.

2.4 Hechos y políticas del transporte en la década de la de los años setenta.

La guerra fué el final del Mercado Común Centroamericano y en parte de la estrategia de sustitución de importaciones de la cual El Salvador era abanderado.

En septiembre de 1973 como consecuencia de la bancarrota de decenas de pequeñas empresas el gobierno creó el FIGAPE ⁽⁹⁾ como medio para financiar el sector empresarial mediano y chico definiendo una línea especial de financiación para compra de autobuses. El mismo año se creó una Comisión Interministerial para estudiar los problemas del transporte en El Salvador. La misma llegó a la conclusión de que para entonces las empresas de autobuses eran un problema en sí en materia de transporte porque: a) los usuarios se mostraban insatisfechos por el servicio prestado, b) las empresas tenían una deficiente gestión administrativa, c) estaban dotadas de maquinas obsolelas, d) no se estaba realizando reinversión, e) no se sabía con seguridad con qué margen de beneficios operaban y, f) las empresas funcionaban con costos de mantenimiento muy elevados.

El nuevo plan de gobierno 1972-1977 de Arturo A. Molina retomó las recomendaciones, y a finales de 1972 concluyó un estudio llamado «Estudio Integral del Transporte Terrestre Metropolitano» (CONAPLAN, 1972). La pretensión del estudio era muy buena : globalizar la problemática del subsector, contemplando los aspectos institucionales, técnicos y empresariales.

El gobierno de Molina que dió mucho énfasis a la planificación económico-social⁽¹⁰⁾ tenía un equipo de asesores que recomendó «centralizar todas las actividades institucionales relacionadas con el transporte en un sólo organismo».

Durante este período de gobierno se mejoraron varias vías de transporte urbano en el AMSS, y además de crear una línea de créditos más accesible a los empresarios, se implementó entre los escolares un programa de educación para el transporte denominado CONESVI.

No obstante que el gobierno tuvo en mente la reconstrucción de la flota del transporte, en realidad la situación financiera de las recientes cooperativas no era muy buena

¹⁰ Muchos de los miembros del gabinete estaban influenciados por las ideas de la CEPAL. Además en el gobierno participaban miembros prominentes de la izquierda chilena, entre ellos los líderes de la izquierda ya fallecidos Borromeo y Alarcón Córdova.

y la política de créditos blandos ⁽¹¹⁾ no sirvió para atraer a los «nuevos empresarios» del transporte.

Molina que obraba de modo populista (gobierno móvil, visita inesperada a funcionarios, aficionado, etc) no permitió la formación de sindicatos de motoristas y más bien fomentó el cooperativismo como forma cooptativa. A Molina se atribuye la creación de la política del diesel subsidiado, que el gobierno actual planteó anular posteleccionariamente.

Este decenio «perdido» en términos de crecimiento y desarrollo, fué altamente conflictivo para los 3 gobiernos que se sucedieron como un enfrentamiento inútil con los terratenientes por intento del gobierno molinista de echar a andar un proyecto de distribución de que se denominó Distrito de Transformación Agraria, y una persecución contra la oposición política recurriendo a la represión abierta.

Durante el gobierno de Carlos Romero en 1979, se conformó la llamada Asociación de Empresarios de Autobuses Salvadoreños (AEAS), formada por propietarios individuales de autobuses, siendo éstos el 48.14 % del total de empresarios.

11. Supera recordarse que la correspondencia de la Quinta Guerra Árabe-Israelí se generó una internacionalización de la crisis internacional de petróleo, lo que obligó a estas instituciones a recurrir de nuevo a los «restos paraísos» al Tercer Mundo con tanta de interés de explotación y explotación.

La AEAS hasta la fecha ha anulado toda organización sindical y ha chantajeado a los gobiernos de turno pidiendo subsidios y otras prebendas⁽¹²⁾. Resulta obvio, que el GOES permitió la fundación de ésta entidad a sabiendas de que no presentaba un peligro para los grupos en el poder.

2.5 Nueva crisis del transporte : Entre la violencia y el proteccionismo del Estado

En octubre de 1979, Romero fué objeto de un palaciego golpe de Estado y enviado a un dorado exilio hacia los EE.UU.

La oposición armada de izquierda nunca aceptó los términos de los reformistas, y dió inicio un período de enfrentamientos armados que se generalizaron desde 1981 sumiendo al país en un caos económico, social, moral y espiritual.

El FMLN organizó desde 1981 numerosas marchas callejeras que normalmente ocasionaban hechos de destrucción como la «quema» de unidades de transporte y vehículos particulares, voladura de torres de energía eléctrica así como otros bienes públicos y privados (beneficios, bodegas, etc)

¹² La Nación, 14 de febrero de 1994, pag. 5

Durante los 12 años de proceso revolucionario, el FMLN decretó más de 10 paros al servicio del transporte a nivel nacional. Los «paros»⁽¹³⁾ que afectaba la movilidad de los trabajadores hacia sus sitios de labor, fueron el inicio del surgimiento en gran escala del «transporte improvisado» (pick ups y microbuses), siendo los últimos los que en definitiva «se quedaron» como una secuela de la violencia.

Cuatro de los cinco gobiernos que les tocó afrontar el conflicto y sus consecuencias 2da y 3ra Junta Revolucionaria Gobierno de Unidad Popular, y administración Duarte) muy pocas acciones realizaron para tratar de reactivar la golpeada economía del transporte. Todos estos gobiernos tuvieron en común un aliado circunstancial que si bien le causaba algunos problemas no cuestionaba las políticas de los gobiernos (AEAS).

Ante las presiones del gremio de autobuseros los gobiernos tomaron algunas medidas relacionadas con la regulación del subsistema transporte de pasajeros.

(13) En el documento Uniduro Central, el término «paro» se refiere a la interrupción de las rutas y a reducir el empleo para el transporte. Puede deberse a falta de material o a las condiciones climáticas.

Por acuerdo # 533 del 17/07/81 se designó al Ministerio de Economía como ente encargado de planificar la política económica del Estado, en lo que se refiere a materia de transporte y, para ello, contaría con el apoyo de 14 direcciones orientadas a la ejecución de dichas políticas⁽¹⁴⁾.

En 1981 la tarifa del transporte subió de ¢ 0.15 a ¢ 0.20 (debido al alza del petróleo) con el consiguiente malestar popular. Interin, las políticas de los gobiernos continuaron con la consolidación del intervencionismo de Estado. vgr: Siguió operando la banca con tipos de cambio subsidiados, tasas de interés irreales, bajos encajes, etc. El Producto Interno Bruto cayó entre 1983 y 1985 a niveles de 1979 y no se visualizaba la posibilidad de un proceso de reactivación económica en ningún sector económico (incluyendo el transporte) debido a las presiones que sobre la Inversión y el Gasto provocaban la guerra.

La existencia de «tasas blandas» y amplio financiamiento para obtener unidades de transporte, no eran incentivo para los empresarios que temían que sus vehículos fuesen dañados. Por otra parte los vendedores de repuestos se aprovecharon para vender los mismos a precios exorbitantes⁽¹⁵⁾.

⁽¹⁴⁾ Ver: Ley 112, Ley del 17 de Julio de 1981, Ley 112, Ley 112.

⁽¹⁵⁾ Ver: Ley 112, Ley del 17 de Julio de 1981, Ley 112, Ley 112.

Pese a ello, Duarte siguió con su política de subsidiariedad de tal forma que al menos el precio del transporte se mantuvo en ¢ 0.25 hasta el final de su mandato.

Un hecho importante durante la administración duartista fue que en 1986 por Decreto Legislativo 738 (D.O. 132 16 Jul.86) se declaró un arancel cero para importación de autobuses.

2.5.1 Organización de los autobuseros.

Muchas cooperativas formadas por propietarios de autobuses se aglutinaron entre 1975 y 1985 en la Federación Nacional de Cooperativas del Transporte de El Salvador (FENACITES) contando con un capital social estimado en ¢ 124,700.00 (Morales Herrera, 1986; 89) pero en dichas cooperativas se aglutinaban taxistas (AconTaxis) y autobuseros (ACOPATT, ACOTUD, COPSINTRANS, ACOTRAM, etc).

El número de cooperativas afiliadas a FENACITES en 1984 era de 15, actualmente se ha reducido a 8 (dato a 1996).

La AEAS que surgió en 1979 no alcanzó relevancia gremial sino hasta después de 1986 cuando el gobierno duartista adoptó las primeras medidas de estabilización económica que empezaron a afectar sus intereses como grupo (los «paquetazos»). El deslizamiento del tipo de cambio afectó el precio de los repuestos, la gasolina, llantas, etc), agravando la situación de los costos de mantenimiento.

Con el inicio de las políticas de liberalización desde finales de 1989, AEAS adoptó una actitud más beligerante ante los gobierno, sobre todo por los efectos que la inflación trajo.

En 1992 luego de diferencias internas en torno a cómo actuar y qué planteamientos formular ante el GOES, dentro de AEAS se dió una escisión que comprendió más del 25% de los asociados que formaron la ATP. Aunque claramente se advirtió la mano del gobierno por dividir a AEAS las asociaciones actúan con una definición ideológica conservadora.

2.5.2 Los microbuses un fenómeno vinculado a la violencia.

Aunque antes de 1981 ya existía un limitado número de busetas operando en el radio urbano, la « quema» masiva de autobuses, aceleró la expansión de microbuses de tal forma que resulta lógico (pero no preciso) afirmar que éste tipo de transporte surge como resultado del conflicto armado.

En la década de los 80 la población usuaria se fué acostumbrando al uso de este servicio de transporte que se le llamó microbús, ó más brevemente micro ⁽¹⁶⁾ servicio que, con los inconvenientes

16. El transporte se ha dividido en los microbuses. En Chile por ejemplo se les llaman «micro» y los autobuses de 14 pasajeros y más, y «leones» a buses con capacidad de 20 ó más pasajeros. En otros lugares como Guatemala y Honduras los «microbuses» también desde la década de los años 70, han sido un medio de transporte masivo.

que presenta, contribuye para aliviar la presión de la demanda de vehículos para transporte de pasajeros.

La AEAS consideraba que éste tipo de transporte era competencia desleal e ilegal, ya que el Reglamento de Tránsito vigente, no regulaba éste tipo de transporte urbano que se considera informal⁽¹⁷⁾ y que dada las circunstancias, operaba en forma libre sin ninguna regulación estatal.

El gobierno presionado por AEAS empezó a regular el servicio de éste tipo de transporte después de la segunda mitad de la década de los años 80 cuando tomó la decisión de asignar la responsabilidad de conceder permisos para la circulación de busetas al Ministerio de Economía a través de la Dirección General de Transporte.

Según se sabe hasta 1984 no se registraba la existencia de cooperativas de «microbuseros» que estuviesen inscritas en Instituto Salvadoreño de Fomento Cooperativo (INSAFOCOOP).

En 1984 un grupo de empresarios constituyó la Asociación de Transportistas de Microbuses (ATM) y 3 años más tarde se acordó junto a 2 asociaciones más, formar la FAETMIS.

⁽¹⁷⁾ Se pueden clasificar como transportes urbanos colectivos del sector «informal» a estudiantes, pedicabos, rickshaws, tranvías, tranvías subterráneos-ferrocarril.

Hasta el mes de agosto de 1995 existían 54 asociaciones cooperativas de microbuses y 5 sociedades cooperativas, en las cuales se contabilizaban 2024 unidades de transporte para el AMSS. Las unidades por no estar reglamentadas circulaban con placas de vehículos particulares haciendo un rol doble de auto particular-medio de trabajo, aunque tenían un óvalo o número de ruta. Fué a partir de 1996 que se dispuso el cambio de placas (de P a MB) que fueron entregadas por Hacienda.

Es importante destacar que los intereses económicos de la FAETMIS difieren notablemente de los de los señores de AEAS y la ATP aunque coinciden en varios problemas y propuestas de solución al asunto transporte. Por la extracción social de los dueños de las unidades se podría afirmar que están ideológicamente más cercanos a los sectores de oposición que a ARENA ⁽¹⁸⁾ pero no es una apreciación correcta.

¹⁸ Durante el proceso de investigación se estableció que algunos propietarios de unidades fueron beneficiados por el programa de subsidios de la FMLN y que otros se beneficiaron en la compra de la unidad. Esto explicaría de alguna forma la actitud de los señores de AEAS y la ATP respecto al problema del transporte y especialmente de las unidades nuevas, ya que se beneficiaron de la FMLN y de la compra de la unidad o de subsidios de la FMLN.

2.6 Continuidad y discontinuidad bajo las políticas neoliberales.

Barquero y Flores (1993) han abordado con bastante profundidad los efectos que las medidas adoptadas por el gobierno conservador de Félix Cristiani han tenido sobre el transporte colectivo de pasajeros desde julio de 1989.

El ambicioso programa de ajuste echado a andar por el GOES desde enero de 1992 ha comprendido dos etapas : a) la de «choque» que comprendía medidas como la liberalización total de precios, desgravación arancelaria, reducción del gasto público, control monetario, etc) y, b) la de consolidación del proceso (reforma fiscal, privatización, integración al mercado mundial, reconversión industrial, etc)

Muchas de las medidas han afectado seriamente los intereses de usuarios y transportistas en forma directa, y el resto en forma indirecta. Esto no sólo ha sucedido en El Salvador sino en todos los países de América Latina donde se han aplicado los programas de ajuste estructural (PAE).

De forma sucinta se señalan algunos aspectos que son atribuibles a la imposición de una política neoliberal durante la Administración Cristiani que han provocado malestar a los empresarios y usuarios del transporte de pasajeros: a) la liberalización de precios, b) desgravación arancelaria⁽¹⁹⁾,

⁽¹⁹⁾ Véase también el efecto de las medidas de liberalización de precios de transporte que al sector empresarial.

b) la aplicación del impuesto al consumo de bienes y servicios, d) la medida de dejar «flotar» libremente el tipo de cambio, e) la reprivatización del sistema financiero, f) el recorte del gasto público corriente, etc.

Pese a que estas medidas son una ruptura con las políticas de fomento a la actividad transportista, curiosamente se tienen otras políticas que son signo de «continuismo» con las desarrolladas en el pasado.

Existe la continuidad por parte de gobiernos neoliberales de proseguir con la «política» de subsidiar el precio del galón de diesel para los propietarios de autobuses así como de permitir que proliferen aún más unidades de microbuses.

Hay continuismo al seguir «regulando» las tarifas al transporte, cuando lo lógico de la perspectiva neoliberal debiese ser anular el control para que se deje «al mercado» (los propietarios de las unidades) que fijaran los precios.

La discontinuidad se manifiesta en la ruptura de algunas políticas del pasado. Esto es lo referente, a un cambio de acciones correspondientes a la implementación del llamado modelo neoliberal.

No es el objeto del estudio ahondar en las consecuencias de la implementación del modelo sobre el subsistema de transporte colectivo de pasajeros aspecto que ya sí ha sido abordado (véase, "Anexo").

Asuntos como el acelerado crecimiento demográfico y un proceso de urbanización desenfrenados son realidades que no pueden ser ignoradas y que influyen de sobremanera para agravar los problemas del transporte. Las secuelas del conflicto armado también tienen implicaciones de largo plazo.

CAPITULO III

DIAGNOSTICO SITUACIONAL DEL TRANSPORTE URBANO COLECTIVO EN EL AREA METROPOLITANA DE SAN SALVADOR.

3.1 Aspectos de oferta y demanda

3.1.1 Aspectos conceptuales básicos y metodologías de cálculo.

En el mercado de transporte se distinguen dos conceptos básicos : a) oferta ideal, y, b) demanda diaria.

La oferta ideal de pasajeros es la capacidad del número de asientos de cada unidad (es decir el número de pasajeros sentados) multiplicada por el número de viajes redondos que efectúan por jornada diaria, y, a su vez, multiplicada por dos, dado que un viaje redondo implica transportar una determinada cantidad de pasajeros en viaje de ida y otra similar en viaje de regreso, no siendo las mismas personas en cada caso.

La demanda diaria es la capacidad promedio de pasajeros transportados (parados y sentados) por cada unidad, multiplicada por el número de viajes que efectúe diariamente multiplicado por dos (ida y regreso). Esto a su vez se calcula en relación al número de unidades diarias en circulación que hacen cinco viajes diarios redondos.

El número de pasajeros transportados se calcula de la siguiente manera:

estudiantes y otros usuarios, así como otros factores que provocan embotellamientos, la demanda tiene comportamientos variables, visto desde una perspectiva dinámica. Desde esta visión los cálculos son aproximaciones a la realidad.

Oferta y demanda de autobuses (20)

3.1.2 Determinación de la oferta de autobuses

Metodológicamente la determinación de la oferta se deriva de la siguiente ecuación : $OTD = NAPU \times NUO \times NVR \times 2$
en donde :

OTD = Oferta total Diaria

NAPU = Número de asientos por unidad

NUO = Número de unidades en operación

NVR = Número de viajes redondos.

2 = Factor de ponderación por ser viaje redondo de ida y regreso entre dos puntos extremos de cada ruta.

Conforme a lo anterior para un año determinado, por ejemplo 1995, cuando se encontraban operando 2125 unidades, la oferta



total diaria ideal ascendió a 935,000 asientos, deducidos de la siguiente forma :

$$\text{OTD} = 44 \times 2125 \times 5 \times 2 = 935,000 \text{ asientos.}$$

De igual forma se puede calcular la oferta diaria para cada año, variando únicamente el número de unidades en operación.

3.1.3 Determinación de la demanda de autobuses.

La metodología para la determinación de la demanda diaria es similar a la que se utilizó para la oferta, con la única diferencia de que se cambia la cuantía promedio de pasajeros transportados por cada unidad, la cual en éste caso se estimó en 65 sentados y parados ⁽²¹⁾.

En éste sentido la Demanda total diaria de transportación en autobuses resulta de la siguiente ecuación :

$$\text{DTD} = \text{NUO} \times \text{NPU} \times \text{NVR} \times 2 \quad \text{donde :}$$

⁽²¹⁾ Véase el capítulo 2.2.1.1. del presente trabajo, donde se indica que la capacidad promedio de un autobús es de 65 personas.

DTD = Demanda total diaria
NUO = Número de unidades en operación.
NPU = Número de pasajeros por unidad
NVR = Número de viajes redondos
2 = Factor de ponderación por ser viaje redondo de ida
y regreso entre dos puntos extremos de cada ruta.

Conforme a la ecuación antes citada, la demanda total diaria de transportación para 1995 ascendió a 1,351,250 resultado de :

$$DTD = 2125 \times 65 \times 5 \times 2 = 1,381,250 \text{ pasajeros.}$$

3.1.4 Cambios en la oferta y demanda de pasajeros en autobuses.

Conforme a las metodologías antes mencionadas y en base a los datos proporcionados por la DGT se presenta un cuadro que muestra la oferta y demanda diaria de pasajeros para el período 1990-1995 (exceptuando 1991 del cual no se disponía de información estadística). En el mismo se puede apreciar que las dos variables económicas se modificaron cuantitativamente, de tal forma que se presentan fluctuaciones considerando la disponibilidad de autobuses operando (ver Cuadro # 1).

C U A D R O # 1

OFERTA Y DEMANDA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS POR AUTOBUSES
(Período 1990 - 1995)

Año	Autobuses Autorizados	Autobuses Operando	Oferta diaria asientos	Demanda diaria de transportac
		(4)	(5)	(6)
1990 (1)	2765	2682	1,080,080	1,742,037
1991	n.d.	n,d.	n.d.	n.d.
1992 (1)	2290	2221	977,240	1,442,604
1993 (2)	2433	2360	1,038,400	1,532,889
1994 (3)	2571	2490	1,097,360	1,619,926
1995 (3)	2191	2125	935,000	1,381,250

Fuente : Elaboración propia tomando como base datos proporcionados por la Dirección General de Transporte Terrestre.

(1) Hasta el mes de Junio.

(2) Hasta el mes de enero de cada año.

(3) Hasta el mes de agosto

(4) Equivale al 97% de los autobuses autorizados cada año.

(5) Determinado de acuerdo a la metodología de cálculo de la oferta.

(6) Determinado de acuerdo a la metodología de cálculo de la demanda.

La caída de la demanda de transportación por autobuses para 1995 se debe a la disminución de unidades en circulación en relación a los años anteriores (ver Cuadro # 1). Se presume que la caída de la demanda insatisfecha por los

autobuseros fué cubierta por un aumento de la oferta de microbuses⁽²²⁾.

La demanda de cada año supera a la oferta por una razón obvia y lógica, la cual es que, la oferta ideal (pasajeros sentados) es mucho menor que la demanda «real» de los que viajan (sentados y además parados)

La demanda está influida por la cada vez más creciente población usuaria, mientras que por el lado de la oferta las variaciones pueden ser atribuidas a : a) retiro ó ingreso de unidades autorizadas, y, b) unidades retiradas a causa de accidentes o desperfectos.

Oferta y demanda de microbuses.

3.1.5 Determinación de la oferta del servicio de microbuses.

Utilizando una metodología similar a la expresada en el apartado 3.3.2 se deduce la siguiente ecuación :

$$OTD = NAFU \times MMA \times NVR \times 2 \quad \text{de donde :}$$

(22) Se puede corroborar la hipótesis debido a la falta de registros de microbuses en el Viceministerio de Transportes.

OTD = es la Oferta total diaria de microbuses.

NAPU = Número de asientos promedio por unidad.

NMA = Número de microbuses autorizados.

NVR = Número de viajes redondos.

2 = Factor de ponderación por viaje de ida y regreso

El número promedio de asientos por unidad es un dato que se deriva del hecho de que circulan unidades con diferente capacidad: a) unidades tipo « Coaster » con capacidad de 33 asientos, y, b) unidades de microbuses del tipo «normal» con capacidad para 18 personas sentadas. En éstos últimos, hay modificaciones pues han sido habilitadas con un asiento demás, lo cual causa molestias a los usuarios. Sin embargo el público (por la necesidad) se fué acomodando a las mismas.

De acuerdo a la ecuación, para 1995⁽²³⁾ la oferta total diaria de transporte en microbuses se obtuvo de la siguiente forma :

$$OTDM = 26 \times 2024 \times 10 \times 2 = 1,052,480 \text{ pasajeros.}$$

²³ Hasta 1995 no se disponía de una cifra segura del número de microbuses circulando, debido a la falta de controles. Debido a ello no se ha elaborado un cuadro como se ha hecho con los autobuses.

3.1.6 Determinación de la demanda de microbuses.

De manera similar como se hizo para la determinación de la oferta, metodológicamente la demanda total diaria de pasajeros en microbuses resulta de la siguiente ecuación :

$$DTM = NPPU \times NMA \times NVR \times 2 \quad \text{De donde :}$$

DTD = Demanda total diaria de microbuses

NPPU = Número de Pasajeros por Unidad (sentados y parados)

NMA = Número de microbuses autorizados

NVR = Número de viajes redondos

2 = Factor de ponderación por viaje de ida y regreso entre dos puntos extremos.

Con base en tal ecuación la cantidad diaria demandada por usuarios de microbuses ascendió en 1995 a 1,538,240 pasajeros de acuerdo con el siguiente cálculo :

$$DTD = 38 \times 2,024 \times 10 \times 2$$

$$DTD = 1,538,240 \text{ pasajeros}$$

Las estimaciones para oferta en 1995 consideraban la oferta de las unidades «registradas», no así las denominadas «piratas», por lo que la demanda mostraba subregistro. De igual forma el cálculo de demanda insatisfecha era un dato aproximado de la realidad.

El número promedio de pasajeros por unidad se ha obtenido

al combinar las capacidades de las unidades tipo Coaster y tipo «normal», las cuales respectivamente tienen una capacidad de 48 y 28 pasajeros sentados y parados.

3.2 Demanda insatisfecha en el servicio del transporte de pasajeros en autobuses y microbuses

3.2.1 Oferta total de asientos en autobuses y microbuses

La oferta en asientos en autobuses era de 935,000 asientos diarios y la oferta en asientos en microbuses se estimaba en 1,052,480 asientos diarios. De la sumatoria de ambas se obtiene que la oferta total en asientos era 1,987,480.

3.2.2 Demanda insatisfecha global.

La demanda de pasajeros por autobús se estima en 1,381,250 personas mientras que la misma por microbuses es 1,538,240 por lo que en base a los datos anteriores se indica que la demanda total de usuarios para 1996 era de 2,919,490 personas diarias.

La demanda insatisfecha en el servicio de transporte por autobuses y microbuses estimada teóricamente era de 932,010 asientos en promedio (diariamente). Ello se estimaba de la siguiente forma :

DI = Demanda total de asientos - oferta total de asientos

$$DI = 2,919,490 - 1,987,480 = 932,010$$

(equivaldría a 21,182 nuevas unidades de 44 asientos cada una)

Como parte de la investigación de campo se determinó que existe un oligopolio en la distribución de unidades de transporte (especialmente autobuses). Los datos hasta febrero de 1997 mostraban un sistema multifacético de vehículos de transporte tal y como lo muestra el Cuadro # 2 que no sirvió como fuente original de cálculo (el trabajo de campo se realizó entre Abril y Junio de 1996).

C U A D R O # 2

CUPOS REALES EN EL TRANSPORTE URBANO COLECTIVO

Tipo de unidad	Sentados	Parados	Total
Autobús			
Tipo MASA	44	21	65
Tipo DINA	60	25	85
Microbús			
Tipo Coaster	33	15	48
Tipo normal *	12+ 8	8	28

* Los normales en realidad son vehículos particulares marcas Volkswagen, Toyota, Subaru, etc que tiene capacidad para 12 personas (incluyendo al conductor comodamente sentadas. Estas unidades son utilizadas por los propietarios microbuseros que adicionan apretadamente 8 personas más y llevan paradas entre 5 y hasta 9 usuarios en horas nocturnas. (promedio 6 parados)

Se sabe que 1,987.480 usuarios tenían la oportunidad de

viajar cómodamente en ambos tipos de transporte y que 932,010 lo hacía diariamente en condición deplorable ⁽²⁴⁾. De lo anterior se puede deducir, que, el parque vehicular existente no era suficiente para solucionar el problema de la demanda de usuarios que diariamente tienen que transportarse a sus diferentes lugares de destino ya sea estudio, trabajo, compras, etc.

En 1995 se sabía que los agremiados a AEAS habían comprado 250 autobuses por una cantidad equivalente a los ¢ 250 millones para renovar la flota vehicular existente (AEAS,1995, junio). Para enero de 1996 se estimaba que los afiliados a la gremial habían invertido cerca de ¢ 500 millones en la compra de 300 unidades nuevas (AEAS,1996;6). Las evidencias indican que en «teoría» para que la demanda insatisfecha fuera cubierta se necesitaría de 21,182 autobuses de 44 asientos cada uno y sólo ha habido un aumento de 550 unidades.

24. La AEAS indicaba en 1996 que "tanto en el transporte público como en el transporte privado que en la actualidad se realiza en Bogotá, se encuentran en condiciones deplorables".

25. Artículo 46 del nuevo Reglamento de Tránsito. "Los vehículos que se usen para el transporte público de pasajeros deben tener una capacidad mínima de 44 asientos que permitan el transporte de pasajeros y sus equipajes".

3.3 Aspectos económicos y sociales del transporte urbano colectivo de pasajeros en el Area Metropolitana de San Salvador.

3.3.1 Costos y beneficios en la actividad transportista

Uno de los problemas prioritarios a resolver por quienes desean renovar sus unidades o ingresar al mercado como propietarios es el del crédito. Esto no es nuevo, pero ha sido agravado por la implementación de políticas liberales que han encarecido el precio de las unidades y los repuestos.

Una idea de cómo han cambiado la situación se presenta en CUADRO # 3, que nos muestra la elevación de los precios de las unidades de transporte en un decenio.

C U A D R O # 3
PRECIO DE ALGUNAS UNIDADES DE TRANSPORTE

	1987	1996 (incluye IVA)
Buseta COASTER.....	¢ 170,000. (e)	¢ 527,000.00 (e)
33 asientos		
Autobús THOMAS 1997....	n.d	¢ 585,000.00 (e)
de 53 asientos		
Autobús DIMEX	¢ 183,000 ++	¢ 500,000.- (ç)
(Dina\Magno MC- 44 asientos		
Autobús MASA C11.....	¢ 192,000. ++	¢ 662,000- (*)
de 44 asientos		

(e) Fuente: Lic. Jorge Velado, gerente de Ventas DIDEA S.A

(e) Fuente: Consulta telefónica Depto de Ventas.

(ç) Fuente: Sr. Sergio Rivas, Ventas, Cia Gral de Equipos

(*) Fuente: Sr. Jose Antonio Perdomo, gestor de ventas de DIBUSA, carretera a San Marcos.

-- Proyección hacia 1986 considerando la variación del tipo de cambio (1986 = US \$ 1.30= ¢ 6.10)

Un DELFIN mexicano en 1976 se podía obtener por \$ 120,000 y un bus ROMAN (que las personas llamaban «rumanos») ensamblado en Guatemala en los años 1986 se cotizaba en \$ 150,000.- (resultaron de mala calidad)

Una unidad con 3 años de uso se puede comprar actualmente (sin accesorios) a un 70% del precio original.

Ctro de los problemas que mencionan los transportistas es el alto costo de los combustibles, lubricantes y repuestos pero en ningún momento los salarios y «extras» que se pagan a controladores y otros agentes foráneos que intervienen en el mantenimiento y cuidado de cada unidad.

Un estudio del BCR para 1986 demostraba por parte del GOES a la Asociación de Distribuidores de Repuesto, que en el peor de los casos estos obtenían un 250% de ganancia.

Los señores autobuseros no colaboraron para proporcionar información sobre costos y beneficios, siendo ellos quienes inexplicablemente se quejan del precio del combustible (socios de AEAS y ATP) cuando debieran ser microbuseros.

No se tiene información actualizada de los costos y ganancias de los empresarios buseros. Se sabe que actualmente una unidad de 60-70 pasajeros interdepartamental que recorra La Unión-San Salvador obtenía una utilidad promedio diaria de \$ 1,000.00 (El Diario de Hoy, 1997: 10)

En un estudio anterior Barquero y otros (1993;87) estimaba que un propietario de autobus urbano lograba en 1992 un promedio de ¢ 884.80 diarios de utilidad y costos de operaración al día de ¢ 382.06 (trabajando 25 días al mes).

Evidencias indirectas actualizadas (considerando los cambios de precios de repuestos, aumentos de salarios y otros costos) indicarían que para 1995-96 los costos andarían alrededor de ¢ 600.00 diarios y las utilidades promedio de ¢ 1,000.00

Un empresario de microbús de la Ruta 33B que cubre la ruta San Roque-Centro del DCC proporcionó una detallada información sobre sus costos y sus márgenes de ganancia al mes (ver CUADRO # 4).

C U A D R O # 4

COSTOS DE MANTENIMIENTO DE UNA UNIDAD DEL TRANSPORTE
COLECTIVO DE PASAJEROS (MICROBUS RUTA 33A)

Rubro	Frecuencia del gasto	Gasto mensual
LLantas	(reenc.c/2 meses) ¢ 1600.	¢ 800.00
Diesel	¢ 60 diarios x 7 viajes x 30	¢ 12,600.00
Aceite	(mensualmente)	¢ 130.00
Frenos	(delanteros c/3 meses) .¢ 90.-	¢ 30.00
Fricciones	(casa 3 meses ¢ 80.00	¢ 26.60
Amortiguadores	(c/5 meses ¢ 685.00	¢ 137.00
Mangueras y otros (tel, local, despacho, etc)		¢ 480.00
Cobrador	(¢ 60.00 diarios) x 30	¢ 1.800.00
Motorista **	(¢ 80.diarios)	¢ 2,400.00

Total aproximado ¢ 19,964.00

** Si trabaja el motorista y cobrador gana ¢ 300 diarios
(¢ 9,000.00 al mes) y si trabaja él la unidad obtiene
¢ 500.00 al día (¢ 15,000 al mes)

Sus costos fijos diarios aproximados son :

Combustible.....	¢ 400.00
Motorista.....	¢ 80.00
Cobrador.....	¢ 60.00
Otros (no aclarados)	¢ 60.00
	¢ 600.00

En realidad los imprevistos surgen por multas de tránsito reparaciones diversas en taller, gastos de alineado, balanceado, calibración, afinamiento, compra bujías, etc

Se evidencia que la ganancia en el servicio de autobuses es casi el doble de la de un microbús al día (los primeros hacen de 5 a 6 carreras redondas al día y los microbuseros 7). La razón de ello, es el precio del combustible subsidiado que reciben los señores propietarios de autobuses que no se aplica a los microbuseros.

En su afán de lograr mayor beneficio los propietarios «ausentistas» ⁽²⁵⁾ de los autobuses recurren a mecanismos para abaratar sus costos diarios, que a la larga son causa de accidentes e, irónicamente costos elevados. vgr: a) contratar a pilotos jóvenes y auxiliares irresponsables, b) no exigen fianza al conductor antes de darle la conducción de su unidad, c) no revisan periódicamente los buses, d) presionan al conductor para que entregue una cantidad «mínima diaria», lo que obliga al piloto automotor a que «compita» por las calles violando así las normas de tránsito.

(25) Los propietarios ausentistas son aquellos que no viven en la ciudad y que no tienen un negocio en ella, por lo que no pueden estar en la ciudad para supervisar el funcionamiento de sus unidades.

3.3.2 Empleo generado y valor agregado

El sector del transporte es fuente sustancial de empleo tanto directo como indirecto, generando un valor agregado importante compuesto especialmente por salarios e intereses

Como empleo directo se entiende aquellas ocupaciones vinculadas con el quehacer propio de la actividad transportista: pilotos automotores, ayudantes, controladores y secretarias de las oficinas de asociaciones. En el indirecto se ubican mecánicos automotrices, enderezadores, pintores, «llanteros», etc.

Se observó que los empleos directos como lo de motorista y auxiliar (cobrador) tienden a ser más «volátiles» entre los microbuseros, no así en los conductores de autobuses. De esa forma «la plaza» (término usado por los conductores) es más estable en autobuseros, quienes además tienen días de permiso, cubriendo la ruta otro conductor emergente.

De las rutas que cubren el servicio en el área metropolitana se estableció que sólo en algunas, los dueños personalmente atienden la conducción de las unidades : Ruta 46, la Ruta 44, la 42, algunos de la 101 A, B ó C.

Por lo demás se sabe que entre los conductores de microbuses no cotizan Seguro Social, Fondo Social para la Vejez y otras retenciones de Ley.

No se pudo obtener información del empleo total generado y de la masa salarial pero se dispone de cifras del empleo directo y el respectivo monto de salarios para el AMSS (ver CUADRO # 5)

Con los datos de 1992 y 1994 se realizó una proyección del empleo para 1996 estimándose cerca de 12,000 empleos.

Los salarios en el sector transporte pueden considerarse inadecuados para el tipo de actividad laboral que desarrollan los empleados: largas jornadas, falta de seguridad ocupacional, amenazas constantes contra su seguridad por parte de delincuentes comunes, uso de equipo en mal estado, etc.

C U A D R O # 5

GENERACION DE EMPLEO DEL SECTOR TRANSPORTE EN EL AREA METROPOLITANA DE SAN SALVADOR (1992- 1995) ⁽²⁶⁾

Año	No.Empleos	Salario Mensual (promedio)	Ingreso Anual
1992	9,708	¢ 1,582.85	¢ 184,395,693.60
1993	11,178	1,882.46	252,505,654.60
1994	11,195	2,111.68	283,683,091.20
1995(3)	10,944	2,338.52	204,742,103.00

FUENTE : Depto de Cuentas Macroeconómicas. BCR.
Lic Miguel Cardona.
(3) Dato hasta el mes de agosto

Se afirma que los empleadores no vigilan de cerca el trabajo de sus empleados, de tal forma que los motoristas y cobradores abusan de los usuarios y otras personas entre peatones y conductores sin que se puedan solucionar estos problemas.

3.3.3 Crédito y sistema de garantías.

Hasta antes de 1989 el financiamiento para compra de unidades de transporte era más flexible (tasas del 12-15%) en un contexto de política crediticia distinta a la que ahora existe.

La privatización de la banca, modificación de funciones del BCR, emisión de una nueva Ley de la Superintendencia de Bancos y Financieras, nuevo contexto de «transparencia» de la política monetaria, tasas de interés modificados, así como permisividad a los banqueros para que actúen al a su «libre albedrío» (altas comisiones, modificación del sistema de garantías, cobro de intereses sobre saldos, etc) han incidido en el comportamiento de la demanda de créditos no sólo de los transportistas, sino del público en general.

Desde 1990 las tasas de interés activas de la banca comercial han variado del 17% hasta el 24%, cuando se trata de préstamos con fondos propios ⁽²⁷⁾)

²⁷ A finales de 1988 las autoridades del BCR acordaron aumentar el endeble legal hasta el 20% para prevenir el aumento de la inflación que para entonces superaba el 10%. Esta medida no tuvo tal efecto entre los bancos que vieron reducida su capacidad de librar recursos financieros para la concesión de nuevos préstamos de interés del 20 hasta el 24 cuando perciben un riesgo elevado. En opinión de ciertos analistas, esta razón —no otra es la causa de la regresión— se atribuye a la inflación y que el gobierno ha generado de forma sistemática una «desinflatación».

Con la creación del BMI que otorga un 5-6% de ganancia a la banca por la intermediación financiera, se ha logrado crear una línea especial con el 19% para financiar la compra de nuevas unidades de transporte. Esta línea si bien se puede aceptar que es más favorable, los bancos comerciales no la «promueven» a fin de inducir al usuario de crédito a aceptar un préstamo con sus recursos. En FIGAPE ha tenido una aceptación un poco más amplia y ha reducido la tasa al 18%.

El EMI está promoviendo una línea denominada «Financiamiento para el servicio de transporte terrestre» acompañada del Fondo de Garantía para Pequeños Empresarios (FOGAPE) para la adquisición de autobuses, microbuses, vehículos para alquiler, vehículos de carga, infraestructura como : a) construcción de terminales de autobuses y vehículos de carga, construcción de estacionamiento de vehículos , construcción de instalaciones para talleres, compra de repuestos y materiales y servicios de reparación capital de trabajo para talleres. En la actualidad el banco que se ha especializado en el manejo de ella es el Agrícola Comercial (BAC) .

Es claro, que en el sentido estricto, no es una línea dirigida a financiar propiamente el transporte colectivo de pasajeros, pues incluye carga, estacionamientos para autos privados, etc. (ver ANEXO # 2 y 3).

Los aspectos de ésta nueva línea muestra las ventajas que tiene este mecanismo de financiamiento para la compra de

unidades nuevas y usadas (ver CUADRO # 6)

En el FIGAPE no se financía el 100% del valor del autobús o microbús, sino el 90% del mismo. En la institución se exige garantía hipotecaria para todo crédito de autobús ó microbús.

C U A D R O # 6

DESTINO, PLAZO Y PERIODO DE GRACIA PARA LA COMPRA
DE UNIDADES DE TRANSPORTE POR AUTCEUS Y MICROBUS
NUEVOS Y USADOS CON LINEA BMI.

Destino	Plazo hasta	Período Gracia	% de lo Finan- ciado	FIGAPE Garantía (*)
Adquisición	(años)			
Autobuses nuevos	8	3 meses	100%	40%
Microbuses nvos	5	3 "	100%	40%
Autobuses usados	5	3 "	100%	70%
Motores nuevos y ó reconstruidos	3	3 "	nd	nd

Fuente : BMI. 1997

(*) El usuario de crédito paga mensualmente una Comisión por el manejo del crédito con el FIGAPE.

CAPITULO IV

POLITICAS ESTATALES PARA EL TRANSPORTE URBANO 1993-1996 Y RESULTADOS DE LAS ENCUESTAS DE OPINION DE FUNCIONARIOS MOTORISTAS Y USUARIOS.

4.1 La política de transporte en la Administración actual.

Durante el discurso de toma de posesión el mandatario electo Armando Calderón, repitió el lema de su antecesor al señalar como objetivos de su gobierno : a) Combate a la pobreza, y, b) Mantener y continuar el crecimiento, aplicando las medidas necesarias a nivel macroeconómico. Al referirse a las acciones a seguir en materia de Política Social, se habló de educación, salud, servicios básicos como agua potable, electricidad y otros, sin mencionar en algún momento los problemas del transporte urbano.

En la marcha de la gestión Calderón, se han ido adoptando una serie de medidas vinculadas al quehacer económico social. Para nadie es un secreto, que el actual gobierno ha trabajado improvisadamente, no porque considere que la planificación estratégica no sea de importancia, sino porque se ha visto entrampado en su gestión, por la influencia de personajes vinculados a la banca, industria y comercio comprometidos por el grupo del poder.

Antes de junio de 1995 habían circulado dos versiones de un programa económico, pero luego de fuertes críticas por



la ANEP y sus organizaciones miembros, Calderón hizo público un paquete de medidas (no un Plan). Al documento se le llama «El Salvador, un país de oportunidades» (MIPLAN,1995)

En una parte del « paquete programático »se menciona algo referente al sector del transporte colectivo : «Crear condiciones para mejorar al servicio, incrementando el número de unidades y su calidad para dar seguridad y comodidad a los usuarios « (MIPLAN,Ibid, 39)

El objetivo propuesto en el documento parece haberse diseñado, sin que quede claro sobre la base de qué medio o acciones se lograría. Las señales que el GOES ha enviado al sector empresarial transportista no son muy claras y la población usuaria observa los resultados que se han dado en el trienio 1993-1996, más bien como resultado del riesgo empresarial que como un esfuerzo del gobierno.

El 1 de enero de 1996 entró en vigencia una nueva ley que se ha denominado «Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial» (Decreto Legislativo No.477) que contempla un conjunto de acciones regulatorias y punitivas a decir:

- a) Realizar una revisión vehicular estricta, indicando que los vehículos «viejos» serían sustituidos(especialmente buses y carros de alquiler)
- b) Ejecutar un programa de reordenamiento de las rutas de circulación de los medios de transporte colectivo.
- c) Implementar un programa de señalización y semaforización actualizando y modernizando el equipo disponible.

d) Modificar gradualmente la infraestructura sobre la que se desplazan los vehículos.

Se han ejecutado algunas obras viales a nivel urbano para descongestionar el tráfico (pasos a dos niveles, ampliar vías etc). Estas medidas no han sido tan exitosas ya que por ser ejecutadas con poco razonamiento técnico no han cumplido a cabalidad los fines para las que fueron creadas.

Es dudoso que las medidas para descongestionar el tráfico vehicular den resultado, considerando que el parque tiende a crecer aceleradamente. La saturación de vehículos en el AMSS es de tal magnitud que se estima que el parque vehicular es tan grande que se registra un tránsito promedio de 1,790,091 vehículos diarios circulando (Viceministerio de Transporte, 1995)

El tránsito vehicular es de tal magnitud que la infraestructura existente apenas tiene capacidad de sostenerlo, por lo que el Ministerio de Obras Públicas tiene que estar constantemente ejecutando sus planes de «bacheo» en las principales arterias de la capital (ver CUADRO # 7)

El gobierno piensa construir 19 pasos a dos niveles más (además de los ya existentes) para lograr una mayor absorción del tráfico y brindar otras opciones. Se sabe que el próximo proyecto se desarrollará en la intersección de la 25a Avenida Sur y Bulevar Venezuela (ver CUADRO #8)

CUADRO # 7

TRANSITO VEHICULAR PROMEDIO DIARIO EN ALGUNAS ARTERIAS
DEL AREA METROPOLITANA DE SAN SALVADOR.

(Diciembre de 1995)

Arteria	Volumen promedio diario
Paseo General Escalón	34,059
Alameda Juan Pablo II	38,899
Bulevar del Ejército	53,965
Bulevar Venezuela	33,547
Bulevar Los Próceres	40,801
Bulevar Constitución	20,329
Bulevar Los Héroes	45,233
Avenida Bernal	19,730
25a Avenida Norte	28,318
Avenida España	15,271
Avenida Masferrer	47,771
Bulevar del Hipódromo	34,074
Carretera a Nueva San Salvador	41,753
Calle a Planes de Renderos	23,235

FUENTE : Viceministerio de Transporte.

En cuanto a los denominados «ejes preferenciales» se sumarán

40 más a los ya existentes. Al respecto debe señalarse que la compulsiva campaña de «desalojo» que inició exitosamente la PNC con grúas a principio del año 1996, ha sido virtualmente abandonada. Las autoridades de Transporte no han dado una explicación al respecto.

Otra acción que se ha planteado pero todavía no se ha ejecutado es la revisión vehicular y reordenamiento de rutas.

CUADRO # 8

PASOS A DOS NIVELES PROYECTADOS EN EL AREA METROPOLITANA

1. Bulevar Los Héroes y 25 Av. Norte
2. Alameda Roosevelt y 25a Av. Norte-Sur
3. Bulevar Venezuela y 25a Av. Sur
4. Bulevar Venezuela y Avenida Cuscatlán.
5. Bulevar Venezuela y 2da Avenida Sur.
6. Bulevar Venezuela y 10ma Avenida Sur.
7. Bulevar Venezuela y 49a Av. Sur
8. Bulevar Venezuela y Calle Amberes.
9. Carretera a Nueva San Salvador y Calle Amberes.
10. Autopista Sur y Calle a Nueva San Salvador.
11. Autopista Sur y Av. Albert Einstein.
12. Paseo General Escalón y 79a Av. Norte-Sur.
13. Alameda Juan Pablo II y Avenida España
14. Alameda Juan Pablo II y 2da Av. Norte
15. Alameda Roosevelt y 49a Av. Norte-Sur
16. Alameda Juan Pablo II y 49a Av Norte.
17. Calle a San Antonio Abad y Avenida Bernal.
18. Calle 5 de Noviembre y Carretera Troncal del Norte
19. Calle 5 de Noviembre y Avenida Juan Bertis

Fuente : Viceministerio de Transporte.

La situación es crítica porque muchos autobuses prácticamente

son «huesera» y sus propietarios no han tenido reparos (con el aval de Ministerio de Economía) en convertirlos en autobuses especiales (rojos). Estos vehículos constantemente se quedan «varados» en ejes preferenciales o calles estratégicas para el tránsito vehicular causando congestionamiento. Además de tener carrocerías y asientos en condiciones deplorables, sus motores queman mal la gasolina contaminando el ambiente.

Para agravar las cosas, los recorridos se realizan por las arterias principales del DCC aumentando más la congestión vehicular. En el DCC se amontonan autobuses, microbuses, autos privados, motocicletas, pick up, vendedoras ambulantes, peatones, vendedores semifijos, etc, formándose un gran desorden tal, que algunos periodistas retomando de un título de una obra de Marroquín (1973) la llaman «la ciudad-mercado».

Para citar tres casos de congestionamiento de rutas basta señalar la 25a Avenida Norte, donde circulan más de 8 rutas de autobuses (sin incluir sus homólogos los microbuses) (Ruta 1, 3, 4, 9, 11, 22, 26, 31, 33, 44, 46 y la B), la Alameda Roosevelt donde hay otras tantas rutas tanto urbanas como interurbanas (7, 42, 46, 52, 101A, 101B, 101C, y la 79) y el bulevar Juan Pablo II (1, 4, 22, 26, 29, 31, 7c, Ruta B, 30, 209, 301). El tráfico sólo de autobuses se ha vuelto insostenible para las vías por su constante maltrato (vease CUADRO # 9).

El plan de revisión ha tropezado, cuando los propietarios han denunciado que el gobierno favorecería a «determinados

talleres» para la inspección. Sobre el reordenamiento vehicular únicamente se han definido los «ejes viales» y cambio de sentido en algunas arterias, acompañado de una campaña de señalización.

La AEAS y ATP han denunciado al gobierno por no tener una política de financiamiento «blanda» para reponer la «chatarra» que actualmente utilizan muchos empresarios por nuevo equipo.

C U A D R O # 9

AUTOBUSES QUE CIRCULAN SOBRE LAS PRINCIPALES ARTERIAS
DE LA AREA METROPOLITANA DE SAN SALVADOR (promedios diarios)
DICIEMBRE DE 1995

Calle o Avenida	Cantidad
1a Calle Poniente	582
3a Calle Oriente-Poniente	299
5a Calle Oriente-Poniente	539
Alameda Juan Pablo II	625
29a Calle Oriente-Poniente	243
Calle Ruben Darío-Alam. Roosevelt	1,185
4a Calle Poniente-Oriente	358
6a Calle Oriente-Poniente (6a-10a)	354
8a Calle Oriente-Poniente	103
12a Calle Poniente	176
Bulevar del Ejército-Avenida Peralta	936
Bulevar Venezuela	344
Calle a San Marcos	213
2a Avenida Norte	632
Avenida España- Avenida Cuscatlán	548
10a Avenida Norte-Sur	390
25a Avenida Norte Sur	479
5a Avenida Norte	247

Fuente : Viceministerio de Transporte

Es oportuno mencionar que el GOES sí ha creado un programa de créditos, pero el mismo no satisface las expectativas de los empresarios.

El GOES ha implementado una línea de financiamiento a través del BMI con una tasa de interés del 19% para la compra de nuevas unidades y 21% para usados. El gobierno a su vez ha dado facilidades a los importadores de vehículos nuevos de transporte (DIBUSA, Cía General de Equipos, DIDEA, etc) pero éstas unidades resultan demasiado caras para quienes desean reponer su equipo.

De hecho las cifras del crédito para la línea transporte si bien han aumentado, no ha sido en la cuantía esperada.

La crisis económica que golpea la economía desde 1995 ha provocado una contracción en la demanda de créditos pese a que la liquidez bancaria ha aumentado en forma creciente

Lo que el GOES ha denominado « desaceleración », ha golpeado las actividades agropecuarias, industriales y comerciales.

El crédito solicitado y otorgado a caído tanto en las instituciones financieras comerciales como en instituciones de crédito del sector público financiero.

Las cifras obtenidas de FIGAPE indican que en 1996 hubo una recuperación de las metas de otorgamiento de crédito aunque ya no sustantivas como en 1994 (ver CUADRO # 10).

Información disponible indica que en FIGAPE durante 1995 se cumplió en un 80% con la demanda de créditos esperada mientras que en 1996 apenas se cubrirá un 60%.⁽²⁸⁾

Mientras FIGAPE utiliza líneas del BMI para compra de nuevas unidades al 19% de rédito, con fondos propios lo hace al 21%.

C U A D R O # 1 0

COLOCACION DE CREDITO PARA TRANSPORTE 1990-1996		
año	No de créditos	Monto otorgado***
1990	129	¢ 10,169.0
91	90	4,719.0
92	111	6,815.1
93	70	4,606.5
94*	66	6,026.4
95	47	7,818.1
96**	116	10,630.0

Fuente: Fondo de Financiamiento y Garantía para la Pequeña Empresa, (FIGAPE). Memoria de Labores 1995. Cuadro 1 Página 10.

* Memoria de Labores 1994, Gráfica N0 6, pág. 22.

** Cifras preliminares no revisadas.

*** En millones de colones a precios corrientes.

La demanda para 1996 es de 17 millones de créditos sólo para el nuevo « compra de unidades nuevas »

La banca comercial está financiando buses nuevos con fondos del BMI y recursos propios con tasas que oscilan entre el 21 y 23%. En ambos casos (FIGAPE y bancos exigen garantía hipotecaria).

Desde enero de 1996 el BMI ha diseñado un nuevo plan de financiamiento para la compra de unidades nuevas y usadas con la línea «Financiamiento para el servicio de transporte terrestre» que incluye transporte de carga, talleres de reparación de unidades, y especialmente para los empresarios del transporte de pasajeros entre buseros, microbuseros y taxis.

Con la llegada al poder de los gobiernos areneros los precios subsidiados de varios bienes se fueron liberalizando (leche, maíz, frijol, etc) excepto el del galón de diesel. No hay una razón técnico-económica que explique este hecho.

Desde 1995 el gobierno ha formalizado el oligopolio en el procesado exclusivo, transporte y distribución para las tres empresas mencionadas al legalizar la liberalización de precios de los combustibles.⁽²⁹⁾.

²⁹ En el pasado las transnacionales EXXON, TEXACO y SHELL drupo que sobrevive a las reformas de privatización petrolera: Esso, Shell, Mobil, Gulf, Chevron y Texaco ya venían operando en el país desde antes al refinar el crudo desde antes de 1989. En 1995 se abrieron a la explotación a varios pequeños propietarios de gasolineras agrupados en la Asociación de Distribuidores de Gasolina, por tener dichas transnacionales el mayor volumen. En la actualidad tres empresas se han dedicado a la construcción de grandes gasolineras en el país, manejan los precios de los combustibles a nivel nacional.

Se sabe que la Refinería Acajutla S.A. (RASA) vende a las compañías el diesel subsidiado a ¢ 0.47 el galón y que el precio de paridad de importación era de ¢ 6.87 hasta abril de 1996. La diferencia de ¢ 6.40 por galón está siendo «recargada» en el precio de los otros combustibles (gasolina Super, Regular y Diesel no subsidiado, así como gas licuado) que son adquiridos por otros consumidores.

El cuantioso monto que implica el subsidio y las prácticas corruptas empleadas en la asignación de diesel, se combinan para elevar la ya de por sí onerosa carga para los consumidores de otros combustibles (sin que se deduzca para ello un beneficio social compensatorio para los mismos), así como para el Estado al personal ocupado en tal menester y costo del equipo, mobiliario e instalaciones empleadas. ⁽³⁰⁾

La situación ha replanteado la necesidad de revisar la política de subsidios del gobierno a los buseros, quienes han sido presionados a mantener sus tarifas mientras a los microbuseros se les ha permitido un aumento de ¢ 0.50 debido a que no gozan de esta prerrogativa. Sin embargo, previo a este complemento otorgado a los señores de los microbuseros ya el GOES había aprobado una diferenciación

30. De acuerdo al artículo 100 de la Ley de Aduanas, el pago de impuestos en concepto de «no pago» de impuestos en la aduana se considera, se puede pagar cuando ocurre en el artículo IV.

de tarifas al transporte ordinario, extraordinario y especial diurna como nocturna y fines de semana.

El CUADRO # 11 muestra cómo el diesel se ha vendido a precios irrisorios a los autobuseros quienes han hecho en muchos casos «mal uso» de los vales o cupones de lo cual el GOES está claro que existe pero no denuncia para no perder

CUADRO # 11

PRECIO DEL DIESEL SUBSIDIADO Y PRECIOS DE MERCADO

Año	Precio de mercado del diesel (galón)	Precio diesel subsidiado	Tarifa del transporte.
1974	¢ 1.21	¢ 1.00	¢ 0.15
1981	4.25	1.30	0.20
1982	5.25	1.70	0.25
1990	6.60	1.70	0.40
1991	7.00	1.70	0.40
1992	7.70	1.87	0.60
1993	7.87	1.87	0.60
1995	8.70 *	1.87	0.60
1996	10.67 **	1.92	0.75 ***

Fuente: Viceministerio de Transporte.

* Precio Promedio ** Precio Promedio Abril 1996

*** Tarifa de lunes a viernes desde 6.00 am hasta 6.00 pm
Después de esa hora y los sábados y domingos sufre un
incremento del 33%.

el apoyo político de un sector que no siendo aliado no le es adverso.

4.1.1 Políticas y acciones desarrollados por el Viceministerio de Transporte.

La información recabada en ésta Cartera de Estado ⁽²⁾ indica que las acciones de corto plazo (1993-96) implementadas por dicha institución han sido :

a) Impulso a la normatividad legal,manifiesta por el cumplimiento de la nueva Ley de Transporte,Tránsito y Seguridad Vial, vigente desde el primero de enero de 1996. También se está trabajando en la discusión y aprobación de los Reglamentos de Transporte y Tránsito.

b) Trabajo de agilización del tráfico a nivel nacional, que dicho Viceministerio considera como nueva política.Para el desarrollo de ésta, se ejecutan dos actividades: b.1) señalización en forma vertical y en forma terrestre(en el piso) y, b.2) la semaforización.

⁽²⁾ El equipo de estudio sólo parcialmente atendió por el CIRC sué Entrevistas a los funcionarios del Viceministerio.

c) Otra acción es la «política de actualización de los registros para la agilización de los permisos». Esto se lleva a cabo por medio de la depuración de expedientes de todos los empresarios, así como la conciliación de placas a cargo del Ministerio de Hacienda, ya que éste último ha encontrado inconsistencias.⁽³²⁾

d) Se está ejecutando un conjunto de acciones que tienen como fin el cumplimiento de las normas legales. Esto se lleva a cabo de manera forzosa, por medio del seguimiento policial bajo responsabilidad de la DGT. Las actividades que se realizan para lo anteriormente expresado son: aplicación de sanciones a los infractores por medio de botas inmovilizadoras, remolques, etc.

e) Como última acción importante, se está impulsando el programa de «la limpieza del parque vehicular», ó dicho de otra manera: el retiro de la chatarra en calles y aceras para eliminar obstáculos al tráfico de las arterias de San Salvador.

Las acciones mencionadas ya se están ejecutando y su fuente de consulta es la nueva Ley de Transporte, Tránsito y

⁽³²⁾ Véase el artículo 10 de la Ley de Transporte, por la que se crea el Registro de Vehículos, y el artículo 11 de la Ley de Transporte, por la que se crea el Registro de Vehículos.

Seguridad Vial. Hasta diciembre de 1996 no ha sido reformada y los reglamentos respectivos están en proceso de aprobación.

El informante fué enfático al indicar que no disponía de nada escrito y que todos los acuerdos se tomaban en reunión de directores. Indagado sobre nuevos proyectos, dió una respuesta similar a la anterior, y de manera imprecisa indicó que existe un estudio llamado « Plan Maestro Vial del Area Metropolitana de San Salvador », realizado por una empresa de origen israelí, el cual forma parte del paquete de la modernización, agregando que a dicho documento no tenía acceso.

4.1.2 Políticas y acciones de la Alcaldía de San Salvador

El edil no mencionó en concreto las medidas adoptadas por su administración, aunque habló ampliamente de los proyectos para descongestionar la ciudad de vehículos y vendedoras ambulantes.

Las medidas que ha implementado han sido recopiladas de informes periodísticos y no de viva-vocce del funcionario:

a) Ordenanza mediante la cual se prohíbe la marcha de personas en vías que están habilitadas al tráfico vehicular especialmente los días hábiles de semana (lunes a sábado) .

b) Apoyo de la Policía Municipal a la PNC en tareas de cumplimiento del reordenamiento vial y de seguridad ciudadana (captura de conductores ebrios, decomiso de obstáculos en aceras, apoyo a señalización de aparcaderos, etc). El apoyo aunque es mínimo, se realiza en los alrededores del Palacio municipal.

Por lo demás, el Sr. Alcalde y su Consejo Municipal, han sido tolerantes, con los vendedores ambulantes y conductores y en algunos casos esas acciones tienen un subfondo político: como contraparte a AMPECOVAL, que le dió malestares al ex-alcalde Calderón y al actual, la municipalidad ha «creado» su contraparte gremial : una asociación de vendedores ambulantes en la zona peatonal, a los cuales se ha afiliado al partido ARENA.

4.1.3 Políticas y acciones de la Dirección General de Tránsito.

Según el Señor Subdirector quien señaló que no era competencia de la DGT la formulación y desarrollo de políticas, aduciendo que en materia de transporte, es responsable el Viceministerio ⁽³³⁾

3. Según las declaraciones, el Sr. Mario Díaz, Subdirector de Tránsito.

4.1.4 Acciones realizadas por el Ministerio de Obras Públicas.

Las actividades que el DUA ha realizado durante 1995 y 1996 han sido básicamente: recarpeteado, pavimentado, colocación de «sellos» y colocación de mezcla asfáltica.

Para el proyecto de construcción de pasos a dos niveles, se tienen diecinueve puntos en diseño final y dependerá del costo de las construcciones para ponerlos en marcha. El MOP sabe que ésta última medida no es la solución al congestionamiento vehicular, pero está claro de que de alguna manera lo palea. También se tienen proyectos de semaforización para el ordenamiento mecánico y se habla de carreteras aéreas, las cuales son solución al problema, pero no fué posible obtener la información técnica en qué consistían.

Para 1996 se programó una inversión de ¢ 20 millones, para la construcción de sellos alfabéticos, combinados con reconstrucción asfáltica.

4.2 Postura de funcionarios, empresarios y usuarios sobre los problemas del transporte y soluciones propuestas.

La pretensión de recopilar la opinión de funcionarios, técnicos, empresarios de autobuses-microbuses y usuarios es vital para determinar de qué forma el gobierno está considerando la orientación de la política que desarrolla

hacia el subsector transporte terrestre urbano de pasajeros

En el área del transporte de pasajeros, ha sido más que evidente las contradicciones que han habido con varios funcionarios⁽³⁴⁾ y las que éstos mantienen entre sí. También han sido notorios los «arreglos» de la principal agrupación de transportistas (AEAS) con el actual GOES, quienes han armado escaramuzas a veces violentas, en torno al sostenimiento de la prebenda del diesel.

El pueblo usuario del transporte colectivo, aunque tiene su opinión de la problemática, es limitada, porque normalmente ignora, los oscuros arreglos que entre el GOES y los transportistas se realizan. Es común que la población proteste, pero al final se cumple un procedimiento que semeja al despotismo ilustrado «el pueblo que proteste lo que quiera, que el gobierno hace lo que se le viene en gana»

La idea de conocer (con las limitaciones del caso) lo que el usuario del transporte y el empresario piensan, es importante para hacer un examen comparativo de cómo ve el asunto el gobierno y cómo la sociedad civil lo percibe, así como las formas de resolverlo.

³⁴ El caso más patético fue el nombramiento de un Director en la FGT, que duró tres días en el cargo, por tener una visión de cómo resolver radicalmente el enraizado problema de la corrupción latente en dicho ente, resultó ya «institucionalizado» en ese lugar.

4.2.1 Posición de funcionarios y técnicos del Estado

En esta parte se recopiló la información obtenida de los funcionarios de los entes involucrados en el quehacer del transporte público y que brindaron su valiosa colaboración.

Originalmente se trató de entrevistar a funcionarios de las siguientes instituciones : a) Viceministerio de Transporte, b) Dirección General de Tránsito, c) Ministerio de Obras Públicas, d) Alcaldía Municipal de San Salvador, e) Dirección General de Transporte Terrestre (DGTT), f) Ministerio de Economía, y, g) Ministerio de Hacienda.

No obstante el empeño por entrevistar a personeros de todas las instituciones señaladas, sólo se contó con la colaboración de los cuatro primeros, no así de las restantes, en las cuales se marginó las solicitudes de audiencia hacia el Viceministerio de Transporte, argumentando en el caso de los Ministerios de Hacienda y Economía, « no tener nada que ver » con el transporte de pasajeros por carretera, ⁽³⁵⁾ y sorprendentemente la DGTT, no se hizo responsable de dar su aporte, manifestando que se estaban trasladando de local y no había ninguna persona que pudiera dar información.

³⁵ En el caso de transporte público, el Ministerio de Economía le compete la fijación y control de tarifas del pasaje en servicios de transporte de pasajeros, así como la fijación de las subvenciones al servicio de transporte de autobuses del tipo subsidiario. Por su parte, el Ministerio de Hacienda le corresponde la extensión y control de placas, así como el control de estadísticas sobre la importación de unidades de transporte, ya que es esta institución la que debe llevar el control de la recaudación fiscal.

A) Perspectiva del Viceministerio de Transporte

Desde el punto de vista del Viceministerio los principales problemas que afectan al subsistema son: 1) Inseguridad vial vinculado con las condiciones mecánicas de los vehículos; 2) Predisposición a violar las normas de tránsito, origen de los congestionamientos causados por los buseros, microbuseros y conductores de vehículos particulares; 3) Inexistencia de normas para la prestación del servicio en sus diferentes modalidades; 4) Ejecución de obras públicas de otras instituciones, sin la comunicación anticipada y de las alternativas de solución (caso: trabajos de ANDA).

Para resolver los problemas anteriores, el Viceministerio propone las siguientes medidas :

i) Para el problema de la inseguridad vial, se requiere de la renovación de la flota vehicular, ya que la mayoría de unidades de transporte público se encuentran en deplorables condiciones físicas. Además propone la creación de unidades orgánicas que permitan el control oportuno de los vehículos. Cree que debe haber un cambio en la mentalidad del empresario transportista.

ii) Con respecto al problema de la práctica de violar el Reglamento de Tránsito, sugiere que hay que adoptar medidas drásticas para vigenciar la Ley. Propone que hay que impulsar un registro público de conductores y cobradores acreditados al Viceministerio de Transporte.

iii) Finalmente, ante la poca o nula comunicación interinstitucional para realizar obras públicas, propone que se debe impulsar la práctica de legalizar y definir las normas para lograr conciliar los intereses de todos, normando la concesión de permisos (que es responsabilidad de la Alcaldía Municipal)

B) Visión de la Municipalidad de San Salvador

El actual consejo municipal representado en el Sr. Alcalde sostiene que los principales problemas que enfrenta la población de la ciudad respecto al transporte son i) Incremento de la población (especialmente la surgida después de la última década), II) existencia de derechos de vía (porque no se previó la infraestructura básica), iii) Inexistencia de anillos periféricos, iv) Aumento creciente de vehículos en circulación (que se eleva año a año), v) Falta de mercados y centros comerciales; y, vi) Concentración de autobuses y microbuses que convergen en el DCC propicia las ventas callejeras.

Las soluciones que propone el actual edil de la capital para tratar de resolver lo anterior son: i) Medidas de apoyo inmediato a la PNC respecto al tráfico vehicular, ii) Aunar esfuerzos con el MOP y el Viceministerio de Transporte.

La Alcaldía pretende realizar cuatro proyectos importantes que contribuirían al mejoramiento del tráfico vehicular en la capital : i) Construir en el antiguo predio de la Biblioteca

Nacional un mercado moderno que se denominará Centro Comercial Libertad con dos niveles y capacidad para albergar 420 vendedoras y un estacionamiento como para 160 vehículos, ii) ejecución de un proyecto de estacionamiento en la Plaza Las Américas, iii) Construcción de otro estacionamiento en el centro de San Salvador, contiguo a la sección Ilustres del Cementerio General, iv) en el marco de la modernización del servicio de transporte, se ubica el proyecto del Tren Metropolitano (Metro) que recorrerá aproximadamente 30 kilómetros desde los municipios de la periferia norte y Oriente de la capital hasta Nueva San Salvador.

Se supone que este proyecto resolverá alrededor del 40% del tráfico vehicular, ya que se proyecta una reducción de los flujos de transporte, calculándose un ahorro de tiempo equivalente a 6 millones de horas al año⁽³⁶⁾ con un promedio de ahorro diario de 20 minutos en un trayecto de cinco kms.

C) Perspectiva de la Dirección General de Tránsito

En opinión del subdirector la DGT enfrenta los siguientes problemas: i) Inexistencia de infraestructura vial adecuada

a la demanda de transporte por parte de la población usuaria; y, ii) Carencia de personal para hacerle frente a la vigilancia de quienes cometen infracciones. Esto se debe según el funcionario al exiguo presupuesto con que cuenta.

La DGT piensa que una forma efectiva de resolver parte de los problemas consiste en poner en práctica y hacer cumplir las disposiciones de la nueva Ley de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, con una adecuada inspección para que nadie infrinja la Ley. Las multas propuestas oscilan de ¢ 100.00 a ¢ 500.00.

D) Visión del Ministerio de Obras Públicas

Los problemas más serios que el MOP enfrenta respecto al transporte de pasajeros son los siguientes : i) La vida útil de las principales arterias viales está caducando, ya que son vías con pavimentos viejos; ii) El ácido de las aguas lluvias deteriora las calles y rompe la capa asfáltica, iii) Los hidrantes deteriorados, provocan filtración de agua que daña las calles, iv) Daños ocasionados por constructores de viviendas, que con los materiales y equipo utilizados rompen los pavimentos.

El MOP propone como formas de solucionar esos problemas: i) mantenimiento constante de las calles por medio de bacheo, del reciclado de todo el cemento y la base, ii) otra solución propuesta es el recarpeteo, que consiste en ponerle una capa de sello asfáltico al que ya se tiene.

4.2.2 Postura de los empresarios de autobuses y microbuses

La información se obtuvo de interrogar a 52 empresarios (22 de autobuses y 30 de microbuses) sobre los principales problemas que enfrentan como propietarios de unidades del transporte colectivo de pasajeros.

El resultado de las encuestas resultó un tanto heterogénea considerando que los problemas que advierten como prioritarios son muy diferenciados.

Los dueños de autobuses enfatizaron en un 45.5% que uno de los problemas que afectan al subsector es la falta de incentivos. Dentro de los mismos, se enfatizaba en la falta de facilidades de crédito (27.3%), la no eliminación de aranceles (9.1%) y la supresión del pago de Impuesto al Valor Agregado (9.1%). Del 54.5% restante se supo que eran otros problemas: determinándose que el más importante para ellos era el alto precio de los combustibles (31.8%), y finalmente, el elevado costo de los repuestos (22.7%). (ver ANEXO # 4)

En cuanto a los propietarios de microbuses se obtuvo los siguientes resultados : Su problema más grave es el elevado precio del combustible (33.3%), seguido de la elevada delincuencia común (un 43.4%) y el alto costo de los repuestos (23.3%). (ver ANEXO # 4)

Globalmente el alto precio del combustible dominó como

principal problema entre empresarios de autobuses y microbuses, sin embargo, el gobierno ha sido claro con los transportistas y los automovilistas en general, de que ya no interferirá en la regulación de los precios de los combustibles.

La delincuencia y el alto costo de los repuestos ocuparon la segunda y tercera posiciones en importancia, relegando hasta el cuarto lugar el problema del acceso al crédito institucional, que parece afectar principalmente a los dueños de autobuses, posiblemente en razón de la magnitud del valor de las unidades.

Interrogados sobre otros tópicos considerados « no problemas directos» del transporte se supo que : a) no están a favor de la política de «modernización» del subsistema tal y como la propone el GOES, b) Desean que se implemente una política de financiamiento acorde a las condiciones económicas de los agremiados (AEAS, ATP y FAETMIS).

Al referirse a los efectos de la nueva Ley de Transporte en lo referente a la modernización que ésta persigue ellos se expresaron de la siguiente forma : un 61.5% cree que la la ley les trae más perjuicios que beneficios. Este porcentaje está más marcado entre los empresarios de microbuses que de autobuses (un 2.4% más).

Creen que la ley les afectará porque: a) la ley los obligará a contraer deudas (relacionadas con el crédito para

compra de nuevas unidades), b) los dueños de autobuses creen que es más lesiva para ellos que para los de microbuses por el costo de las unidades. Abogan por la eliminación de los microbuseros a los que consideran como «competencia pirata». Los propietarios de microbuses temen que les afecten porque deben de tener nuevas unidades, que requieren mayor control y exigencia de seguridad para el usuario (el hacinamiento de los micros aumenta sus beneficios que se verían mermados con las normas de seguridad: todos sentados).

Un 11.6% de los propietarios entrevistados no respondieron porque no tenían certeza acerca de qué responder. El resto de los informantes (26.9%) brindaron respuestas vagas y de poca importancia para el estudio.

Los principales hallazgos del estudio apuntan a enfatizar como un problema estratégico el de la falta de acceso a créditos en condiciones «favorables».

Los autobuseros adujeron como ejemplo de las limitaciones al crédito: el tipo de garantía exigidas, altas tasas de interés y el elevado costo de las unidades. ⁽³⁷⁾ Aunque no

³⁷ En declaraciones recientes, el Director de Política Comercial Eduardo Ivale manifestó que al obtener de capital, tener tasa cero de arancel y solamente pagarán IVA al comprar ejemplo de estos bienes, recibirán equipo y maquinaria pero en ningún momento obtendrán IED, fuever lo de enero de 1996.

se abordó como tema de estudio los informantes, se sabe que las compañías aseguradoras, no tienen como política asegurar las unidades de transporte colectivo por el alto riesgo que en esa rama existe (para autobuses no existe y para microbuses es limitada) .

Los empresarios microbuseros que sí pueden pagar un seguro de accidentes, adujeron que las primas pagadas eran altas. Manifestaron que la prima inicial por la adquisición de una nueva unidad era muy elevada; que la garantía era muy exigente(hipotecaria) y que los bancos eran muy rígidos con el pago de las cuotas en cuanto a las fechas de pago.

Propuestas de los autobuseros

Las soluciones propuestas para el problema del financiamiento eran las siguientes: a) la aplicación de tasas de interés del 8 al 10% (el 27.3% de los entrevistados señalaron estos pisos y techos, el resto lo hizo a tasas menores ó mayores en porcentajes no significativos, b) Que se aplique un plazo de pago que oscile entre 6 y 8 años (el 27.3% de los informantes), y finalmente, que la garantía fuese del tipo prendaria (la misma unidad) fué el 22.7%. (ver ANEXO # 5)

El tema de la reducción de la tasa de interés fué una propuesta indicada por el 40.9%, la reducción de los aranceles sobre nuevas unidades por el 22.7% y la eliminación del pago del IVA por el 13.7%. El resto de propuestas no tenía mayor relevancia porcentual (ver ANEXO # 5). La petición

de que se reduzca el precio de los combustibles (13.6%) tuvo un porcentaje similar al de la eliminación del IVA (13.7%) La reducción de los precios de los repuestos fué poco significativa (9.10%)

Se distinguen entre los autobuseros las preocupaciones sobre los temas fiscales (IVA, arancel) y crediticios.

Propuestas de los microbuseros

El gremio propone como medidas para aliviar sus problemas: a) prioritariamente la reducción del precio de los combustibles, haciendo énfasis en obtener un subsidio similar al que reciben los propietarios de autobuses, y contar con mayor vigilancia policial (con un 33.3% de respuestas favorables cada una sumando un 66.6% como total), b) que los precios de los repuestos sean reducidos (16.7% de apoyo).

Se pueden distinguir que las opciones propuestas de los señores de los microbuses son de regular precios y aspectos de seguridad pública (garantía ciudadana).Ver ANEXO # 6.

En conjunto se determinó un orden de prioridades tal como se presentan en el CUADRO # 12

4.2.3 Posición de los usuarios del transporte colectivo.

De los 192 entrevistados se estableció que un 40.6% hace uso preferencial de autobuses, 19.8% usaba con más frecuencia microbuses y el 39.6% restante ambos medios (Ver ANEXO #7)

C U A D R O # 12

ORDEN DE PRIORIDADES PROPUESTA POR LOS PROPIETARIOS DE UNIDADES DE TRANSPORTE DEL SERVICIO URBANO

Propuesta	Porcentaje	
1.Reducir precio combustible	25.0	%
2.Aumentar vigilancia policial	19.2	*
3.Reducir tipo de interés	17.3	**
4.Reducir precio de repuestos	13.5	
5.Reducir aranceles unidades transporte	9.6	**
6.Eliminación pago IVA sobre vehics.	5.8	**

Fuente : Elaboración propia.

* No respondieron autobuseros

** No respondieron microbuseros

Los problemas más importantes para los usuarios entrevistados eran los siguientes el 42.2% indica que se trata de la falta de una adecuada señalización, un 27.6% expresó que era el «mal estado» de las unidades de transporte, un 13% que era

la escasez de vehículos y el resto, un 17.2% dió otras razones:congestionamiento vehicular,no respeto a las señales de tránsito,exceso de pasajeros en las unidades,servicio nocturno deficiente e irrespeto a las tarifas (Ver ANEXO # 8)

Al señalar a los responsables de la existencia de muchos problemas en el subsector transporte de pasajeros en el AMSS, un 38% indicó que eran los empresarios,un 32.3% que era el gobierno, un 28.1% señaló que eran los pilotos automovilistas y los cobradores.Finalmente dentro del rubro otros (1.6%) algunos admitieron que era el usuario mismo. (ver ANEXO # 9) .

Las instituciones del sector público mal evaluadas por los usuarios como responsables de problemas fueron: el Viceministerio de Transporte era considerado el peor con 17.18%,luego la Dirección General de Tránsito con un 12% y finalmente la PNC con un 3.12%. (ANEXO # 9)

Las soluciones que proponen los usuarios a varios problemas son las siguientes:a)que los empresarios proporcionen buen mantenimiento a las unidades aumentando a su vez la oferta (29.2%),otro grupo (22.9%)consideró que era la aplicación debida de las leyes de tránsito, un 16.7% consideró que era mejorar la educación vial especialmente para los motoristas y cobradores,y el resto, 31.2% dió un abanico de propuestas entre las que sobresalían: proporcionar mayor seguridad al usuario por parte de las autoridades,realización de campañas por televisión a los usuarios sobre la nueva ley de

Transporte, suspender los aparatos de sonido y desarrollar una planificación urbana (ANEXO # 10).

4 2.4 Convergencias y divergencias sobre problemas y soluciones.

Al tratar de resumir las coincidencias en las apreciaciones de los problemas, se notó las tremendas disparidades que existen entre funcionarios, transportistas y usuarios.

La Alcaldía y el Viceministerio consideran que un problema que se puede considerar «estructural» que no permite resolver los problemas del transporte es el factor demográfico: incremento de la población en el AMSS.

El Viceministerio de Transporte, la DGT y los usuarios coinciden en que una solución a los problemas existentes es que se haga cumplimiento de la nueva Ley de Transporte Tránsito y Seguridad Vial.-

Entre los proyectos a desarrollar que ayudarían a atenuar la problemática se tiene que coinciden el Viceministerio de Transporte y el MOP en cuanto a la necesidad de implementar más aceleradamente los programas de semaforización para el tráfico vehicular.

Fué notorio que los propietarios de las unidades no respondieran en función social del servicio, sino en sus intereses



económicos, lo que viene a confirmar la opinión generalizada de que son personas que no les importa cumplir las leyes.

Por otro lado la dispersión de funciones que realizan varios entes vinculados a los problemas muestra que razonan de forma cortoplacista. Esto es comprensible, debido a que en muchos casos realizan funciones técnicas y no alcanzan a comprender la visión panorámica de la problemática.

4.3 Prueba de Hipotesis

Las hipótesis han sometidas a una verificación empírica considerando criterios cualitativos, no paramétricos. En la mayoría de casos se comprobaron los planteamientos que se suponían como lógicos. Sólo en un caso no se pudo determinar la causalidad de una variable sobre otras.

La fuente primaria de datos se obtuvo de las entrevistas a los usuarios, transportistas y motoristas, sin embargo se refuerza con información de gabinete que es del tipo financiero y de registros de la DGT y el Viceministerio de Transporte.

Los resultados fueron los siguientes:

1) Hipótesis 1 : «La ausencia de Planificación en materia de transporte público ha repercutido en la falta de integración de programas y proyectos que se han tratado de implementar.

Variable Independiente ————— variable Dependiente

Planificación

Integración

Variable	Indicadores	Unidad de medida	Espacio	Fuente
Planificación	Nº de programas.	Numerico	AMSS	Vic. de Transporte
	costo de programas	En Col. Salvadoreños	AMSS	Alc.munic. de S.S. MOP DGT
	Nº de proyecto	Numérico	AMSS	
	costo del proyecto	En colones Salvadoreños	AMSS	
Integración	No. Reuniones funcionarios	Numérico	AMSS	Vic. de Transp. Alc. Municipal S.S. MOP DGT
	No. Reuniones tecn.			
	No. de Evaluaciones			
	de Avance			

Comprobación de hipótesis # 1 : No existe una verdadera planificación en ningún ente vinculado al transporte, exceptuando el Viceministerio de Transporte, sino acciones aisladas (el MOP y la Alcaldía no ejecutan ninguna).

No hay evidencia de coordinación entre las instituciones involucradas en el tema, por lo tanto no existen acciones integradas (ver CUADRO # 13)

Variable	Indicadores	Unidad de Medida	Espacio	Fuente
Inversión	No. créditos concedidos	colones salvad.	AMSS	FIGAPE
	Volumen del crédito	colones salvad.	«	Y
	Desembols.	«	«	BANCA
	tasas de interés vig	%	«	PRIV.
	tipo de garantía	descrip	«	
	Plazo	años		
Fomento	Nivel arancelario	colones salvad	AMSS	Min de Haciend
	Carga impositiva	«	«	«
Desarrollo	No. unidades	numeric	AMSS	AEAS FAETMIS ATP
	No. empleos	numeric.	«	Vicem. Transp.
	Salario Min	colones salvad	«	AEAS ATP FAETMIS

Comprobación de hipótesis # 2 :

Con la información que se ha vertido a lo largo del estudio se pudo corroborar que los esfuerzos en materia de fomento

e inversión no han repercutido favorablemente en el desarrollo del transporte.

Se sabe que las medidas de fomento: a) tasas arancelarias y b) los impuestos sobre ventas han tenido un efecto contractivo.

En materia de inversión FIGAPE* registró entre 1990-96 un total de prestamos otorgados para la compra de autobuses y microbuses. El promedio anual fue de 90, el año peor fué de 47 prestamos otorgados y el mejor en 1990 con 129 prestamos.

El volumen promedio del crédito otorgado fué ¢ 7,254,900 siendo en 1990 cuando se otorgaron ¢ 10,169,000 y en 1995 fué de ¢ 7,818,000.

La tasa de interés subió del 18% (1990) al 21% (1996) y ha bajado al 18% desde abril de 1997.

Los resultados del impacto negativo son:

a) El número de unidades(autobuses) bajó de 2682 en 1990 hasta 2125 en 1995. Es decir decreció 557 unidades que fueron cubiertas con trasnportes informales (los microbuses).

b) El número de empleos totales subió de 9708 ocupados en 1992 hasta 10,944 en 1995 (es decir una insignificante cifra de 59 empleos por año).

c) los salarios de los trabajadores del transporte subieron

de ¢ 1,582.00 mensuales en 1990 hasta ¢ 2,338.00 en 1996 (subieron ¢ 856.00 con un promedio de ¢ 214.00 anuales), pero debe recordarse que desde 1986 hasta 1992 los gobiernos decretaron congelación de salarios.

Finalmente, los pasajes de autobuses de 1990 subieron de ¢ 0.40 a ¢ 1.50 que se cobran en la actualidad (aumentaron un 266%). La calidad del servicio ha mejorado levemente.

Para una comprensión ver el CUADRO # 14.

C U A D R O # 14

Variable	FIGAPE
Inversión	90 préstamos otorgado, promedio anual del período 1990-96. En 1990 otorgó 120 créditos (con tendencia a contraerse) Volumen promedio: ¢ 7,254,900.00. En 1990 = ¢ 10,169,000 En 1995 = ¢ 7,818,000. Intereses: Del 18% (1990) al 21% (1995-95) han bajado al 18% (1997) Plazos= se mantienen.
Fomento	Los impuestos sobre ventas subieron 0% al 13% (1990-92). Se cobraba impuesto ad-valórem.
Desarrollo	No de unidades : 2682 (1990) y 2125 (1996) Decrecen 547 autobuses No.de empleos= 9708 (1992), 10944 (1995) : 59 empleos nvos x año.

Hipótesis # 3 « La educación de los usuarios, transportistas y del cuerpo de seguridad, rigidez del financiamiento así

como la inefectiva aplicación del marco legal dificultan los esfuerzos por modernizar el subsistema»

Variable independiente-----Variable dependiente

Legislación

Financiamiento

Modernización

Educación

Variable	Indicadores	Unidad de medida	Espacio	Fuente
Legislación	No. Leyes	numerico	AMSS	Alcald
	No. ordenanz	«	«	S. Salv V. de Tra DGT
Financ.	No. créditos concedidos	colones	«	FIGAPE Banca
	Tipo interes	%	«	FIG/Bca
	Tipo garant	descrip	«	FIG/Bca
	Plazos	años	«	«
Educación	Años escolar usua/trasp/ peatón/propie	n.d	«	Encuest
Modernización	No unidades nuevas	numer	AMSS	AEAS/DGT Vic. de Trans.

Comprobación de hipótesis # 3 :De acuerdo a la información obtenida de las entrevistas a usuarios, empresarios del transporte de autobuses y microbuses, así como de funcionarios y técnicos de instituciones del transporte se deduce lo

siguiente:

a) La modernización enfoca muchos aspectos, en primer lugar se comprueba la hipótesis de que existe una ineffectiva aplicación del marco legal, ya que solamente, se tenía un reglamento hasta finales de 1995 que databa de 1957, que no estaba de acuerdo a las exigencias actuales en materia de transporte y es hasta en enero de 1986 en que se pone en marcha un nuevo Reglamento de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial;

b) La alcaldía municipal de San Salvador sólo tiene ordenanzas en materia de tránsito vehicular y de personas, pero no de transporte de pasajeros;

c) No se pudieron demostrar los efectos que tiene el grado de escolaridad de usuarios/peatones/motoristas y propietarios sobre la modernización ;

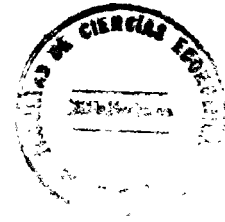
d) Otro factor importante, y que es medular, es la escasa cobertura del financiamiento para la compra de unidades nuevas para el transporte de pasajeros por parte del sistema financiero (ha tenido mayor participación en el otorgamiento de créditos el FIGAPE). El interés que prevalece todavía es muy alto en relación a las posibilidades de los usuarios (19%).

Otros obstáculos que se pudieron comprobar es que la garantía exigida para la adquisición de una unidad de transporte, ya fuere autobús o microbús es específicamente hipotecaria.

Muchos propietarios de los medios de transporte adujeron no poder cumplir necesariamente con ese requisito (esto no pudo ser verificado por el equipo de estudio). Según informes de AEAS de junio de 1996 se ha removado la flota vehicular en 550 unidades.

Las tendencias a la caída en la cantidad de los montos de crédito y el número de créditos aprobados (en descenso) muestra que no está funcionando debidamente la política de fomento del Estado para modernizar el subsistema transporte colectivo (ver CUADRO # 10 pag 74)

En el BCR todavía existe mucho desorden en el registro de los créditos otorgados por la banca comercial y aparecen confundidos los datos de transporte de carga y de pasajeros (sólo hay registro de volúmenes de crédito a precios corrientes) tampoco hay información del número.



CAPITULO V

PROPUESTA DE UNA POLITICA DE TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS EN AUTOBUSES Y MICROBUSES EN EL AREA METROLITANA DE SAN SALVADOR.

5.1 Introducción general.

En el lenguaje común hacer política es una práctica de ejercer poder sobre otros. Justamente la política es desde la esfera del Estado: diplomática, militar, social, económica, etc. No debe sobreentenderse que al hablar de política se trata de la económica necesariamente.

Justamente en la problemática expuesta y la complejidad que presenta no hay soluciones parciales.

En el AMSS viven más de 1.5 millones de personas y circulan más de 300,000 vehículos, que junto a otras situaciones como es la informalidad, la anomia social, etc terminan en convertir la capital en una urbe con difíciles problemas de resolver tanto en materia de transporte como de tránsito.

En esta propuesta se pretende resumir una serie de aspectos que sobre el tema transporte urbano colectivo de pasajeros se consideran de vital importancia para mejorar su funcionamiento.

En esta parte final se hace un esfuerzo grande por recopilar

de manera ordenada, algunas de las situaciones que son consideradas problemas por funcionarios, transportistas y usuarios.

Por considerar que el asunto en mención trasciende el ámbito económico, se incluyen en él otros aspectos que todo profesional de las Ciencias Económicas debe considerar como variables determinantes, aunque no sean propiamente dominio de su especialidad.

En un inicio se dijo que la solución a los problemas del subsector transporte son complejos y que debía hacerse un tratamiento integral del asunto. Por ello se incluyen en la presente propuesta 4 tópicos centrales : a) económicos en las áreas inversión y fomento, b) de tránsito, reordenamiento y seguridad vial que son tratadas de forma rápida, c) las de salud y medio ambiente, que se consideran brevemente, tema que los economistas no debemos obviar, d) educación y capacitación tan importantes para lograr cambios de largo plazo, y, e) las de seguridad ciudadana que atañen al subsistema de transporte de pasajeros. Al final se proponen unas medidas colaterales de corto, mediano y largo plazo, esperando dar más consistencia a la propuesta.

Muchas de las medidas propuestas son viables, no son un ejercicio académico. Debe quedar claro, que siempre que una propuesta es técnicamente ejecutable (con la factibilidad del caso) requiere más que recursos.... requiere voluntad política para ponerlas en marcha.

5.2 Política propuesta

La macropolítica está encaminada a coadyuvar la obtención de diversos objetivos: a) económicos, b) educativos, c) legales, d) medio-ambientales, etc.

Los esfuerzos por lograr la modernización del parque vehicular, formación de una cultura distinta en el conductor, usuario y peatón, conseguir el reordenamiento vehicular dentro del AMSS propiciando el descongestionamiento y fluidez del tráfico, particularmente en el DCC, así como proponer medidas de alivio económico complementarias que favorezcan al empresario y al usuario, son sus partes relevantes, pero no por ello las únicas.

5.3 Estrategia de acción

i) Condiciones para validar la aplicación de la política.

Está demostrado que las distintas instituciones involucradas en la problemática transporte urbano de pasajeros operan de forma independiente sin una coordinación mínima. Ello obliga a dos situaciones: a) Transformar el actual Viceministerio de Transporte en un Ministerio o crear en su defecto un Instituto Nacional de Transporte ⁽³⁸⁾ que permita la coordinación institucional.

38. El Ministerio de Transporte y Comunicaciones, en el marco de su competencia, debe garantizar la coordinación y la integración de las acciones de las instituciones involucradas en el transporte urbano de pasajeros, a fin de lograr una política de transporte urbano de pasajeros coherente y eficaz.

b) Crear un Consejo Nacional de Transporte, del cual emanarían las líneas básicas de acción y las mismas actividades operativas tendientes a solucionar o aliviar los problemas existentes.

En ambos casos, se elegirían dos instituciones de la sociedad civil como miembros observadores (o trabajadores) del organismo creado.

Integrando dicho Consejo o Instituto estarían aglutinados los miembros permanentes y los observadores. En los primeros se incorporaría : a) el Viceministerio de Transporte, b) el MOP, c) la PNC, d) la Alcaldía Municipal de San Salvador, y, e) la Secretaría Nacional del Medio Ambiente (SEMA).

En la categoría observadores se incluiría a : a) un miembro del Consejo de Municipalidades COMURES del AMSS (Soyapango, Cuscatancingo, Ayutuxtepeque, San Marcos, Mejicanos, Delgado Ilopango, Antiguo Cuscatlán y Nueva San Salvador), b) uno del Ministerio de Justicia, c) un representante de la Administración Nacional de Acueductos y Alcantarillados (ANDA), d) Ministerio de Educación y un representante de la agrupaciones empresariales del transporte. La ley del organismo debe incluir una Oficina de Defensa del Consumidor no estatal ⁽³⁹⁾ un representante de las asociaciones de

39. Esta oficina debe estar a cargo del Viceministro del Ministerio de Justicia, o de alguna persona a cargo de la oficina, nacional y privada, etc. que represente a los consumidores en el organismo.

vendedores ambulantes, uno de los comerciantes grandes y medianos ubicados en DCC, y un organismo privado de desarrollo que labore en pro del medio ambiente.

La comisión en pleno deberá contar con asesoría legal y en materia de desarrollo urbano.

La dinámica de trabajo de los entes integrados en el organismo central, deberán tener como agenda básica permanentes temas como los siguientes: a) Recibir información sobre los mecanismos de cumplimiento de las leyes y reglamentos que sobre transporte, tráfico, seguridad vial, medio ambiente, normas de construcción de caminos edificios, b) Revisión permanente del contenido de los instrumentos normativos de modo que éstos vayan de acuerdo a las necesidades de modernización, c) Discusión de problemas que surjan en materia de diferentes tópicos que se vinculen a transporte, Tránsito, Seguridad Vial, salud, Medio Ambiente, y Seguridad.

5.4 Políticas especiales en materia de inversión y fomento

5.4.1. Política financiero-crediticia

Objetivo: Crear condiciones para que el actual empresario del transporte pueda renovar su flota vehicular y permitir a su vez la aparición de nuevos empresarios mediante un sistema de financiamiento en condiciones más favorables.

Metas: Renovar anualmente 300 unidades de autobuses e incorporar 100 busetas nuevas en sustitución de los actuales microbuses que son de uso familiar.

Responsable : ECR, superintendencia de Bancos y BMI

Ejecutores : bancos comerciales, FIGAPE.

Acciones:

a) Promover entre el sector de la mediana y pequeña empresa la propuesta ante el seno legislativo de reformar la Ley de Bancos y Financieras, para que se regule lo concerniente a las normas sobre otorgamiento de créditos ya que actualmente operan con mentalidad mercantilista.

b) Conceder créditos considerando tasas de interés techo del 18% anual cuando se financie con fondos propios y un 16% cuando se realicen los préstamos con líneas del BMI. (1) elijan libremente los notarios para la escrituración de los

c) Vigenciar para los bancos comerciales, los plazos de pago y períodos de gracia que hasta ahora han dado el BMI a los bancos bajo la línea «financiamiento para el servicio del Transporte Terrestre» (ver ANEXO 2 Y 3).

(1) El artículo 10 de la Ley de Bancos y Financieras, establece que los bancos comerciales, al otorgar créditos, deben considerar las tasas de interés que el BMI establezca para el mismo tipo de créditos.

- d) Permitir libertad para que los usuarios de crédito elijan libremente los notarios para la escrituración de los créditos otorgados para adquirir unidades de transporte.
- e) Reducir el margen de las comisiones bancarias sobre el crédito sin que la misma exceda más del 0.50 % del monto de lo otorgado.
- f) Aplicar un sistema de cobros de intereses normales y moratorios conforme a criterios de banca de fomento.
- g) Flexibilizar el punto de la nueva Ley de Transito, transporte y seguridad vial mediante la cual se obliga al comprador de una unidad nueva que no la venda por un período considerable.
- h) Informar de forma amplia a la población de los remates de vehículos de transporte, así como de repuestos y otras piezas de vehículo que sean rematadas en subasta pública por las Aduanas aéreas, marítimas y terrestres .
- i) Será obligación de las empresas vendedoras de vehículos que cuenten con una certificación extendida por la Dirección General de Aduanas y la División de Finanzas de la PNC en la cual se constate que el procedimiento de introducción del vehículo automotor en venta ha sido legal.
- j) Solicitar al Ministerio de Hacienda que realice una permanente auditoría sobre las operaciones de compra-venta

de los importadores de vehículos nuevos y usados, para evitar no sólo que evadan al Fisco, sino que se garantice al comprador que los procedimientos mercantiles que realice estén en forma.

5.4.2 Política arancelaria.

Objetivo : Posibilitar el ingreso al país de unidades de transporte en condiciones más favorables que las actuales.

Metas : Reducir gradualmente el arancel actual de 1.0% al 0.5% hasta llegar el 0% a finales de 1997 para unidades nuevas y mantener el 1% para autobuses usados.

Responsable : Ministerio de Economía

Ejecutor : Ministerio de Hacienda. Dirección General de Aduanas.

Acciones :

- a) Permitir que durante el actual período de dure la recesión económica, se aplique temporalmente una tasa CERO sobre las importaciones de vehículos nuevos de transporte (solo autobuses y busetas) y sobre carrocerías
- b) Aplicar igual regla sobre autobuses y busetas que ingresen al país por cualquier vía (terrestre ó marítima) siendo los primeros unidades de transportes usados.

c) Establecer el principio de que cualquier persona natural o jurídica domiciliada en el país pueda importar libremente y sin mucha traba burocrática, unidades de transporte del tipo autobús y buseta.

d) Establecer que las autoridades aduanales operen con transparencia, sancionando a quienes utilicen su cargo para agilizar los trámites para el pago de impuestos que permita sacar sin demoras los vehículos.

e) Promover entre los gremios no sólo del transporte, sino en general de la empresa privada, la incitación a las autoridades de la vigilancia de las aduanas, especialmente la terrestre, para que hagan adecuado resguardo de la mercadería importada y de los vehículos que están en custodia.⁽⁴¹⁾

5.5 Políticas de tránsito, reordenamiento y seguridad vial.

Objetivos : Lograr un sustancial cambio en el tránsito vehicular y peatonal en el AMSS y especialmente el DCC a través de un reordenamiento en el movimiento de las unidades de transporte urbano colectivo, a fin de garantizar la movilidad de personas y automotores de forma segura garantizando la mejora de la actividad comercial en la

⁴¹ Este hecho ocurrió el 19 de febrero de 1996 al ingresar al tránsito en la Aduana Terrestre de San Bartolomé una camioneta «Toyota» de color naranja, en la que las autoridades de la FNT registradas en el «Libro de Vehículos de Importación» de dicho aduanero indicaron: de «Toyota», de color naranja, de modelo 1995, de color naranja, vehículos de distinto tamaño, mercadería de color naranja, de color naranja, de color naranja, de color naranja, de color naranja.

capital y sus alrededores.

Metas : Disminuir en un 60 a 70% los embotellamientos de automotores en el DCC y periferia y reducir los accidentes a 2/3 de la tasa actual antes de finales de 1997.

Acciones :

5.5.1 Acciones de Transito

a) Modificar la frecuencia de circulación de unidades en servicio, adecuándolas a las necesidades, con aumento de frecuencia en las horas críticas y disminuyéndolas en horas de poca demanda.

Responsable : Viceministerio de Transporte, gremios de autobuseros y microbuseros.

Colaboradores : Motoristas y controladores.

b) Establecer rutas de autobuses y microbuses periféricas y radiales complementarias para lograr la reducción de las rutas que atraviesan el DCC.

Responsables : Viceministerio de Transporte.

Colaboradores: PNC, Alcaldías Municipales.

c) Modificar radicalmente los procedimientos jurídicos ahora vigentes en materia de transito, de modo que cuando hubiere evidencia de imprudencia del conductor no sea en Tribunal

de Tránsito quien dirima las querellas, sino se aplique procedimientos contenidos en el Código Penal, el cual deberá contener penas severas a los infractores.

Responsables: Minist.de Justicia,PNC,Vicem. de Transporte.
Colaboradores: DGT, Jueces, médicos forenses.

d) Exigir el cumplimiento estricto de las señales de tránsito a los conductores y peatones para evitar accidentes aplicando fuertes sanciones a cualquier violador de las normas establecidas.

Responsables: Viceministerio de Transporte/DGT y PNC.
Colaboradores: Conductores y peatones.

5.5.2 De Reordenamiento

a) Establecer horas diferenciadas para la movilidad de empleados bancarios, comerciales, industriales,estudiantes y trabajadores del sector público. Esta medida persigue descongestionar de usuarios los vehículos de transporte en las horas críticas.

Responsables : Asamblea Legislativa por moción del ejecutivo
en ramo de Transporte.

Colaboradores: Ministerio de Economía, gremiales
empresariales, Ministerio de Educación y
organizaciones laborales.



b) Remover de su lugar muchos puntos considerados como metas de autobuses, microbuses y taxis, ubicados en áreas críticas del AMSS reubicándolos en puntos accesibles, lo mismo que de aceras. Para que esto sea factible deberá sancionarse severamente a los infractores.

Responsable : PNC y Viceministerio de Transporte.

Colaboradores : Controladores de despacho y población.

c) Prohibir el establecimiento de «talleres» de reparación en lugares inadecuados (vías públicas, autopistas, etc), lo mismo que el aparcadero de autobuses, camiones, furgones, etc en colonias, repartos y otro tipo de urbanización.

Responsables : PNC y DGT.

Colaboradores : Conductores, propietarios de pequeños talleres, dueños de autobuses y microbuses así como vendedores de productos comerciales.

5.6 Política de Salud y Medio Ambiente.

Objetivo : « Sugerir medios correctivos para atenuar la creciente contaminación que provocan los autobuses y microbuses en el AMSS»

Metas : Disminuir un 25% el índice de enfermedades del aparato respiratorio, así como mejorar la salud mental dañada por el stress que provoca el ruido.

Acciones:

a) Desmantelar de los autobuses y microbuses los aparatos de sonido musicales, lo mismo que los pitos que no sean para uso urbano.

Responsable : Viceministerio de Transporte y PNC.

Colaboradores : Empresarios del transporte, motoristas y usuarios.

b) Remisión a la PNC de los vehículos que tengan boquillas de escape sin una respectiva tubería a una altura mayor que el vehículo, lo mismo que los que operan con problemas de carburación.

Responsable : PNC, DGT.

c) Revisión permanentemente la calidad de la gasolina y el diesel utilizado como medio de combustión vehicular.

Responsable : DGT, PNC.

Colaboradores : Viceministerio de Transporte, distribuidores de combustibles.

5.7 Políticas de educación y capacitación.5.7.1 Política Educativa.

Objetivos : Establecer una capacitación permanente para conductores y auxiliares para que conozcan las reglas de tránsito y preparar a la niñez en el conocimiento de la Seguridad Vial.

Metas : Capacitar mensualmente a 50 pilotos del transporte colectivo y a la misma cantidad de cobradores. Implementar cursos sobre urbanismo y moral en 1 año.

Responsable : Vicemin. de Transporte, Secretaría de Comunicaciones de la Rep. y el Minist. de Educación.

Colaboradores : PNC, gremios empresariales, medios de comunicación radiales, escritos y televisivos, así como especialmente las empresas privadas.

Acciones :

a) Diseñar campañas publicitarias de educación masiva con anuncios inteligentes de carácter coactivo, para ayudar a modificar la actitud de conductores y usuarios e impulso al programa CONESVI con un nuevo enfoque.

Responsables: Viceministerio de Transporte, Secret. de Comunic. de la República, DGT.

Colaboradores : PNC, Min. de Educación, empresa privada y medios de comunicación.

b) Diseñar y ejecutar un sistema educacional para conductores y cobradores, con el desarrollo periódico de cursos de capacitación en materia de relaciones humanas, cultura general, educación vial, etc. manteniendo tal actividad en forma permanente.

Responsables : Viceministerio de Transporte

Colaboradores : Ministerio de Educación, DGT, PNC.

5.7.2 De Capacitación.

a) Crear un programa de capacitación permanente para todo aspirante a conductor sobre normas de tránsito, procedimientos legales y conocimiento de señales y nomenclatura de las principales ciudades del país.

Responsables : Vicem.de Trasp,DGT,PNC.gremios transportistas.

Colaboradores: Propietarios de autobuses y microbuses.

b) Integrar a todas las escuelas de manejo a la capacitación de los futuros pilotos automotores, debiendo tener control sobre éstas escuelas la PNC y la DGT.

Responsables : Vicem.de Transp. y gremios empresariales.

5.8 Política de seguridad ciudadana en transportes.

Objetivo : Perseguir que los usuarios gocen de garantías mientras abordan, se conducen y bajan de las unidades de transportes a fin de evitar accidentes,minimizar hurtos y otros percances.

Responsables: Viceministerio de Transporte/PNC

Colaboradores : Propietarios de busetas y autobuses, motoristas, cobradores y usuarios.

a) Exigir que los conductores y cobradores porten una camisa con insignia y el permiso correspondiente para que el usuario los identifique como parte de la tripulación del transporte.

b) El conductor nunca deberá subir o bajar peatones fuera de los sitios indicados por Tránsito, para evitar accidentes. Los ancianos de ambos sexos, mujeres embarazadas y niños así como minusválidos merecerán un trato especial dentro de las unidades colectivas.

c) Reforzar la vigilancia policial en los paraderos y dentro de las unidades de transporte para atenuar la delincuencia.

5.9 Otras Acciones y Medidas de Corto Plazo.

Luego de haber examinado los resultados de la encuesta de opinión y haber analizado la problemática, se proponen una serie de medidas para implementar a corto plazo indicando quien sería el responsable de su ejecución.

a) Divulgar con amplitud suficiente, los nuevos instrumentos legales que se pongan en vigencia, lo mismo que las modificaciones que se haga a los ya existentes o vigentes.

Responsable :secretaría de Comunicaciones, Viceministerio
de Transporte, PNC y DGT

Colaboradores: Empresa privada, medios de comunicación
estatales,

b) Colocar semáforos peatonales en zonas ó áreas que lo
requieran por razones de seguridad.

Responsable : Viceministerio de Transporte.

Colaboradores : PNC.

c) Demarcar los paraderos oficiales que incluyan el o los
números de ruta, con una distancia entre una y otra, de
por lo menos 50 metros. El usuario deberá indicar con
antelación al conductor que desea hacer parada al vehículo.

Responsable : Viceministerio de Transporte, Alcaldías
del AMSS,

Colaboradores : PNC, propietarios de unidades, motoristas
y usuarios.

d) Como actividad permanente, mantener el control de la
sobresaturación de los vehículos de transporte, sea de
aquellos que se supone sólo transportan pasajeros sentados,
como de los que se les permite transportar pasajeros
sentados y parados.

Responsable : Viceministerio de Transporte y la PNC.

5.10 Acciones y medidas de mediano plazo.

a) Estudiar exhaustivamente la posibilidad de eliminar el subsidio al transporte ordinario o de mantenerlo con mejores mecanismos de control para minimizar la corrupción que tal subsidio provoca dentro del subsistema.

Responsable : Ministerio de Economía y Viceministerio de Transporte.

b) Evaluar la posibilidad de establecer tarifas diferenciadas acordes con las circunstancias de presentación de servicio en horas fuera del horario normal nocturno.

Asimismo mantener como actividad periódica el control de cobros de las tarifas autorizadas.

Responsable : Viceministerio de Transporte y Ministerio de Economía.

Colaborador : PNC.

c) Diseñar un sistema de control de las unidades de transporte público para garantizar el buen estado de las mismas y la seguridad de usuarios, peatones y propiedades tanto públicas como privadas que puedan resultar afectadas por los accidentes atribuibles a desperfectos mecánicos de las unidades, así como también para contribuir a la preservación del medio ambiente.

Responsables : Viceministerio de Transporte, PNC ,SEMA.

Colaboradores : Propietarios de unidades y organizaciones ambientalistas.

d) Establecer un taller mecánico con personal capacitado y equipo necesario para poder realizar exámenes y revisiones de las unidades en circulación, aleatoriamente seleccionadas con el fin de lograr los objetivos mencionados en el numeral anterior.

Responsables : Viceministerio de Transporte, DGT.

Colaboradores : PNC.

e) Formular estudios periódicos que coadyuven al ordenamiento y reordenamiento de los sistemas de transporte colectivo (autobuses y microbuses) para la satisfacción de la demanda y la adecuación de la oferta.

Responsables : Viceministerio de Transporte.

Colaboradores: Alcaldías Municipales,Empresarios.

f) Inducir a la buena administración de las empresas de transporte con el establecimiento de un sistema de concesiones durante períodos definidos renovables para la explotación de los servicios de transporte público a personas naturales o jurídicas con evaluaciones al final del período a fin de renovar o caducar dicha concesión.

Responsables : Viceministerio de Transporte, Ministerio de Economía y DGT.

Colaboradores: Propietarios de unidades.

g) Diseñar un sistema de recolección de ingresos con el establecimiento de cajas comunales para las diferentes empresas de transportes determinando la distribución de fondos recolectados con base en el aporte proporcional de vehículos y sus capacidades, así como también conforme con el kilometraje recorrido por jornada diaria.

Responsables : Empresarios de transporte, Viceministerio de Transporte.

f) Propiciar la estructuración y funcionamiento de cooperativas empresariales para la importación colectiva de repuestos y accesorios.

Responsables : Empresarios de unidades, Ministerio de Economía y Ministerio de Hacienda.

g) Estudiar y evaluar la posibilidad de establecer un sistema de servicios con autobuses articulados y de circulación perimetral o radial complementario al sistema actual de autobuses.

Responsables : Viceministerio de Transporte y grampos.

h) Investigar, planificar y ejecutar acciones y medidas que propicien la ampliación y mejoramiento de la red vial del AMSS eliminando los obstáculos a la circulación vehicular intercomunicando vías interrumpidas, construyendo pasos a desnivel y apertura de nuevas vías. Esta medida deberá ser periódica constituyéndose en una acción de largo alcance.

Responsables : Vicemin.de Transp. MOP, Alcaldías Municipales
Colaboradores : Asociaciones de Ingenieros, Arquitectos
Organismos locales de desarrollo.

i) Establecer un sistema de registro computarizado de personas causantes de accidentes, con un límite determinado de faltas, para decidir la suspensión temporal del permiso de conducir o la cancelación definitiva del mismo.

Responsables : Viceministerio de Transporte y DGT.
Colaboradores : PNC, Cruz Roja Salvadoreña, Min.de Salud

j) Reabrir las calles y las avenidas convertidas actualmente en peatonales

Responsables : Viceministerio de Transportes, Alcaldía Municipal de San Salvador.
Colaboradores : PNC.

5.11 De largo plazo.

Las acciones y medidas de largo plazo son todas las que con carácter permanente, son o pueden ser iniciadas a corto y mediano plazo, así como aquellas que implican proyectos cuya ejecución y operación sobrepasen el límite de cinco años o bien aquellas que habrán de conseguirse más allá de tal límite.

Algunas medidas permanentes a realizar son: a) Reforma Urbana, b) Programa de Seguridad Vial permanente que forme parte de la curricula escolar, c) Reformas al Código Penal en materia de Transporte y para aplicación de tránsito peatonal, d) Establecimiento de un programa de Medio Ambiente permanente para preservar la calidad del aire en la ciudad por emanaciones producidas por combustión por derivados del petróleo, e) Estudio estratégico de vías para transporte pesado y obras viales periféricas, y , f) definir a futuro las áreas de urbanización, areas industriales, etc.

BIBLIOGRAFIA

- | | | |
|----------------|------|--|
| Adler, Hans A. | 1969 | <u>Planificación sectorial y por proyectos en materia de transportes.</u> Editorial Tecnos. Madrid. |
| AEAS | 1994 | <u>Informe especial: El caso vehicular en San Salvador. Más autos vrs menos calles.</u> En :La Prensa Gráfica, 5 de Dic San Salvador.pag 4A a 7A |
| « | 1995 | <u>El Transportista.</u> Revista # 1 Editorial L-M, junio, San Salvador. |
| « | 1996 | <u>El Transportista.</u> Revista # 5 Editorial L-M, diciembre, San Salvador. |

- Arias Peñate, Salvador. 1988 Los subsistemas de agroexportación en El Salvador. El café, el algodón y la azúcar, UCA Editores .San Salvador
- Barquero Huevo, B. y 1993 Efectos del modelo económico Flores, M. neoliberal en el transporte colectivo del área metropolitana de San Salvador. Período 1989-1992. Tesis para optar al grado de Lic. en Economía, UES, San Salvador.
- CONAPLAN 1972 Estudio Integral del Transporte Terrestre Metropolitano, mimeo. San Salvador.
- El Diario de Hoy, 1997 Operar autobuses no es mal negocio. 9 de Marzo, San Salvador.
- « « 1994 Requisitos Mínimos exigirán a taxis afirma Viceministro. 25 Enero. San Salvador

El Diario de Hoy	1994	<u>Buseros admiten sustituir buses, pero se oponen a rutas nuevas.</u> 4 de febrero, San Salvador
FENACITES	1984	<u>1er Seminario de Cooperativistas de Transporte.</u> 18/Oct.San Salvador.
González de Castillo,	1986	<u>Estructura y funcionamiento del M.transporte colectivo por auto-buses del Area Metropolitana de San Salvador e interdepartamental 1978-1983.</u> Tesis para optar al grado de Lic.en Economía, UCA, San Salvador.
Hernández, Pedro Juan.	1991	<u>La situación actual del cooperativismo en El Salvador.</u> CSUCA-DAAD/UES-INVE . San Salvador.
La Noticia	1994	<u>Sin contemplaciones debe aplicarse ley de Tránsito.</u> 28 de enero. San Salvador.
«		<u>Empresarios de buses se oponen a rebajar pasaje.</u> 14 de febrero. San Salvador.

La Prensa Gráfica.	1994	<u>Ruta 29 estrenará la flota</u> <u>de Autobuses Nuevos.</u> 7 Abril. San Salvador.
«		<u>Viceministerio</u> <u>centralizará</u> <u>instituciones de</u> <u>transporte.</u> 10 Septiembre. San Salvador
«		<u>Entregarán permisos de</u> <u>línea del 2 al 13 de mayo.</u> 2 mayo. San Salvador
«		<u>Editorial: Los taxis,el</u> <u>servicio y la necesidad</u> 20 Enero. San Salvador.
La Prensa Gráfica	1994	<u>El transporte público,¿</u> <u>servicio o sacrificio ?</u> 11 Abril. San Salvador.
«	1994	<u>Viceministerio: Los</u> <u>taxistas contra la</u> <u>revisión son mínimos.</u> 25 de enero. San Salvador.
«	1994	<u>Iniciarán retiro de</u> <u>vehículos en ejes</u> <u>preferenciales.</u> 18 de junio. San Salvador.
Márquez, J.E. y R.A.		<u>El transporte mecanizado</u>

- | | | |
|---------------------|------|---|
| Moreno Rodríguez | 1990 | <u>capitalista de pasajeros</u>
<u>del Area Area</u>
<u>Metropolitana de San</u>
<u>Salvador.</u> tesis para optar
grado de Lic.en Economía,
UCA, San Salvador. |
| Márquez Linares.A.L | 1990 | <u>Análisis de tendencias</u>
<u>del sector empresarial. Un</u>
<u>perfil de expectativas.</u>
<u>1989. Area Análisis</u>
<u>costo-inversión del</u>
<u>sector servicios del</u>
<u>transpor-te.</u> Tesis para
optar al grado de Lic.en
Admón de Empresas, UCA,
San Salvador. |
| Martín-Baró.I. | 1987 | <u>Así piensan los</u>
<u>salvadoreños urbanos</u>
<u>1986-1987,</u> Uca Editores,
San Salvador. |
| Menjívar,Rafael. | 1975 | <u>Impulso y Crisis del</u>
<u>desarrollismo</u> Universidad
de El Salvador,mimeo,San
Salvador. |
| MIPLAN. | 1986 | <u>Política Nacional de</u>
<u>Producción del subsidio al</u>
<u>trasporte.</u> mimeo. San
Salvador. |

MIPLAN	1989	<u>Pre-Plan Sectorial 1985-1989 Sector Industrial, Sector Transporte y Comunicaciones.</u> San Salvador.
«	1992	<u>Plan de Reconstrucción Nacional</u> , mimeo. Febrero, San Salvador.
Morales Herrera, O y R.Maeda	1986	<u>Las cooperativas en El Salvador</u> En : Revista Administración y Empresas. UCA, abril-junio. pags 71-95.
Palma Blanco, Daniel	1990	<u>Alcances de efectividad sectorial del control de precios de buses, empresas públicas y de transportes en El Salvador.</u> FUSADES, San Salvador.
Rivas, G.C.	1986	<u>El transporte colectivo del área metropolitana de San Salvador.</u> Encuesta de opinión pública. 27 y 28 de sep. UCA, Instituto de Investigación de Opinión Pública (IUDOP), diciembre. San Salvador.

Salgado Mina.Kirio	1993	¿Hay corrupción en la problemática del transporte ? Comentario en: <u>El Diario de Hoy</u> . 27 de Sep. San Salvador.
Umanzor Morales,R.V.	1981	<u>El control interno de las asociaciones cooperativas de transporte de buses.</u> Tesis para optar al grado de Lic. en Contaduría. Pública, UCA, Sn Salvador.
Velázquez Humberto	1985	<u>Los contratos del Diablo</u> Edit. Universitaria, San Salvador.
White,Alastair.	1983	<u>El Salvador</u> . UCA Edit. San Salvador.

ANEXOS

A N E X O # 1



ENTREVISTA A LOS EMPRESARIOS TRANSPORTISTAS

CATEGORIA: Cooperativista
 Sociedad Anónima AUTOBUSES MICROBUSES
 Individual

1. ¿Qué problemas enfrenta usted como empresario del transporte colectivo? (Máximo 3 problemas).
1. _____
2. _____
3. _____

2. ¿De qué manera le beneficia o le perjudica, las medidas encaminadas a la modernización del transporte?
(contenido de ley).

3. Dentro del marco de la modernización se habla de sustitución de unidades viejas por nuevas. ¿Existe accesibilidad al crédito institucional para realizar tales sustituciones?

SI NO

PORQUE: _____

4. Según usted, ¿cuáles deberían ser las condiciones exigidas para el financiamiento de la sustitución de unidades viejas por nuevas? (Plazo, tasa de interés, garantía, etc.)

5. ¿Cuál (es) sería (n) la (s) propuesta (s) de solución par el (los) problemas mencionados en la pregunta No, 1?

ENTREVISTA A FUNCIONARIOS Y TECNICOS DEL ESTADO.

1. ¿Qué medidas de políticas de transporte se han concedido por ésta institución y cuáles se han puesto en práctica?

2. Dentro del marco de la modernización al transporte se han diseñado diferentes proyectos, ¿podría hablarnos de algunos de ellos y de su factibilidad?

3. ¿Cuáles es su opinión respecto a la diversidad de instituciones involucradas en las actividades del transporte público de pasajeros?

4. ¿Cuál es su opinión respecto a mantener cerradas o reabrir las arterias del área peatonal del centro de San Salvador?

5. ¿Cuáles son para usted los principales problemas (máximo 3) que afectan al transporte público de pasajeros?

1.

2.

3.

6. ¿Cuál sería en su opinión la forma de solucionar los problemas por usted antes mencionados?

ENTREVISTA A LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE COLECTIVO

1. ¿Qué clase de transporte utiliza usted?

a) AUTOBUS SIEMPRE ALGUNA VECES DE VEZ EN CUANDO

b) MICROBUSES SIEMPRE ALGUNA VECES DE VEZ EN CUANDO

2. ¿Por qué utiliza usted éste tipo de transporte?

a) AUTOBUSES: _____

b) MICROBUS: _____

3. Enumere los problemas de transporte que a su juicio son los más afectan a la población.

3.1 _____
3.2 _____
3.3 _____
3.4 _____

4. ¿Quiénes a su juicio cree que son los responsables de dichos problemas?

4.1 _____
4.2 _____
4.3 _____
4.4 _____

5. ¿Qué solución propondría usted a los problemas planteados en la pregunta No. 3?

5.1 _____
5.2 _____
5.3 _____
5.4 _____

6. Según usted, ¿en qué consistiría una modernización del transporte público de pasajeros?

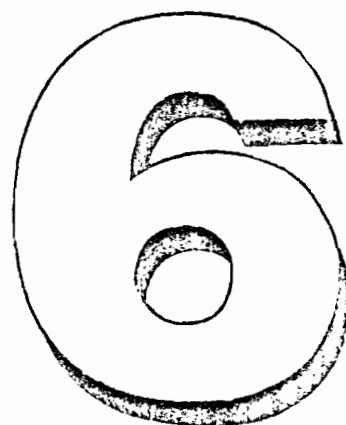
7. ¿Cuál es su opinión respecto al futuro tren metropolitano (Metro) que se instalará en el Area Metropolitana de San Salvador?

8. ¿Cuáles cree usted que serían las medidas por optar para disminuir el congestionamiento vial del Area Metropolitana de San Salvador?

A N E X O # 2

CONDICIONES GENERALES DEL CREDITO BMI

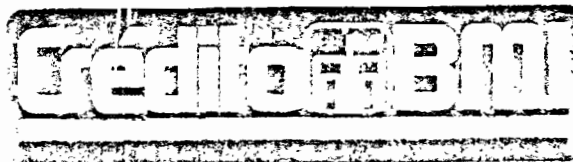
- * *El plazo máximo de los créditos antes mencionado, incluye el período de gracia establecido para cada destino.*
- * *Los proyectos a financiarse deberán respetar la legislación ambiental vigente.*
- * *Los proyectos a financiarse serán supervisados periódicamente para determinar la buena utilización de los recursos*



Financiamiento Para El Servicio De Transporte Terrestre

OBJETIVO:

Contribuir a incrementar y mejorar los servicios de transporte colectivo de pasajeros, de transporte terrestre de carga, de estacionamiento de vehículos y de la prestación de servicios de reparación y mantenimiento de automotores.



+ FAVORECE +

A N E X O # 3

ANEXO # 3

SUJETOS DE CREDITO:

Personas naturales o jurídicas autorizadas para prestar el servicio concreto de mantenimiento de autobuses, microbuses, taxis, camiónes dedicados a prestar servicios de terminales de autobuses o dedicados a prestar servicios de transporte de carga así como aquellas personas o empresas proveedoras de servicios de reparación y mantenimiento a empresas de los diversos sectores.

DESTINO, PLAZO Y PERIODO DE GRACIA

DESTINO	PLAZO DE GRACIA	PERIODO DE GRACIA
US\$ M	US\$ M	US\$ M
AÑOS		

a) Adquisición de autos nuevos

- buses nuevo	<	3 meses
- microbuses nuevo	≤	3 meses
- taxis nuevo	=	3 meses
- camión de carga		
- camión chasis para		
- camión de reparto		
- camiónes nuevo		
- 2 años	≤	2 meses
- buses nuevo	≤	2 meses
- microbuses nuevo		
- camiónes nuevo		
- 2 años		

DESTINO	PLAZO DE GRACIA	PERIODO DE GRACIA
US\$ M	US\$ M	US\$ M
AÑOS		

b) Infraestructura

- construcción de instalaciones de terminales de autobuses y vehículos de carga	15	2
- construcción de mantenimiento de vehículos	0	2
- construcción de instalaciones para talleres	15	4

c) Compra de repuestos, materiales y servicios de reparación

2 3 meses

d) Capital de trabajo para talleres

4 1

NOTA:

En ningún caso podrá financiarse la adquisición de terreno.

ANEXO No. 4

PROBLEMAS QUE ENFRENTAN LOS EMPRESARIOS DEL TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS EN EL AREA METROPOLITANA DE SAN SALVADOR.

TIPO DE PROBLEMA	AUTOBUSES		MICROBUSES		TOTAL	
	F.ABS	%	F.ABS	%	F.ABS	%
1. FALTA DE INSENTIVOS	10	45.50	-	-	10	19.20
a) Facilidad de crédito	6	27.30	-	-	6	11.20
b) Eliminación de arancel a la importancia	2	9.10	-	-	2	3.80
b) Eliminación de pago IVA	2	9.10	-	-	2	3.80
2. ALTO COSTO DE REPUESTOS	5	22.70	7	23.30	12	23.10
3. ALTO PRECIO DE COMBUS-TIBLE	7	31.80	10	33.30	17	32.70
4. DELINCUENCIA	-	-	13	43.40	13	25.00
5. OTROS	-	-	-	-	-	-
TOTALES	22	100.00	30	100.00	52	100.00

ANEXO No. 5

**CONDICIONS DESEABLES PARA EL CREDITO INSTITUCIONAL SEGUN LOS
EMPRESARIOS DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS EN EL AREA METROPOLITANA DE
SAN SALVADOR.**

TIPO DE PROBLEMA	AUTOBUSES		MICROBUSES		TOTAL	
	F.ABS	%	F.ABS	%	F.ABS	%
1. TASAS DE INTERESES:						
- 8% - 10%	6	27.30	7	23.30	13	25.0
-12% - 14%	3	13.60	4	13.30	7	13.5
2. PLAZO:						
- 6 años	5	22.70	2	6.70	7	13.5
- 8 años	1	4.60	5	16.70	6	11.5
3. GARANTIA PRENDARIA	5	22.70	8	26.70	13	25.0
4. OTROS	2	9.10	4	13.30	6	11.5
TOTALES	22	100.00	30	100.00	52	100.00

ANEXO No. 6

**PROPUESTAS DE SOLUCION HECHAS POR LOS EMPRESARIOS PARA LOS
PRINCIPALES PROBLEMAS DEL TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS EN EL
A.M.S.S.**

PROPUESTAS	AUTOBUSEROS		MICROBUSEROS		TOTAL	
	F.ABS	%	F.ABS	%	F.ABS	%
REDUCIR TASAS DE INTERES	9	40.90	-	-	9	17.30
ELIMINAR PAGO DE IVA	3	13.70	-	-	3	5.80
REDUCIR EL ARANCEL DE IMPORTANCIA DE UNIDAD	5	22.70	-	-	5	9.60
DISMINUIR PRECIO DEL COMB. O SUBSIDIAR EL SERV. EN GENERAL	3	13.60	10	33.30	13	25.00
DISMINUIR EL COSTO DE LOS REPUESTOS	2	9.10	5	16.70	7	13.50
MAYOR VIGILANCIA POLICIAL	-	-	10	33.30	10	19.20
NO OPINAN	-	-	5	16.70	5	9.60
TOTALES	22	100.00	30	100.00	52	100.00

ANEXO N° 7

TABULACION DE RESULTADOS DE LAS ENCUESTAS

MEDIO DE TRANSPORTE DEL QUE HACEN USO LOS PASAJEROS ENTREVISTADOS

MEDIO	TOTAL	%
AUTOBUSES	78	40.6
MICROBUSES	38	19.8
AMBOS	76	39.6
	192	100.0

ANEXO No. 8

PROBLEMAS DEL TRANSPORTE MAS COMUNES

PROBLEMAS	TOTAL	%
PROBLEMAS DE SEÑALIZACION	81	42.20
MAL ESTADO DE UNIDADES	53	27.60
DEMANDA INSATISFECHA	25	13.00
OTRAS RAZONES	33	17.20
	192	100.00

ANEXO No. 9

RESPONSABLES DE LOS PROBLEMAS DE TRANSPORTE

RESPONSABLE	TOTAL	%
1. EMPRESARIOS	73	38.00
2. GOBIERNO	62	32.30
a. VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE	33	
b. DIRECCION GENERAL DE TRANSITO	23	
c. POLICIA NACIONAL CIVIL	6	
4. MOTORISTAS Y COBRADORES	54	28.10
5. OTROS	3	1.60
	192	100.00

ANEXO No. 10

SOLUCIONES A LOS PROBLEMAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE
SUGERIDOS POR LOS USUARIOS

SOLUCIONES	TOTAL	%
MEJORAR MANTENIMIENTO Y AUMENTAR LA OFERTA	56	29.20
APLICAR DEBIDAMENTE LAS LEYES DE TRANSITO	44	22.90
PREPARACION – EDUCACION LAS LEYES DE TRANSITO	32	16.70
OTROS	60	31.20
NO CONTESTARON		
	192	100.00

SIGLAS



AEAS	:	Asociación de Empresarios de Autobuses Salvadoreños
AMSS	:	Area Metropolitana de San Salvador
ASI	:	Asociación Salvadoreña de Industriales.
ARENA	:	Alianza Republicana Nacionalista
ATP	:	Asociación de Transportistas Públicos de El Salvador.
BMI	:	Banco Multisectorial de Inversiones
BCIE	:	Banco Centroamericano de Integración Económica
BID	:	Banco Interamericano de Desarrollo.
CASASA	:	Carrocerías Salvadoreñas S.A.
CONAPLAN	:	Consejo Nacional de PPlanificación Económica.
CONESVI	:	Consejo Nacional para Enseñanza de Seguridad Vial
DCC	:	Distrito Central Comercial
DGT	:	Dirección General de Tránsito.
DICASA	:	Distribuidora de Carrocerías S.A.
FAETMIS	:	Federeción de Asociaciones de Empresarios del Transporte de Microbuses Salvadoreños.
FENACITES	:	Federación Nacional de Asociaciones Cooperativas de la Industria del Transporte de El Salvador.
FIGAPE	:	Fondo de Financiamiento y Garantía para la Pequeña Empresa.

FMLN	:	Frente Farabundo Martí para la Liberación Nacional
FUSADES	:	Fundación Salvadoreña para el Desarrollo Económico y Social.
GOES	:	Gobierno de El Salvador
MIPLAN	:	Ministerio de Planificación y Coordinación del Desarrollo Económico y Social.
MOP	:	Ministerio de Obras Públicas
PN	:	Policía Nacional de El Salvador
PNC	:	Policía Nacional Civil
PRN	:	Plan de Reconstrucción Nacional.