

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
ESCUELA DE ECONOMÍA

**“EI SUBSIDIO AL TRANSPORTE URBANO
Y SU EFECTO ECONÓMICO EN LOS USUARIOS DE UNA RUTA
EN LA CIUDAD DE GUATEMALA”**

TESIS

**PRESENTADA A LA JUNTA DIRECTIVA
DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS**

POR

CARLOS JOAQUÍN RASHJAL RODRÍGUEZ

PREVIO A CONFERÍRSELE EL TÍTULO DE

ECONOMISTA

EN EL GRADO ACADÉMICO DE

LICENCIADO

GUATEMALA, MAYO DE 2015.

MIEMBROS DE LA HONORABLE JUNTA DIRECTIVA
DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA

Lic. José Rolando Secaida Morales	Decano
Lic. Carlos Roberto Cabrera Morales	Secretario
Lic. Luis Antonio Suárez Roldán	Vocal 1°
Lic. Carlos Alberto Hernández Gálvez	Vocal 2°
Lic. Juan Antonio Gómez Monterroso	Vocal 3°
P.C. Oliver Augusto Carrera Leal	Vocal 4°
P.C. Walter Obdulio Chiguichón Boror	Vocal 5°

PROFESIONALES QUE REALIZARON LOS EXAMENES DE
ÁREAS PRÁCTICAS BÁSICAS

Lic. Adolfo Enrique De León Leal	Área de Matemática-Estadística
Lic. Rudy Raciél Méndez y Méndez	Área de Teoría Económica
Lic. Edgar Ranfery Alfaro Migoya	Área de Economía Aplicada

TRIBUNAL QUE PRACTICÓ EL EXAMEN PRIVADO DE TESIS

Lic. Alberto Eduardo Guerra Castillo	Presidente
Lic. Werner Santos Salguero García	Examinador
Lic. Oscar Francisco Pineda Garay	Examinador

Humberto Pérez Montenegro
Economista Colegiado 515

Guatemala, 19 de mayo de 2014

Licenciado
José Rolando Secaida Morales
Decano de la facultad de Ciencias Económicas
Universidad de San Carlos de Guatemala
Ciudad universitaria, Zona 12

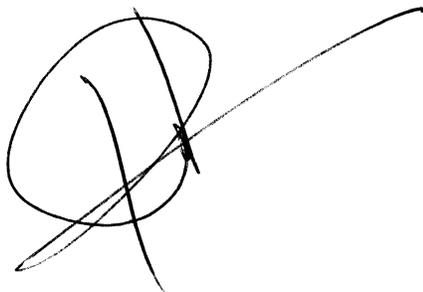
Señor Decano:

Tengo el agrado de dirigirme a usted, en relación a la designación de esa decanatura, Dictamen Esc. Economía 07-2013 de fecha 22 de agosto de 2013, para asesorar al estudiante **Carlos Joaquín Rashjal Rodríguez, carné 8114572-2** en el trabajo de investigación para su tesis de graduación profesional denominada **“EL SUBSIDIO AL TRANSPORTE URBANO Y SU EFECTO ECONÓMICO EN LOS USUARIOS, DE UNA RUTA, EN LA CIUDAD DE GUATEMALA”**

En cumplimiento de la designación, me es grato informar que he seguido el proceso de investigación y metodología utilizada para realizar el trabajo, que permitió la presentación de informe final, que contiene resultados de cada objetivo propuesto y constituye valioso apoyo de conocimiento sobre la entrega, uso y aplicación del subsidio que el gobierno otorga a los empresarios del transporte urbano de ciudad de Guatemala, para mantener el precio del servicio, investigación que es básica para otros estudios sobre ese subsidio, que sea necesario realizar en el futuro.

En ese sentido, me permito manifestar que el trabajo del estudiante Rashjal reúne los requisitos establecidos por normas facultativas, para ser aceptado y discutido en defensa de tesis, previo a optar el título de Economista en grado académico de Licenciado.

Atentamente,





**FACULTAD DE
CIENCIAS ECONOMICAS**

Edificio "S-8"
Ciudad Universitaria, Zona 12
Guatemala, Centroamérica

**DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS. GUATEMALA,
NUEVE DE ABRIL DE DOS MIL QUINCE.**

Con base en el Punto cuarto, inciso 5.L. subinciso 5.L.1 del Acta 09-2015 de la sesión celebrada por la Junta Directiva de la Facultad el 10 de marzo de 2015, se conoció el Acta ECONOMÍA 436-2014 de aprobación del Examen Privado de Tesis, de fecha 18 de noviembre de 2014 y el trabajo de Tesis denominado: "EL SUBSIDIO AL TRANSPORTE URBANO Y SU EFECTO ECONOMICO EN LOS USUARIOS, DE UNA RUTA, EN LA CIUDAD DE GUATEMALA", que para su graduación profesional presentó el estudiante **CARLOS JOAQUÍN RASHJAL RODRIGUEZ**, autorizándose su impresión.

Atentamente,

"ID Y ENSEÑADA A TODOS"

LIC. CARLOS ROBERTO CABRERA MORALES
SECRETARIO

LIC. JOSE ROLANDO SECARDA MORALES
DECANO

Smp.

Magrid
PREVISAL

ACTO QUE DEDICO

Con todo cariño a mi familia ausente (yace en el sueño eterno) por haberme motivado y darme la mano cuando sentía que el camino se terminaba, a ellos por siempre mi corazón y mi agradecimiento.

A mi familia presente, agradezco la bondad y sacrificio de su tiempo, para que yo alcanzara el objetivo deseado. Gracias a su comprensión y paciencia, han ejercido en mí la madurez de continuar luchando en la vida cuando se tiene un propósito, lo que me compromete a que cada día debo ser mejor para mi familia y la sociedad. Ahora puedo expresar las muchas gracias y decirles que esta tesis lleva mucho de ellos.

A todas las personas, que siempre estuvieron involucradas y listas para brindarme su ayuda, a quienes compartieron sus experiencias y conocimientos académicos con el fin de formarme como una persona de bien y poder afrontar los retos que pone la vida, a todos y cada uno de ellos ahora me toca regresarles humildemente un poquito de todo lo que me han otorgado. Con todo mi cariño y respeto a Ustedes dedico esta tesis.

A la tricentenaria Universidad de San Carlos de Guatemala, Facultad de Ciencias Económicas, singularmente a la Escuela de Economía, reconocimiento por la formación académica.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	i
CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO	1
1.1 El transporte público.....	1
1.2 Tarifa.....	1
1.3 Aspectos relacionados con los subsidios y el transporte urbano	1
1.3.1 Subsidios.....	1
1.3.2 Tipos de subsidio:	2
1.4 Exoneraciones fiscales.....	3
1.5 Cooperativa.....	4
1.7 Fundamentos Legales	6
1.7.1 Regulación jurídica del transporte público de la Ciudad de Guatemala	6
CAPÍTULO II: ANTECEDENTES DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO EN LA CIUDAD DE GUATEMALA.....	8
2.1 Servicio del transporte público colectivo urbano en el área metropolitana	9
2.1.1 Caracterización	9
2.2 Sistema actual del transporte colectivo subsidiado en el área metropolitana de Guatemala.....	14
2.2.1 Sistema de transporte	14
2.3 Integración de propietarios del transporte público	20
2.4 Rutas y sectores que cubre el transporte público colectivo urbano.....	23
2.5 Tarifas	24
2.6 Porqué se creó el subsidio y las condiciones para otorgarlo.....	29
2.7 Condiciones para otorgar subsidio al transporte público.....	33
CAPÍTULO III: SISTEMA DE SUBVENCIONES AL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO Y SU EFECTO ECONÓMICO EN EL USUARIO.	35
3.1 Mercado de transporte monopólico	35
3.2 Base legal y consideraciones para otorgar subsidios	37
3.3 Traslado de recursos financieros a los propietarios de los buses (montos)	41
3.4 Consideraciones sobre la entrega del Subsidio.....	43
3.5 Distribución del subsidio según destino del gasto.....	45
3.6 Objetivos de los subsidios	51
3.7 Exoneraciones fiscales de las cooperativas	53
3.8 Sistemas de control.....	54
CAPÍTULO IV: ANÁLISIS DEL SERVICIO EN LA RUTA 73 “EL NARANJO” DE LA EMPRESA EGA	58
4.1 El mercado.....	58
4.1.1 Demanda.....	58
4.1.2 Oferta	59
4.2 Ingreso y costo de operación diario y mensual de una unidad de transporte ruta 73, sin subsidio y con subsidio.....	69
CONCLUSIONES	72

RECOMENDACIONES	74
FUENTES DE INFORMACIÓN	76
SIGLAS O ACRÓNIMOS	79
ANEXOS	80
Anexo A.....	80
Anexo B.....	82
Anexo C.....	83
Anexo D.....	83
Anexo E.....	84
Anexo F.....	85
Anexo G.....	86
Anexo H.....	87
Anexo i.....	88
Anexo J.....	89
Anexo K.....	90
Anexo L.....	91
Anexo M.....	94

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1: Aporte Gubernamental en apoyo al transporte público transurbano 2008-2010 Ciudad de Guatemala (cifras en millones).....	19
Cuadro 2: Propiedad de los Concesionarios del Transporte Público al 2008, Ciudad de Guatemala.....	21
Cuadro 3: Organización Estructural de los Concesionarios del Transporte Público al 2008 Ciudad de Guatemala.....	22
Cuadro 4: Proporción del gasto mensual del usuario, según tarifa del transporte público con el salario mínimo, año 2013.....	29
Cuadro 5: Subsidio al transporte público colectivo urbano según periodo presidencial 1986-2012, Ciudad de Guatemala, (cifras en millones).....	32
Cuadro 6: Base legal por aportes de subsidio a la AEAU 2004-2011 Ciudad de Guatemala (cifras en millones).....	39
Cuadro 7: Proyecciones 2012-2014 aportes subsidio a la AEAU, con base en Obligaciones del Estado a cargo del Tesoro periodo 2004-2011 (Y* cifras en millones).....	40
Cuadro 8: Montos de subsidio al transporte público colectivo urbano 2005–2013 Ciudad de Guatemala (cifras en millones).....	42
Cuadro 9: Distribución del subsidio aportado a la AEAU, según destino del gasto, año 2011, Ciudad de Guatemala (cifras en millones).....	46
Cuadro 10: Contratos de servicios de seguridad privada realizados por la AEAU para el transporte público urbano, período mayo 2010 – julio 2013 (cifras en millones).....	47
Cuadro 11: Variables para el cálculo diario de costos, ruta número 73, El Naranjo año 2013 Ciudad de Guatemala.....	66

Cuadro 12: Metodología aplicada para obtener resultados de costo diario, de una unidad de transporte, ruta 73, El Naranjo año 2013 Ciudad de Guatemala	66
Cuadro 13: Ingreso diario de una unidad de transporte, con base en precios de pasaje y cantidades promedio de demanda, según rangos de horarios, ruta 73 El Naranjo, año 2013 Ciudad de Guatemala	67
Cuadro 14: Costo pasajero / kilómetro mes Ruta 73, El Naranjo, año 2013 Ciudad de Guatemala	68
Cuadro 15: Ingreso - costo de una unidad de transporte sin subsidio mensual, ruta 73 El Naranjo, año 2013 Ciudad de Guatemala	69
Cuadro 16: Ingreso–costo de una unidad de transporte con subsidio mensual, ruta 73 El Naranjo, año 2013 Ciudad de Guatemala	70

ÍNDICE DE FLUJOGRAMAS

Flujograma 1: Procedimiento abreviado de la exoneración del Impuesto al Valor Agregado a Cooperativas de transporte público colectivo urbano Ciudad de Guatemala.....	5
Flujograma 2: Mecanismo de entrega del subsidio por MICIVI a los miembros de la AEAU Ciudad de Guatemala	44

ÍNDICE DE FOTOGRAFÍAS

Fotografía 1: Prototipo de autobuses urbanos, AUPACO, año 1931 Ciudad de Guatemala...	9
Fotografía 2: Prototipo de autobuses de rutas cortas, municipios del departamento de Guatemala	13
Fotografía 3: Servicio de transporte público colectivo urbano tradicional Ciudad de Guatemala	15
Fotografía 4: Prototipo de buses articulados utilizados en Transmetro, Ciudad de Guatemala	17
Fotografía 5: Prototipo de autobuses utilizados por Transurbano Ciudad de Guatemala	20

ÍNDICE DE GRÁFICAS

Gráfica 1: Empresas Concesionarias, Propiedad y Cantidad de Buses del Transporte Público Colectivo Urbano al 2008 Ciudad de Guatemala	22
Gráfica 2: Precio de pasaje del transporte público en consideración de variación absoluta de tarifa e incremento porcentual interperíodos 1974 – 2013 Ciudad de Guatemala	28
Gráfica 3: Obligaciones del Estado a cargo del tesoro, aportes de subsidio a la AEAU, 2004-2011 (cifras en millones de Quetzales)	40
Gráfica 4: Proyecciones 2012-2014, aportes subsidio a la AEAU, con base en Obligaciones del Estado a cargo del Tesoro período 2004-2011 (cifras en millones de Quetzales)	41

ÍNDICE DE MAPAS

Mapa 1: Rutas del transporte público urbano, 1927-1931 Ciudad de Guatemala	10
Mapa 2: Recorrido del TPCU, ruta número 73 "El Naranjo"	64

INTRODUCCIÓN

Abordar el tema del transporte público colectivo urbano es aceptar, que este tiene complejidad en cualquier línea que se desee abordar. El presente estudio de tesis, expone parte de lo relacionado con el subsidio que el Estado otorga al sistema de transporte público urbano de la ciudad de Guatemala, debido la integración completa al tema de referencia, resulta no imposible de abordar, pero si difícil de abarcar en todos sus aspectos vinculantes, específicamente, por limitación de recursos financieros, espacio y tiempo.

El indicar que la movilidad es una necesidad básica en la sociedad actual, y que el sistema de transporte público colectivo urbano, se considera como un paliativo esencial, y, por ser una actividad económica para el crecimiento del país, el Estado reconoce que es de utilidad pública, y lo protege, para su efecto hace uso de la herramienta del subsidio, que asociado en la gestión económica, se considera importante incentivar el consumo masivo del servicio, que genera producción e influye en la distribución del ingreso. Así también, el aplicar política de subsidio a los propietarios del transporte público del área metropolitana de la ciudad de Guatemala, implica, que éste genera impacto sobre el ingreso real de la población, especialmente de aquellos sectores en los que bienes y servicios subsidiados tienen un peso relevante en la canasta de consumo. A lo que se complementa, que la distribución del ingreso es desigual, por lo que la gran mayoría de familias establecidas en el área urbana están limitadas en el pago del precio del pasaje, para su movilidad.

El Gobierno de Guatemala creó el subsidio para el servicio de transporte público, de la ciudad de Guatemala, para mantener estable el precio del servicio que presta a la población.

Debe precisarse que del beneficio-subsidiado a los propietarios del transporte público de la ciudad de Guatemala, dentro de su cobertura, uno de los principales objetivos como política gubernamental ha sido para mantener el precio, es decir mantener regularidad en la tarifa que el usuario cancela por el servicio, razón que debería ser inalterable con el fin de proteger al usuario.

El estudio se focaliza en evaluar la consistencia que ha tenido el subsidio entregado por el Estado de Guatemala a los propietarios del transporte público de pasajeros, y su incidencia en la población objetivo. Por lo que se ha tratado de destacar aspectos vinculantes de relevancia, desde el origen del subsidio a la fecha.

El tema del presente documento, vincula objetivos, condiciones consideradas y relacionadas en entregar y recibir subsidio a favor de los propietarios del transporte público colectivo urbano del área metropolitana de Guatemala.

El documento contiene cuatro capítulos, el primero hace referencia al marco teórico conceptual de la actividad del transporte: los antecedentes de éste servicio en Guatemala. El capítulo segundo y tercero, se refieren al sistema de subsidios al transporte y su efecto en la economía del usuario, que constituye el ente principal en el servicio y el análisis de la ruta 73, el naranjo de la Empresa EGA cierra con el capítulo cuarto.

Las conclusiones y recomendaciones del estudio, anexos y cuadros estadísticos complementan la presentación.

CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO

“UNA ONZA DE ACCIÓN VALE MÁS QUE UNA TONELADA DE TEORÍA”

Federico Engels

1.1 El transporte público

“Transporte es, traslado, conducción de personas o cosas entre dos lugares”¹. “Es el sistema, método y recurso utilizado para trasladar personas o mercancías de un lugar a otro. El transporte ha ejercido un aspecto fundamental del comercio y ha tenido una influencia decisiva en el crecimiento económico de los pueblos”².

1.2 Tarifa

La tarifa es el valor pagado por los usuarios, por la prestación del servicio de transporte público colectivo urbano, prestado por particulares a quienes se les haya autorizado una licencia de operación.

1.3 Aspectos relacionados con los subsidios y el transporte urbano

1.3.1 Subsidios

El transporte público urbano es subsidiado en muchas ciudades principales del mundo industrializado. El subsidio es una transferencia corriente efectuada por el Gobierno a empresas privadas y públicas para compensar utilidades, entre el precio de venta y el costo del servicio.

Los subsidios son políticas que compensan los costos o complementan los ingresos de los consumidores y productores. De acuerdo con La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico –OCDE- los subsidios pueden definirse como “el resultado de una acción de gobierno que confiere una ventaja a los consumidores o productores con el objetivo de complementar sus ingresos o reducir sus costos” en un mercado determinado.

¹ Cabanellas, Guillermo. Diccionario enciclopédico de derecho usual. Pág. 500

² Orellana, M. (2008). “La violación constitucional del Transmetro al constituir un monopolio al transporte urbano”. Tesis, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad de San Carlos de Guatemala, Guatemala.

Subsidio es la diferencia entre el precio real de un bien o servicio y el precio cobrado al consumidor de estos bienes o servicios. En el lenguaje económico corriente, los subsidios son aplicados para estimular artificialmente el consumo o la producción de un bien o servicio. Son los mecanismos contrarios a los impuestos.

Generalmente la aplicación de subsidios específicos al consumo o a la producción de un servicio cualquiera, tiene su origen en la intención de los Estados de alcanzar metas sociales, o bien favorecer (por distintas razones) a determinadas personas, actividades o zonas de un país. También suele otorgarse desde el Estado a las empresas privadas, con el fin de evitar que posibles aumentos de tarifas lleguen a los consumidores finales de los productos o servicios que ellas proveen, y así proteger la economía regional (principalmente en épocas de inflación).

1.3.2 Tipos de subsidio:

Subsidios a la oferta: Otorgados a los productores de bienes y servicios.

Subsidios a la demanda: Estos reducen lo que paga el usuario por medio del subsidio que se entrega al productor, por debajo del costo del bien o servicio. Los subsidios por efecto de la demanda pueden ser:

a. Subsidios directos:

El Gobierno paga directamente una parte del servicio a algunos consumidores. En el mejor de los casos este subsidio debe aparecer dentro de la factura como una rebaja al precio normal, señalando quien lo paga y cuál es la base del cálculo.

b. Subsidios cruzados (entre diferentes usuarios):

En este caso la Empresa calcula su tarifa general (que cubre los costos totales) pero no cobra el mismo monto a todos los clientes. Algunos pagan más que el costo real, para permitir que otros paguen menos. No hay necesidad de que el Gobierno ponga nada del costo de este subsidio. Ya que el ingreso total de la empresa se mantiene igual. El sector en su totalidad no está siendo subsidiado, sino, algunos usuarios

(quienes, se supone, son los menos necesitados) están subsidiando el consumo de otros usuarios (los supuestamente más necesitados).

Para los economistas "liberales" son mecanismos artificiales para modificar la asignación de recursos de la economía, a los que toman como perjudiciales para el normal desarrollo de la misma, ya que consideran que la asignación de recursos debe ser efectuada por el "mercado"³.

1.4 Exoneraciones fiscales

Estas son consideradas como una extinción de pagos de tributo y se determina como una acción jurídica de perdonar el pago de impuestos. En este estudio, se relaciona las exoneraciones con el transporte público de la ciudad de Guatemala, ya que indistintamente los gobiernos constituidos desde 1985 están facultados por la Constitución para otorgar este beneficio fiscal; entre los beneficiados están los operadores del sistema del transporte público por estar constituidos en cooperativas; además, es importante precisar que este tipo de exención fiscal tiene dos impactos, uno fiscal y otro político.

Otorgar incentivos como las exoneraciones fiscales, implica que éstas, impiden captar mayores flujos de recursos mediante la recaudación fiscal. Según el documento "Historia de la Tributación en Guatemala, de la Superintendencia de Administración Tributaria (SAT), publicado en 2009, indica que el monto por exenciones y exoneraciones existentes como incentivos fiscales, representa el 3% del producto interno bruto (PIB)"⁴.

³ Walker, Ian, F. Ordoñez, P.Serrano y J. Halpern. Pricing Subsidies and the Poor – Demand for Improved Water Services in Central America. World Bank Policy Research Working Paper 2468. November 2000.

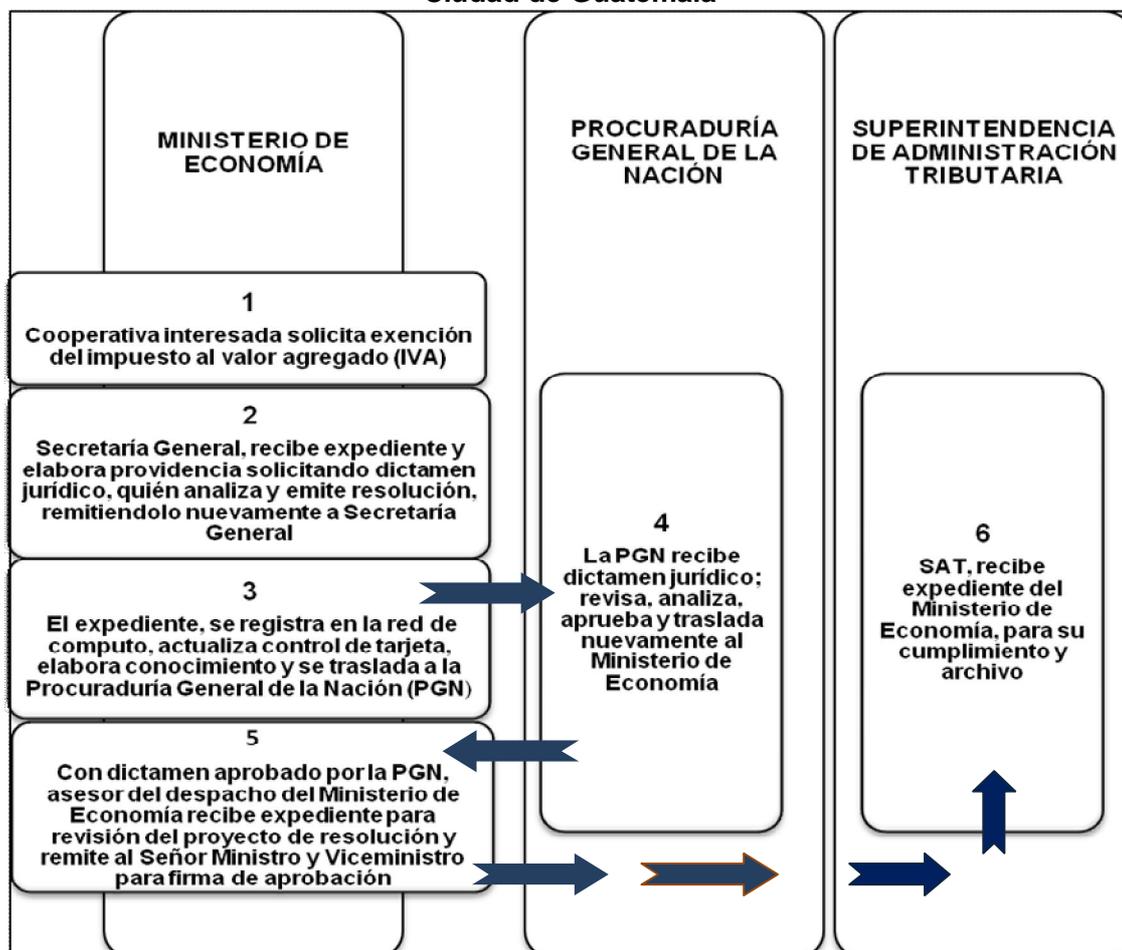
⁴ Prensa Libre. Mundo Económico. "Las amnistías fiscales se aplican desde hace 28 años". Pág. 41. 24 de junio de 2013.

1.5 Cooperativa

Una cooperativa es una asociación autónoma de personas que se han unido voluntariamente para formar una organización democrática cuya administración y gestión debe llevarse a cabo de la forma que acuerden los socios, generalmente en el contexto de la economía de mercado o la economía mixta, aunque las experiencias cooperativas se han dado también como parte complementaria de la economía planificada. Su intención, afrontar necesidades y aspiraciones económicas, sociales y culturales comunes a todos los socios mediante una empresa. La diversidad de necesidades y aspiraciones (trabajo, consumo, comercialización conjunta, enseñanza, crédito, etc.) de los socios, que conforman el objeto social o actividad corporativa, razón por lo que se define una tipología muy variada de cooperativas.

Las cooperativas del TPCU de la ciudad de Guatemala, vinculadas al sustento legal de exoneración de impuestos, tasas y sobre cargos en las importaciones, éstas serán aplicadas por el Ministerio de Economía e instancias gubernamentales relacionadas (flujograma 1), previo dictamen favorable del Instituto Nacional de Cooperativas, que establecen los Decretos Legislativos 82-78 (del 7 de diciembre de 1978) Ley General de Cooperativas, y 27-92 Ley del impuesto al valor agregado.

Flujograma 1
Procedimiento abreviado de la exoneración del Impuesto al Valor Agregado a
Cooperativas de transporte público colectivo urbano
Ciudad de Guatemala



Fuente: Elaboración propia, de acuerdo con la Unidad de Información Pública del Ministerio de Economía.

Una de las últimas exenciones fiscales, otorgadas por “El Estado, a los propietarios del transporte público fue por Q575 millones⁵”, para importación de autobuses e insumos para la implementación del sistema prepago / transurbano, contenido en Decreto No. 21-2010 del Congreso de la República de fecha 13 de mayo de 2010, “Ley Para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Transporte Público de Pasajeros”, publicado el lunes 7 de junio de 2010 en el Diario de Centro América.

⁵ Prensa Libre, Actualidad / Nacional, Plan Urbano, Así nació el proyecto. Pág. 8, 21 de octubre 2013.

1.7 Fundamentos Legales

1.7.1 Regulación jurídica del transporte público de la Ciudad de Guatemala

La concepción jurídica contenida en el Código Municipal, Artículo 30 “Servicios Municipales”, indica: es La Municipalidad de Guatemala, institución estatal, la responsable en garantizar la prestación de los servicios públicos básicos, a las poblaciones bajo su jurisdicción territorial, y le compete establecer, mantener, mejorar, regular y garantizar su funcionamiento, sin perseguir fines lucrativos, aplicando cobro de tasas así como contribuciones equitativas y justas.

En el Decreto Legislativo 12-2002, está constituido el Código Municipal, parte de su contenido promulga: que el transporte urbano está sujeto a la jurisdicción municipal. El 17 de diciembre de 2009, la Municipalidad capitalina emite Reglamento, contiene 8 capítulos, para la operación y prestación de servicios en el sistema integrado de transporte público colectivo urbano del municipio de Guatemala y sus áreas de influencia, y establece la creación de la Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano, quién tendrá la responsabilidad de controlar, supervisar, administrar, planificar y fiscalizar el servicio de transporte.

El reglamento de servicio de transporte colectivo urbano, contiene y regula el procedimiento para otorgar concesiones, las cuales podrán concederse mediante solicitud del interesado, o mediante procedimiento de concurso de oferentes; es la Corporación Municipal la que resuelve en definitiva, previo dictamen de La Dirección de Transportes Públicos Urbanos, Unidad de Planificación Urbana, Administración Jurídica y cualquier otra instancia involucrada, corresponde a la Municipalidad determinar la viabilidad del servicio.

El reglamento de la Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano, Capítulo III, Artículo 16 “Sistema de administración de flota” por obligatoriedad las unidades debe tener instalado un sistema de control de flota, para:

- a) Monitoreo en tiempo real
- b) Capacidad de medición del cumplimiento del horario y generación de informes asociados en tiempo real
- c) Seguimiento y control de los recorridos efectuados por las distintas unidades del servicio de transporte en tiempo real con generación de informes y reporte de kilometraje efectivamente recorrido.

La habilitación de los autobuses del transporte público colectivo urbano (TPCU), está contenido en Capítulo III, artículo 15 “Prohibiciones de la prestación del servicio de transporte público colectivo urbano”, inciso a y j; así mismo en el Capítulo IV, artículo 25, inciso a: “modelos de los autobuses” y artículo 30, inciso único: “Revisión de las unidades del servicio de transporte público.

CAPÍTULO II:

ANTECEDENTES DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO EN LA CIUDAD DE GUATEMALA

El sistema de transporte público colectivo urbano en la ciudad de Guatemala ha sido razón de cambio recurrente, en consideración de intereses particulares, que han prevalecido en esa actividad económica, este se manifiesta en la actualidad con mayor intención, debido a las presiones que ejercen a conveniencia.

Los propietarios de buses para mantener el subsidio, autoridades comprometidas políticamente y usuarios para que se mantenga el precio, deben responder a las diferentes formas y modalidades relacionado a la propiedad sobre la eficiencia de operación, además, si el subsidio aportado por el Estado de Guatemala ha sido eficaz o no y si el usuario acredita la calidad del servicio ofrecido. Se expone lo anterior, ya que directamente el Gobierno Central, Municipalidad de Guatemala, y propietarios del transporte urbano son corresponsables en demostrar desinterés para no solventar de manera integral, en el mediano o largo plazo, la situación del sistema de transporte público de la capital y darle una solución definitiva. Respecto al usuario, que es parte en el proceso del sistema, debe considerarse el aspecto social, implica que el transporte es un servicio necesario para garantizar la locomoción de las personas. El transporte público como proveedor de movilidad, es un insumo para el acceso a otros derechos sociales como la educación, la salud y el empleo.

Los empresarios del transporte público, involucran directa y específicamente al usuario, argumentando siempre que para mantener vigente el sistema del transporte público, el precio que paga el usuario por el pasaje, no sustenta sus costos de operación, por lo que consideran que esta y otras condiciones desfavorables en el negocio del transporte no les representa rentabilidad alguna, sino que solo pérdidas secuenciales son las que les proporciona el estar inmersos en la prestación de servicio del transporte público colectivo urbano.

Dado el argumento de pérdidas que aducen tener los propietarios del transporte, en teoría se dice que el mercado saca al empresario malo, y, si fuera cierto que pierden, no estarían en el negocio.

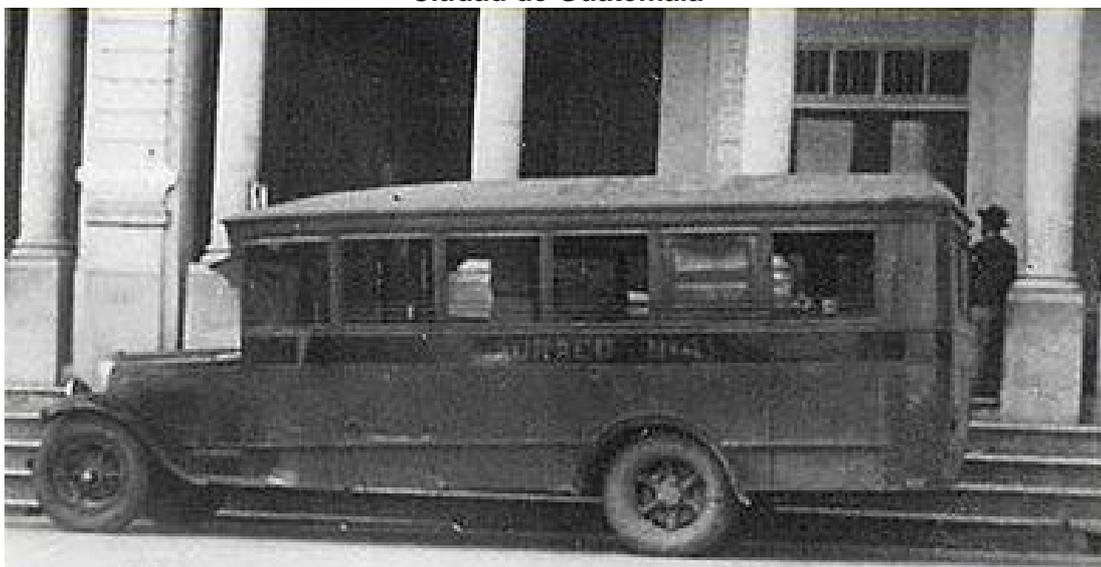
2.1 Servicio del transporte público colectivo urbano en el área metropolitana

2.1.1 Caracterización

a. Empresas de transporte público colectivo urbano

El origen del transporte público colectivo en la ciudad de Guatemala data desde el año de 1927, habiendo sido la Empresa Guatemalteca de Autobuses –EGA- la pionera en prestar el servicio con buses colectivos. Posteriormente surge Autobuses de Guatemala –AUPACO- (fotografía 1) y en 1931 la empresa Aldaz, Rosito y Cía., fusionándose para la prestación del servicio, el número de propietarios no era más que cinco.

Fotografía 1
Prototipo de autobuses urbanos,
AUPACO, año 1931
Ciudad de Guatemala

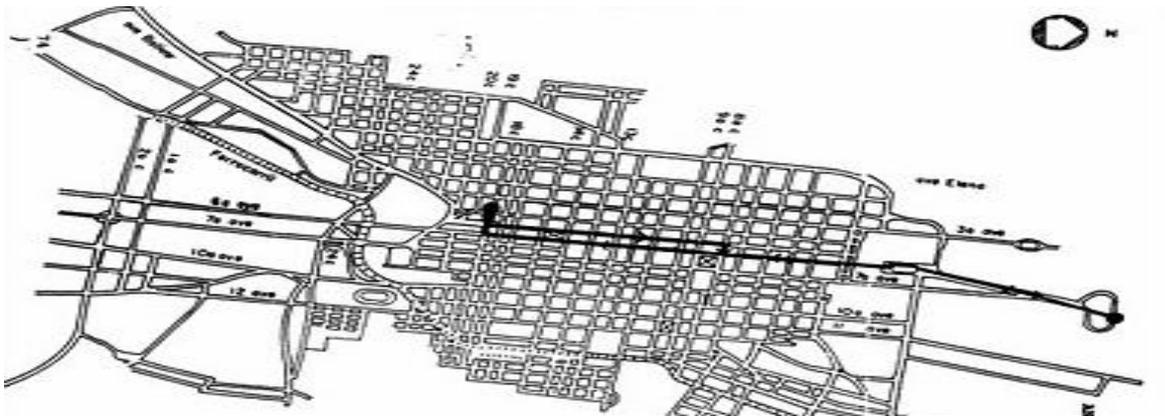


Fuente: Guatemala de Ayer. 2011

El recorrido del transporte público al inicio del servicio (mapa 1), fueron cortos y concentrados en el perímetro centro de la ciudad, lo efectuaban en dos direcciones,

partiendo de la Estación Central hacia el parque central por la 9ª Av. y del parque central hacia el hipódromo del norte zona 2, por la 6ª. Avenida y viceversa.

Mapa 1
Rutas del transporte público urbano, 1927-1931
Ciudad de Guatemala



Fuente: Guatemala de Ayer. 2011

b. Crecimiento de la ciudad

Con el aumento de la población y la expansión territorial de la ciudad capital, se hizo necesario en la década de los 50, que la prestación del servicio del transporte ofrecido por las empresas tuviesen mayor cobertura, ya que los usuarios ubicados en municipios aledaños a la capital necesitaban movilizarse hacia y desde Villanueva, Mixco, San José Pínula, Chinautla y otros.

La planificación en el transporte público colectivo urbano ha sido razón de olvido y casi aislada por las autoridades que les compete, en relación con el crecimiento de la población y expansión territorial de la ciudad de Guatemala. Esto obedece a que la oferta del transporte público debiera responder a la demanda de manera sustentable, accesible, eficiente y de calidad.

Al considerar la planificación, es prioritario determinar objetivos claves con el propósito de reunir todas las condiciones técnicas necesarias y desarrollar lo

requerido para su buen desempeño y funcionamiento, tal es el caso de reubicar, ampliar, combinar, prolongar y autorizar nuevas rutas del transporte de manera ordenada.

A principios de la década de los años 70, la Municipalidad capitalina considera prioritario establecer La Unidad de Planificación, y gestiona por medio de esta unidad la ejecución en el Estudio de Ordenamiento Municipal –EDOM-, en el que se contempla que la ciudad ha crecido y se hace necesario la intervención y colaboración de las autoridades edilicias adyacentes al municipio de Guatemala, así como del Gobierno Central y Municipalidad capitalina para realizar de manera conjunta soluciones de beneficio público.

La inmigración que proviene desde los departamentos hacia la capital, es factor determinante en el crecimiento de aquellos municipios de Guatemala, que en su momento constituyeran lugares con suficiente espacio para habitarlo, y que en la actualidad debido a ese aumento poblacional, la expansión ha sido necesaria ya que la concentración se ha elevado por lo que se han convertido en municipios dormitorios.

Los municipios cercanos y no cercanos a la ciudad de Guatemala han crecido. Las proyecciones estimadas por el Instituto Nacional de Estadística para el año 2013 en la capital habitan alrededor de un millón de personas y en los municipios aledaños el número aumenta, y se promedia en cuatro millones, además, según la comuna capitalina “el parque vehicular supera el millón de automotores, de los que la mitad se concentra en la ciudad capital, tres mil autobuses prestan el servicio de transporte público colectivo urbano y seiscientos cincuenta mil automotores ingresan a la ciudad capital por once puntos diferentes”⁶.

Lo anterior, infiere en que las distancias se han prolongado, la concentración poblacional tanto en la capital y sus municipios ha crecido, razón por la que para movilizarse los habitantes, vivan estos cerca o lejos, necesitan hacer uso del

⁶ Prensa Libre. Diálogo Libre / Carencia de servicios agobia a capitalinos. Datos de la ciudad. Pág. 6, 15 de agosto 2013.

transporte público colectivo urbano, aduciendo que éste servicio no ha crecido de manera paralela a las necesidades del usuario, debido a la escasa capacidad por parte de los operadores que prestan el servicio de transporte público, aunado al aumento del parque vehicular de automotores privados que agudiza la congestión, así como lo limitante en el orden de urbanización del área de la ciudad de Guatemala.

c. Rutas cortas

Debido a la concentración de las diferentes actividades en la ciudad de Guatemala, los usuarios necesitan trasladarse desde y hacia los municipios dormitorio cercanos a la capital, al ser distancias más retiradas del perímetro urbano, el usuario necesita utilizar otro servicio que brinda el transporte de rutas cortas conurbanas; (fotografía 2), ya que el transporte urbano no tiene la capacidad en prestar el servicio por ser distancias prolongadas y muchas veces inaccesibles.

d. El transporte público irregular

El transportar irregularmente a personas en vehículos diversos (autos, camionetas y aun triciclos acondicionados, son los más comunes) no autorizados por la Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano en el municipio de Guatemala y sus áreas de influencia urbana, pone en peligro la vida de los pasajeros transportados, debido al uso de vehículos, que pueden presentar problemas generalizados. A pesar de ser transporte público irregular, es frecuentemente utilizado por la población ya que la flexibilidad que aportan y el sentido de oportunidad con que operan ayudan a la movilidad de destino del usuario.

A pesar de ser ilegal, este género de servicio es bastante usado por la población en general, por varias razones:

- Por la flexibilidad que aportan y el sentido de oportunidad con que operan (rutas mejor asociadas a los esquemas locales de la demanda, motilidad circunstancial de horarios y trayectos, paradas personalizadas).
- Falta de transporte público adecuado en la zona, especialmente en regiones aisladas con dificultades de acceso urbano normal.

- Y aún cuando se disponga de métodos legales de transporte público, las personas aún usarán métodos ilegales de transporte, que a menudo cobran más a sus pasajeros, por razones de horario y distancia.

Está reglamentado para la operación y prestación de servicios en el sistema integrado del TPCU del municipio de Guatemala y sus áreas de influencia, Artículo 76. UNIDADES DE SERVICIO DE TRANSPORTE SIN LA AUTORIZACIÓN RESPECTIVA. En caso en el que cualquier persona preste el Servicio de TPCU, sin autorización de licencia de operación o mediante unidades del servicio de transporte no registradas, dará lugar a la imposición de una multa de CINCUENTA MIL QUETZALES (Q.50,000.00) por cada vez que cometa esta infracción.

Fotografía 2
Prototipo de autobuses de rutas cortas,
municipios del departamento de Guatemala



Fuente: Juárez Eder. Actualidad. Periódico La Hora. Enero 10-2013.

2.2 Sistema actual del transporte colectivo subsidiado en el área metropolitana de Guatemala

El sistema de transporte público colectivo urbano en la ciudad de Guatemala, actualmente está constituido por tres diferentes medios de transporte, cada uno con modalidades diversas y características sin ninguna relación entre sí.

2.2.1 Sistema de transporte

- a) Transporte urbano tradicional
- b) Transmetro
- c) Transurbano

a. Transporte urbano tradicional

La flota vehicular de éste tipo de transporte basado en la observación, la generalidad se encuentra en un estado que no satisface las necesidades del usuario, está integrado por autobuses convencionales y preferenciales de propiedad privada. En el año 2013, el número de autobuses que prestan el servicio de transporte público colectivo urbano de la ciudad de Guatemala es de 2,926.

La referencia con el modelo de las unidades del transporte público colectivo urbano que opera en el sistema, se determina que los buses de servicio tradicional por falta de información exacta, es aproximadamente el 47 % que están en rezago, ya que el uso que han tenido está entre 13-14 años o más, mientras que el transporte denominado preferencial tampoco es ajeno a esta característica de antigüedad en sus unidades (31%), siendo un porcentual mínimo (22%) del transporte público contar con unidades de modelo más reciente, por lo que la utilidad del bien con el modelo de las unidades antiguas contablemente ya está depreciado y físicamente deteriorado.

Es preciso señalar, en cuanto al modelo de las unidades, lo que determina La Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano en el Capítulo IV, De las unidades del servicio de transporte, Artículo 25 Requisitos de las unidades del

servicio de transporte, inciso a. Las unidades del servicio de transporte a ser utilizadas, deberán cumplir con los siguientes requisitos:

A partir del año dos mil once (2011), las unidades del servicio de transporte, propiedad de los prestadores del Servicio de Transporte Público Colectivo Urbano, deberán ser nuevas y sin uso y de modelo de año de fabricación 2009 ó 2010, de conformidad con las especificaciones técnicas que sean definidas para el efecto. A partir del año dos mil veintitrés (2023) deberán ser de modelo no mayor de doce (12) años de antigüedad, con el modelo indicado en la tarjeta de circulación de la unidad del servicio de transporte.

No debe dejar de mencionarse que, el medio de transporte tradicional se caracteriza por deficiencias en la administración del servicio, se pone en peligro al usuario por la pelea que provocan los pilotos por pasaje y saturación de pasajeros (Fotografía 3), no excluyendo el índice delincriminal y extorsiones.

Fotografía 3
Servicio de transporte público colectivo urbano tradicional
Ciudad de Guatemala



Fuente: Juárez Eder. Actualidad. Periódico La Hora. Enero 10-2013.

b. Transmetro

Este tipo de transporte basado en el sistema BRT (Bus Rapid Transit), implementado en América Latina (fotografía 4), se considera que el más reciente en instalarse para su funcionamiento, es El Transmetro de la ciudad de Guatemala. La puesta en marcha para operar éste sistema inicia a finales del año 2007; tiene 11 kilómetros de troncales (servicio de transporte público colectivo urbano que se presta en vías primarias según la jerarquización de vías establecidas en el Municipio de Guatemala).

La Municipalidad de Guatemala, contempla que el sistema implementado para el servicio de transporte público es parte de un plan comprensivo de mejoramiento de la ciudad (Plan Guatemala 2020). Por información de la Empresa Municipal de Transporte de la ciudad de Guatemala, éste sistema utiliza buses articulados con lo cual al año 2013 ha transportado a 385 millones de usuarios y recorrido aproximadamente cerca de 2,400 millones de kilómetros.

Al utilizar el usuario éste servicio, tiene dos alternativas de pago, a) moneda de curso legal, b) la tarjeta inteligente tipo Mifare del Sistema Integrado Guatemalteco de Autobuses (SIGA). El servicio de Transmetro ha recibido Q.500 millones en los últimos cinco años por concepto de subsidio otorgado por el Gobierno Central con el objetivo de que el precio del pasaje sea de Q.1.00.

El recorrido de las rutas de Transmetro (Anexo B), se han establecido a lo planificado por la municipalidad capitalina, éste servicio se ha puesto en marcha al ejecutar las diferentes fases de recorrido.

- Fase uno, es el servicio primario y se focaliza como el eje sur, cubriendo extremos de inicio desde la central de mayoreo zona 12, con recorrido a través de la Calzada Raúl Aguilar Batres, Avenida Bolívar con finalización en la Municipalidad de Guatemala, zona 1.

- Fase dos, Corredor Central, implementado en 2010, su recorrido cubre desde el Amate 4^a-5^a avenidas y 19 Calle Z. 1 en recorrido por las zonas 4 y 9 hacia la zona 13 e inversa.
- Fase tres, el circuito en zona 1 denominado “Eje Central”, ruta que Transmetro cubre el circuito de la 18 a la 3^a. calle en recorrido sobre la 5^a. avenida, retornando en dirección inversa sobre la 8^a. Avenida.
- Las autoridades de la Municipalidad de Guatemala, tienen proyectado ejecutar otro eje con servicio desde La Torre del Reformador Z.9, recorriendo hacia la calle Martí-Cementos Progreso, Proyectos 4-4 y 4-6.

Fotografía 4
Prototipo de buses articulados utilizados en Transmetro,
Ciudad de Guatemala



Fuente: Empresa Municipal de Transporte de la Ciudad de Guatemala. Transmetro.

c. Transurbano

Éste sistema de transporte público denominado Transurbano, inicia sus operaciones de servicio a mediados del año 2010; el número de unidades con las que presta el servicio en la actualidad (2013) es de 455 buses normales.

Entre las características del sistema, al abordar el bus el usuario debe cancelar el precio del pasaje de Q1.00 con tarjeta prepago, los directivos de la AEAU (Asociación de Empresarios de Autobuses Urbanos), han estimado que la tarifa técnica oscila entre Q2.00 a Q2.50, cuenta con paradas establecidas, en el recorrido de las rutas existe más seguridad, sistema que los operadores oferentes consideraron que al funcionar en un 100%, generaría empleos y beneficiaría a más de 32 mil familias con un ingreso fijo mensual, mejorando la calidad de vida para un millón y medio de usuarios diariamente.

La modalidad implementada del sistema prepago, aducen los propietarios representados por la AEAU, que será para garantizar la eficiencia del servicio y mejorar la seguridad en beneficio de los usuarios y pilotos, que en la actualidad son víctimas de asaltos y asesinatos.

El hecho de prestar un buen servicio, en consideración de la entrada de Transurbano al transporte colectivo urbano, al cubrir todas las rutas del transporte público, se suponía sería la sustitución de los autobuses rojos (los cuales siguen operando), ya que según lo proyectado para la implementación de este nuevo sistema de transporte, fue considerado en cuatro fases en ordenamiento por áreas geográficas, de las cuales únicamente dos fases son las que han iniciado a funcionar.

- Fase uno, Zonas 12 y 21 de la ciudad de Guatemala.
- Fase dos, zonas 17, 18, 24 y 25 de la ciudad de Guatemala. Aldea El Fiscal, Palencia y Central del Norte.
- Fase tres, (pendiente) Mixco.
- Fase Cuatro, (pendiente) cubrirá zonas 5, 13 y 15 de la ciudad de Guatemala, Santa Catarina Pínula, El Pajón y Piedra Parada.

Es importante señalar el costo que tendrá la adquisición, implementación y funcionamiento en 100% del Transurbano, con el objetivo de modernizar el servicio de transporte público colectivo urbano metropolitano, éste ascendería a la cantidad de Q5.0 mil millones (US\$625 millones), indicando los representantes de la AEAU que el compromiso de compra sería financiado en 75% con el Banco de Desarrollo Económico y Social de Brasil (Bndes), Banca privada nacional 15% e inversión privada local 10%.

Los directivos de la AEAU, solo citan entidades, valores y porcentajes relativos a la negociación del transurbano, más no mencionan al Estado de Guatemala como parte involucrada en la aportación financiera por concepto de subsidio y otros rubros en la negociación para implementar el nuevo sistema del transporte público transurbano; (cuadro 1 y fotografía 5).

Cuadro 1
Aporte Gubernamental en apoyo al transporte público transurbano 2008-2010
Ciudad de Guatemala
(cifras en millones)

Decreto	Monto	Consideración del aporte
72-2008	Q.255.0	Diesel, mejoras en buses, agentes de seguridad, asistir al adulto mayor, obligaciones del Estado, subprograma de transporte
103-2009	Q.270.0	Implementación sistema prepago/unidades transporte público urbano
281-2009	Q. 79.8	Aportación temporal de octubre-diciembre 2009
21-2010		"Ley para el fortalecimiento y mejoramiento del transporte público de pasajeros", exoneración de impuestos a la importación de autobuses e insumos para implementar sistema prepago -Transurbano. Vigencia 3 años que feneció 06 junio 2013
TOTAL	Q.604.8	

Fuente: Elaboración propia, con base en Decretos Legislativos Emitidos 2008-2010.

Fotografía 5
Prototipo de autobuses utilizados por Transurbano
Ciudad de Guatemala



Fuente: Peña Walter. País. el Periódico. Marzo 16-2013

2.3 Integración de propietarios del transporte público

De los propietarios del transporte público al año 2000, estaban integrados por 1,039 socios y 32 consorcios, estos últimos son quienes representan a sus agremiados ante la Empresa Metropolitana Reguladora del Transporte y Tránsito –EMETRA-, entidad constituida en el año 1996, mediante Decreto 106-96 del Congreso de la República.

Constituida la empresa municipal de tránsito EMETRA; inicia un nuevo proceso de adjudicación y concesión de las diferentes rutas del transporte colectivo de la ciudad capital, es importante mencionar que, de los 32 consorcios existentes antes del nuevo proceso, estos se reorganizan derivado de las nuevas disposiciones de la empresa municipal de transporte público, reduciéndose de 32 a 13 nuevos concesionarios; (cuadro 2 y gráfica 1).

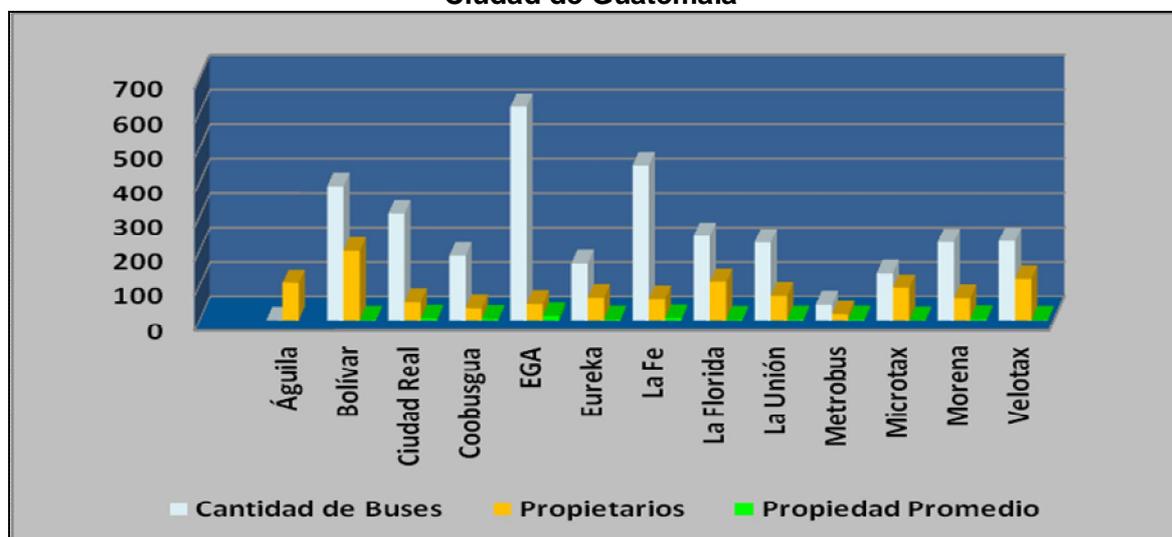
¿Por qué se redujo el número de concesionarios? Se determinó que para seguir operando en el sistema de transporte público, los propietarios de buses, deberían sufragar el monto establecido por la Corporación Municipal al otorgárseles la concesión, cuya cantidad proporcional es sobre Q.750 mil para la fianza de cumplimiento, que garantice la prestación del servicio, siendo ésta la razón por la que se dio otra formación de consorcios, relegando a varios propietarios de buses por limitantes económicas; quedando a la vez establecido, que los socio-propietarios deben cumplir con el desembolso que les corresponde cancelar en tiempo y monto, con la finalidad de sustentar gastos de la concesionaria que los representa.

Cuadro 2
Propiedad de los Concesionarios del Transporte Público al 2008,
Ciudad de Guatemala

Concesionario	Empresa	Cantidad de buses	Propietarios	Propiedad promedio	Zonas que cubren
1	Águila	s/d*	107		14
2	Bolívar	389	200	2	2, 8, 21
3	Ciudad Real	309	52	6	12, 13
4	Coobusgua	186	35	5	1, 3
5	EGA	618	47	13	9, 4, 19
6	Eureka	164	64	3	17
7	La Fe	448	60	7	5, 20
8	La Florida	243	110	2	18
9	La Unión	224	70	3	7, 10
10	Metrobus	45	18	3	15
11	Microtax	136	93	1	11, 15
12	Morena	225	63	4	16
13	Velotax	228	120	2	4, 6
	Total	3,215	1.039	3	

Fuente: Elaboración propia, con base en información de la Empresa Municipal de Transporte. Ciudad de Guatemala.
s/d* = sin dato

Gráfica 1
Empresas Concesionarias, Propiedad y Cantidad de Buses
del Transporte Público Colectivo Urbano al 2008
Ciudad de Guatemala



Fuente: Elaboración propia, con base en información de la Empresa Municipal de Transporte. Ciudad de Guatemala.

Las formas de organización que han adoptado los propietarios del servicio de transporte público, son diferentes: cooperativas (48%), consorcios (24%), sociedades anónimas (14%), compañía limitada (7%) y asociaciones (7%), (cuadro 3).

Cuadro 3
Organización Estructural de los Concesionarios del Transporte Público al 2008
Ciudad de Guatemala

No.	Empresa	Cooperativas	Consorcios	Soc. Anónima	Compañía Ltda.	Asociaciones	%
1	Coobusgua	48%	24%	14%	7%	7%	100%
2	EGA						
3	Eureka						
4	La Fe						
5	La Florida						
6	Morena						
7	Águila	24%	14%	7%	7%	100%	
8	Bolívar						
9	La Unión						
10	Ciudad Real	7%	7%	100%			
11	Microtax						
12	Metrobus						
13	Velotax	7%	7%	100%			
Total		48%	24%	14%	7%	7%	100%

Fuente: Elaboración propia, con base en información de la Empresa Municipal de Transporte. Ciudad de Guatemala.

El esquema de organización que mantenían al 2008 los transportistas, nuevamente tiene cambio significativo en el 2009 luego de un proceso de reorganización, ésta quedó integrada por 4 empresas de transporte, constituidas por 4 accionistas, e igual número de Sociedades Anónimas (Anexo C). Son éstas cuatro sociedades mercantiles quienes ejercen el control y manejo del sistema del transporte público en la ciudad de Guatemala al año 2013.

La constitución de estas sociedades en una de sus atribuciones principales es la de recibir y distribuir el subsidio que el Gobierno otorga a los transportistas, así como el control en el sistema de 2,926 autobuses que conforman la flota, de los cuales 455 corresponden al Transurbano para prestar el servicio.

Previo a la implementación del transurbano, la Empresa Municipal de Transporte de la Ciudad de Guatemala, en diciembre 2009, convoca a las personas individuales o jurídicas interesadas en participar en el concurso denominado “Proceso de autorización de licencias de operación del servicio de transporte público en el municipio de Guatemala y sus áreas de influencia”, al término de éste concurso participaron las cuatro sociedades anónimas que conforman la AEAU y cuatro empresas individuales, siendo éstas las acreditadas para concederles la adjudicación de 109 rutas del transporte en la ciudad de Guatemala; (Anexo D), como términos en éste proceso adjudicatario, la autorización de las licencias de operación es por 25 años.

2.4 Rutas y sectores que cubre el transporte público colectivo urbano

Debido a la concentración productiva, expansión territorial y aumento de habitantes en la ciudad de Guatemala y municipios cercanos, las rutas que cubre el transporte público, se han prolongado en recorrido, condición que permite habilitar dos servicios para partir la ruta original, y el usuario duplica el pago del pasaje. Rutas, zonas y sectores que cubre el transporte público en Guatemala, (Anexo E).

2.5 Tarifas

Los operadores del sistema del transporte público en la ciudad de Guatemala, justifican desde hace varios años que es necesario un subsidio del estado para que el precio de la tarifa no se incremente.

En el mercado del transporte público, sí imperan normas que otorgan privilegios oligopólicos, debe ser obligatorio en la práctica controlar el subsidio otorgado en beneficio del usuario y los precios que cobran, para evitar utilidad de rentas extras de los oferentes.

La tarifa del transporte colectivo en la ciudad de Guatemala, ha tenido variantes periódicas de precio. En 1969 se origina la primera pretensión por incrementar el precio del pasaje, derivado de la presión que ejerció el Sindicato de Pilotos Automovilistas a favor de sus agremiados por un salario más digno; razón por la que los propietarios del transporte público, no dudaron en que la opción inmediata a considerar sería aumentar el precio del pasaje de Q. Q.0.05 a Q.0.10 previa autorización de las autoridades edilicias, sumado a ésta solicitud ampliaron otras pretensiones, subsidio en combustible, exoneración de arbitrios municipales así como exenciones y exoneraciones fiscales.

Es a finales del año 1973, cuando de manera inconsulta, ilegal y no autorizada por la Municipalidad capitalina los transportistas aumentan el precio de Q.0.05 a Q.0.08 de lunes a sábado y Q.0.10 para días domingo y festivos, dada ésta ejecución de incremento sin autorización, iniciando el año 1974 las autoridades edilicias intervienen el transporte como medida de presión para que los transportistas siguieran prestando el servicio en las condiciones anteriores, a lo que estuvieron anuentes siempre y cuando se les concedieran beneficios.

Como consecuencia, el propósito básico de garantizar la estabilidad y continuidad de la tarifa en el precio del pasaje, se ha concretado en la política gubernamental de otorgar subsidio a los propietarios del transporte público desde 1974.

No obstante el sistema de transporte del área metropolitana de Guatemala ha sido razón de desgaste continuo, referido en este caso a la tarifa, ya que ha generado controversias en diferentes períodos las pretensiones al alza, donde la población usuaria, es la más afectada, mientras que los operadores-propietarios del transporte siempre han expresado que al precio de la tarifa vigente (indistintamente sea la época) con la que están prestando el servicio les es imposible continuar.

Dadas las características del sistema de transporte público en la ciudad capital, el concepto tarifario ha sido razón de polarización entre las partes involucradas. En 1978, surge un nuevo desacuerdo, los participantes son nuevamente los pilotos demandando incremento salarial, aduciendo los propietarios que están anuentes a la petición, pero que no son capaces de solventarles su situación por inconsistencias en el precio de la tarifa.

Es importante enfatizar que dados los continuos conflictos tarifarios y otras irregularidades del sistema de transporte público, se formó una Comisión Interdisciplinaria, con el propósito de encontrarle salida al tema del transporte colectivo urbano de la ciudad de Guatemala. Una recomendación propuesta por dicha comisión dice: que la Municipalidad de Guatemala debía prestar el servicio por medio de una Empresa Única de Transporte, esta empresa debía mantener la tarifa única de Q.0.05, y su manejo financiero y administrativo sería autónomo, y que el subsidio-diesel continuara.

La tarifa ha mantenido continuidad, a pesar de los intentos repetitivos de incremento por parte de los propietarios del transporte público, es en 1982 cuando sube el precio del pasaje en un 100% autorizado de Q.0.05 a Q.0.10, manteniéndose hasta 1985.

En el período 1986-89, sube el precio del pasaje, por lo que la nueva tarifa establecida por los transportistas será de Q.0.15, esta decisión fue unilateral ya que las autoridades competentes hicieron caso omiso, accediendo al nuevo precio. Consecuentemente, en 1990 los señores propietarios del transporte consideraron otro aumento al precio del pasaje, autorizando La Municipalidad de Guatemala Q.0.05 más para que la tarifa se estableciera en Q.0.20 además del subsidio.

Cuando ha sido suspendido temporalmente, parcial o total el servicio al usuario del transporte público, se ha vulnerado el derecho que le asiste al guatemalteco, ya que constitucionalmente según el artículo 131, el Estado de Guatemala por ser un servicio esencial garantiza la prestación del servicio. Regularmente ha sido la formula repetitiva de los propietarios de buses para que cuantas veces ellos consideren subirle a la tarifa, será la norma para lograr dicho propósito.

El año 1991 no fue ajeno a un nuevo incremento en el precio del pasaje, en esta oportunidad fue el 100% la afección en la tarifa, de Q.0.20 a Q.0.40. Para 1992 y los cinco años subsiguientes, el precio del pasaje vuelve a elevarse en Q.0.25 más al precio anterior, es decir que la nueva tarifa se consolidó en Q.0.65 por pasaje.

Cada vez que consideran aumentar la tarifa en el transporte, el tema origina conflicto, razón por la que la Municipalidad de Guatemala, consideró iniciar en 1994 la prestación del servicio de transporte público propio denominado Munitrans, accionado con unidades tipo tráiler, atendido por personal de la comuna y cobro de tarifa convencional de Q.0.50, fue limitado el tiempo de subsistencia de este tipo de transporte, ya que presentaba más inconveniencias y carencias que aspectos positivos para su continuidad.

La práctica repetitiva e insostenible en limitar de unidades para prestar el servicio a la población o acentuar la suspensión temporal del transporte público es la presión incidente de los propietarios de buses para lograr un nuevo aumento en el precio del pasaje.

Quiénes han padecido de esta práctica viciosa, son los usuarios, deben asistirse de otros medios de transporte cancelando tarifas elevadas. Dada la inconsistencia de fijar una tarifa regulada y controlada, ésta sufre alteración nuevamente en 1997, de Q.0.65 se incrementa a Q.0.75, manteniéndose la misma hasta 2001.

La irregularidad de cobro en la tarifa en los períodos indicados (Anexo G y gráfica 2), se complementa que, en el período 2002-2013, el precio del pasaje aparentemente ha mantenido su tendencia en el precio nominal de Q.1.00, sin embargo la vivencia

del usuario con este sistema de transporte en la ciudad de Guatemala relacionado con la tarifa, a pesar que existen normas establecidas de control tarifario dictaminadas por autoridad competente con la finalidad de proteger a los pasajeros, surgen a diario variantes de cobro a conveniencia de los operadores-propietarios del sistema y conductores de los buses que prestan el servicio.

Se ha indicado en el segmento anterior que hasta el año 2013, el precio del pasaje ha estado estable en Q.1.00, este es un precio teórico y controversial, ya que la tarifa autorizada en la práctica diaria, regularmente pierde su vigencia, debido a que los responsables en dar el servicio, aprovechan la falta de control de las autoridades y ejecutan la libertad tarifaria de manera arbitraria y antojadiza para subir sus tarifas, por lo que los usuarios por tener necesidad de llegar a sus lugares de destino, particularmente en las horas punta, horario tarde-noche y nocturno específicamente deben cancelar precios al pasaje excesivamente caro, tal es el extremo que el costo asciende en varias cuantías que oscilan entre Q.2.00, Q.3.00, Q.5.00 y hasta Q.10.00 por cada pasaje, agregando que, muchas veces el recorrido determinado de la ruta no llega a su finalización, necesitando el usuario completar la distancia pendiente, utilizando otro tipo de servicio pagando precio adicional.

La Asociación de Empresarios de Autobuses Urbanos (AEAU) en Agosto 2013, “hace público por medio de sus dirigentes, el descontento, porque la tarifa que cancela actualmente el usuario es deficitaria para ellos, razón por la que proponen a la autoridad competente, la Superintendencia de Transporte Público (Municipalidad de Guatemala), la pretensión de modificar la tarifa con un incremento al precio del pasaje estimado por ellos en Q.5.25, aduciendo también, que ya no desean seguir recibiendo subsidio, y que el mismo se brinde directamente al usuario”⁷.

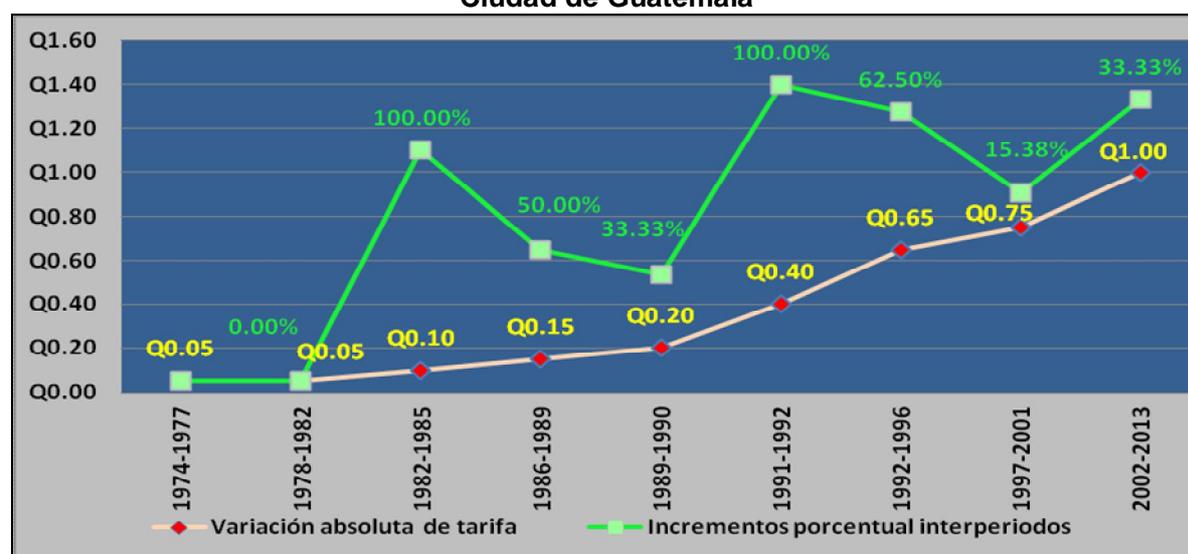
La modalidad se repite; el patrón es el mismo, la presión en sus pretensiones se orienta en dos alternativas, primero, sí lo requerido por ellos, es aumentar el precio del pasaje y este no se autoriza, saben bien que, intervendrá el gobierno de Guatemala, y les asistirá un nuevo ajuste para continuar otorgando más subsidio del

⁷ Prensa Libre Actualidad / Nacional “Comuna no acepta aumento” pág. 8, 29 de agosto 2013.

que reciben actualmente, sin considerar que la población capitalina que utiliza el servicio no tiene el menor beneficio, además el usuario ya no soporta ni puede pagar más, porque el ingreso que obtiene es insuficiente al estimar precios más altos en la tarifa del transporte público.

“El transporte público en Latinoamérica, hasta principio de los noventa las tarifas en todas partes estaban en torno a los 10 centavos de dólar. Hoy se ha multiplicado por cinco, por diez o por 15. La causa principal son las políticas públicas”⁸.

Gráfica 2
Precio de pasaje del transporte público en consideración de variación absoluta de tarifa e incremento porcentual interperíodos 1974 – 2013
Ciudad de Guatemala



Fuente: Elaboración propia, con base en variación absoluta e incremento porcentual tarifario.

El Acuerdo Gubernativo No. 359-2012, establece que el salario mínimo mas bonificación es Q. 2,421.75 mensuales, para el año 2013. El salario mínimo, será de utilidad para evaluar el gasto diario y mensual que el usuario realiza al utilizar el transporte público de la ruta 73, en relación con las tarifas nominal, real y la propuesta por La Asociación de Empresarios de Autobuses Urbanos (cuadro 4).

⁸ Óscar Figueroa. Profesor del Instituto de Estudios Urbanos de la Pontificia Universidad Católica de Chile. 2011

Cuadro 4
Proporción del gasto mensual del usuario, según tarifa del
transporte público con el salario mínimo, año 2013

Salario mínimo	Gasto del usuario según tarifa			
Q.2,421.75		Nominal Q. 1.00	Real Q1.00-10.00	Propuesta Q.5.25
	Gasto Diario	Q. 2.00	Q.10.00	Q. 10.50
	Gasto Mensual	Q.60.00	Q.300.00	Q.315.00
	% / salario mínimo	2.48 %	12.39 %	13.01%

Fuente: Elaboración propia, con base en salario mínimo año 2013. Ministerio de Trabajo y Previsión Social

Se considera que un porcentaje alto de las familias ubicadas en el área urbana, no está en condiciones favorables de solventar los precios de mercado en concepto tarifario por los servicios de transporte público, en desplazamientos básicos de abordar cuatro buses al día como mínimo, no se diga para quienes utilizan a diario más unidades de servicio, lo que significa que este rubro en pago de la tarifa por el precio del pasaje puede llegar a absorber más del 13% del ingreso de las familias.

2.6 Porqué se creó el subsidio y las condiciones para otorgarlo

a. ¿Por qué subsidiar al transporte público colectivo urbano de Guatemala?

Como primera alternativa de este segmento, se determinará la interrogante ¿por qué subsidiar al transporte público? Se considera que el otorgamiento de subsidio al transporte se justifica desde el punto de eficiencia económica y equidad distributiva.

b. Eficiencia económica:

Es la eficiencia con la cual un sistema económico utiliza los recursos productivos a fin de satisfacer sus necesidades. El concepto significa en materia de producción,

“utilizar los factores de producción en combinaciones de menor coste, en consumo, asignación de gastos que maximicen la satisfacción (utilidad) del consumidor”⁹

c. Equidad distributiva:

Es la justa distribución de los recursos y bienes para poder alcanzar el estado pleno de bienestar, un estado utópico. La equidad distributiva es uno de los objetivos principales de la economía al igual que lo es el evitar los “Fallos del Mercado” para lograr la eficiencia económica.

El incremento en el precio del petróleo (variable exógena) y sus derivados en la década de los años de 1970, fue razón para que las economías en el mundo sufrieran impacto económico de gran magnitud, (con mayor presencia en países dependientes a éste producto).

Guatemala, no fue la excepción a ésta variable, ya que los precios de mercado a nivel general tuvieron repunte al alza, como las gasolinas superior, regular y diesel, así como su incidencia en otros insumos utilizados en el transporte público colectivo urbano para su funcionamiento, ya que dejaron sentir su efecto inmediato.

Como consecuencia de la variación en los precios por el incremento de los combustibles e insumos de uso en el transporte colectivo, para evitar el aumento de la tarifa en el precio de pasaje del transporte público, El Estado de Guatemala consideró la obligación a partir del año 1973, (Anexo F), según Decreto 42-74 del Congreso de la República otorgar subsidio a los empresarios del transporte público, autorizándoles 600,000 galones de diesel al mes, y exoneración de otros impuestos afines a este sector por un período de dos años, con el propósito de mantener y mejorar la calidad del servicio para la población objetivo y darle continuidad a los precios del pasaje en beneficio del consumidor. Desde entonces el subsidio al transporte público, ha sido recurrente, por lo que se considera importante realizar una descripción breve de los decretos ley de mayor trascendencia y su contenido:

⁹ Michael P. Todaro: “Economic Development”. Longman (Londres y New York) 1997 (6th edition) pág. 687

Según, Decreto Ley 65-78 del Congreso de la República, de urgencia nacional otorga al transporte público y Asociaciones-Cooperativas formalmente constituidas subsidio por un monto de Q.50.5 millones anuales para un período de cinco años a partir de octubre 1978. Se reguló subsidiar tres centavos y medio de Quetzal (Q.0.035), por cada pasaje vendido durante una jornada diurna por hasta 800,000 pasajes diarios.

Al emitir el Decreto Ley 110-82; éste indica la derogación de los anteriores Decretos por concesión de subsidio y autoriza para que la tarifa por precio de pasaje aumente en 100%, es decir que el precio del pasaje se incrementa de Q.0.05 a Q.0.10.

Para que la población usuaria del transporte no se vea afectada, y evitar otro incremento en el precio del pasaje; el Legislativo mediante Decreto Ley 99-85, faculta al Estado conceder Q.0.05 adicionales por cada boleto vendido (máximo 900,000 boletos día).

Mediante el Decreto Ley 81-89, se concede subsidio por Q.36.0 millones semestrales, el cual tendrá carácter de temporalidad y su otorgamiento es para que prevalezca la tarifa y servicio continuo.

Complementariamente, el Decreto Ley 46-90, es vinculante al decreto anterior (81-89) en el que se da ampliación al periodo de temporalidad, determinándose que la cantidad que se otorgará por subsidio no debe superar los Q.72.0 millones anuales.

Adicionalmente, el Congreso de la República emite el Decreto Ley 8-90, concediendo subsidio complementario, con el objetivo de favorecer a los estudiantes de primaria y nivel medio por un monto de Q2.25 millones.

Al emitir el Decreto Ley 25-96, el Estado de Guatemala, mantiene y continúa otorgando subsidio a los transportistas, derivado del impuesto a los combustibles y autoriza variación en el cobro de la tarifa por pasaje de Q.0.65 en el servicio normal y para el preferencial Q.0.90; aquí, es importante hacer notar que el precio del pasaje varía ya que se incorporan dos opciones en la prestación del de servicio de transporte público.

El presente estudio relaciona el subsidio entregado a TPCU por parte del Estado de Guatemala, y su efecto en los usuarios, razón por la que no debe excluirse, el aporte institucional que el mismo Estado entrega para la implementación del sistema prepago transurbano “SIGA” (Sistema Integrado Guatemalteco de Autobuses).

Según Acuerdo Gubernativo 103-2009, se autoriza apoyo al sistema prepago de transurbano, adjudicando el monto de US\$35.0 millones (Q.280.0 millones); para entregar a la AEAU; para la compra de 3,000 buses normales y 150 articulados, con el objetivo de sustituir el total de buses rojos, y dar cobertura total en la prestación del servicio al usuario en el área metropolitana de la ciudad de Guatemala. En el mismo año se otorga otro aporte financiero para la misma finalidad por Q.56.0 millones, desembolso hecho por medio de FONAPAZ.

El subsidio otorgado por el Estado de Guatemala a los empresarios de la AEAU, ha tenido variabilidad en los montos entregados, se presenta una identificación (cuadro 5), indicando períodos gubernamentales, cantidades subsidiadas (operación), infraestructura, subsidio al adulto mayor y sistema prepago.

Cuadro 5
Subsidio al transporte público colectivo urbano según periodo presidencial
1986-2012,
Ciudad de Guatemala,
(cifras en millones)

Gobierno	Período	Operación	Subsidio		
			Infraestructura	Adulto mayor	Sistema prepago Transurbano
Cerezo Arévalo	1986-1991	Q. 345.0			
Serrano Elías	1991-1993	Q. 107.0			
De León Carpio	1993-1996	Q. 188.0			
Arzú Irigoyen	1996-2000	Q. 120.0	Q.192.0		
Portillo Cabrera	2000-2004	Q. 163.5	Q. 48.0		
Berger Perdomo	2004-2008	Q. 700.7			
Colom Caballeros	2008-2012	Q.1,305.0		Q.83.0	Q.280.0
Total		Q.2.929.2	Q.240.0	Q.83.0	Q.280.0

Fuente: Elaboración propia con base en información de Velásquez Carrera Eduardo Antonio. Crónica Económica, pág. 21, Marzo 2013.

2.7 Condiciones para otorgar subsidio al transporte público

El Estado de Guatemala, decidió intervenir para implantar subsidio a favor de los empresarios del transporte público colectivo urbano del área metropolitana, es una decisión económicamente ineficiente. El subsidio nació como resultado de la manifestación popular al incremento del pasaje de Q.0.05, y cada nuevo aumento lleva esa defensa de la población a no permitir el incremento de tarifa hasta la fecha. Sin embargo para darle continuidad al servicio y mantener la tarifa del pasaje, aparentemente inalterable, en precio con el fin de proteger al usuario, el subsidio continúa concediéndose, para que el sistema del transporte se pueda mantener, considerando que el aporte gubernamental no ha incidido en mejorar el servicio.

Cuando el Gobierno Central decidió otorgar subsidio a los empresarios del transporte público colectivo urbano de la ciudad de Guatemala, se considera que previamente se hizo necesario haber determinado aspectos importantes tales como: viabilidad, factibilidad y justificación. La “viabilidad, puede ser técnica, financiera y económica así como de aceptación por parte de los beneficiarios”¹⁰; por lo que es importante citar que la viabilidad relacionada a lo político e institucional, es necesaria como alternativa para lograr la aceptación política y su aprobación en los diferentes niveles jerárquicos de la institución o instituciones afines como otros entes involucrados. Vinculante a la viabilidad política e institucional, no debe aislarse la factibilidad como estrategia al ejecutar el otorgamiento de subsidio, señalando consecuentemente la justificación del aporte (subsidio), basado en las características y dimensiones del problema y su efecto en los usuarios del transporte público.

El subsidio otorgado a los transportistas por parte del Estado, ha sido condicionado con la presencia de argumentos diversos y divergentes, desde el contexto institucional, económico, social y político, han surgido variables desde el origen de la concesión como: incremento en el precio del petróleo y sus derivados, evitar el alza en el precio del pasaje, así como el argumento que siempre aducen los empresarios

¹⁰ AusGUIDELines, the logical framework approach, ausAID

del transporte público en que los costos de operación se han elevado por lo que se les dificulta darle continuidad al servicio.

La condicionalidad para otorgar subsidio a los transportistas está basada en la presencia de argumentos varios, por lo que debe reflexionarse y examinar todos los contextos que para ello intervienen y la forma en que se desarrollan las actividades de las personas, con el propósito de revisar los objetivos detrás de las políticas, y así evaluar en lo posible la modalidad de cambiar, sustituir o combinar los mecanismos existentes con otros instrumentos alternos.

Se puede argumentar que el subsidio que se otorga a los propietarios del transporte, es para mantener vigente la tarifa en el precio del pasaje, relativamente es eficaz, pero más bien resulta caro en términos del costo de oportunidad, pues los recursos disponibles del Gobierno son escasos en relación con la magnitud de otras necesidades siempre de carácter económico social a las que en realidad se debería de responder.

CAPÍTULO III:

SISTEMA DE SUBVENCIONES AL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO Y SU EFECTO ECONÓMICO EN EL USUARIO.

3.1 Mercado de transporte monopolístico

a. Monopolio simple y discriminatorio

En un régimen de libre competencia, el productor tiene que aceptar el precio al cual puede vender el bien producido y adaptar los costos que intervienen en el mismo proceso, en tanto que en un régimen monopolista el productor influye con sus decisiones en el precio. Esto lo hace de manera ordinaria con la finalidad de obtener el mayor excedente posible de sus ingresos sobre sus salidas para la demanda existente. Para ello se pueden indicar dos alternativas esenciales: Poder fijar un precio de tarifa calculado de manera que le permita vender la cantidad que le resulte más conveniente, lógicamente teniendo en consideración sus costos o bien ofrecer una cantidad determinada del bien, confiando en que se ha estimado casi la exactitud el mercado, esta cantidad ha de provocar los precios más ventajosos de venta. El monopolio simple, que fija un precio único, no es tan lucrativo como el monopolio discriminatorio, ya que éste fija diferentes precios para el mismo producto.

La característica relevante del monopolio en los transportes es la decisión que toma el conductor del medio para establecer precios diferentes, con rutas y horas, esto confirma que el vendedor del servicio determina el precio como es el caso del monopolio.

b. Concesiones del gobierno municipal al transporte urbano público colectivo urbano

Muchas empresas son monopolios establecidos, por orden expresa del gobierno o autoridad que le compete. Generalmente, los gobiernos regulan los monopolios, en el caso de los propietarios del transporte público colectivo urbano de la capital, se les ha otorgado licencias o concesiones con derecho exclusivo de hasta 25 años. De hecho, una de las principales responsabilidades del gobierno sería regular y controlar

los precios que cobran por prestar un servicio público, a fin de asegurar que no se abuse del poder monopolístico.

La justicia o equidad es otro argumento que se menciona con frecuencia en defensa del monopolio regulado por el gobierno. Agregando que, una de las causas principales por las que el transporte público metropolitano de la ciudad de Guatemala, servicio esencial, no ha sido eficiente, porque este no tiene competencia de mercado y las rutas otorgadas por autoridad municipal prácticamente han sido casi de carácter vitalicio, sin considerar un proceso de licitación competitiva.

La prestación del servicio de transporte público, desde su origen ha sido razón de mercado como una actividad de organización privada, prevaleciendo el interés particular por lo que es productora de rentas, sin considerar el objetivo primordial de ser un servicio prioritario para el desempeño de actividades económicas. Los propietarios del transporte público han considerado desde el inicio de su actividad organizarse de diferentes formas mercantiles, cooperativas, sociedades anónimas, limitándose a principios administrativos. Como relación histórica, la primera apertura pública de licitación considerada por la Municipalidad de Guatemala, para la creación del servicio de transporte por medio de autobuses fue en 1928.

Los propietarios del transporte público colectivo urbano, mantienen protegido el monopolio de las rutas concesionadas por la Municipalidad de Guatemala, quienes son destinatarios de subsidio gubernamental que en su momento les ha venido generando utilidad, mientras que la devolución al usuario en prestar un buen servicio, este sigue siendo carente y deficiente, opuesto a lo que establece el Artículo 30 del Código Municipal, en prestar un servicio eficiente, económico, seguro y confiable.

c. Mercado de transporte oligopólico (cooperativo)

El oligopolio forma de estructura (de mercado), que se caracteriza por unas cuantas empresas, cada una de las cuales es suficientemente grande para influir en el precio de mercado. Los productos pueden ser homogéneos o diferenciados. Es una categoría extremadamente amplia que abarca muchas formas diferentes de

comportamiento empresarial y estructural. El oligopolio es una industria en la que hay un número reducido de competidores.

Cada una de las empresas de un oligopolio es suficientemente grande como para tener cierto control sobre el precio de mercado. El oligopolio puede estar formado por 2 empresas, 20 o más, dada esta condición, en tener control del mercado es oligopolio de industria concentrada, considérese al sistema de transporte público colectivo urbano del área metropolitana de Guatemala, donde trece empresas participan y cuatro organizaciones constituidas ejercen el manejo y control. Así también algunos oligopolios contienen un número muy pequeño de empresas, cada una suficientemente grande para influir en el precio. Otros oligopolios tienen muchas empresas, pero sólo una cuantas controlan el precio del mercado.

3.2 Base legal y consideraciones para otorgar subsidios

El Estado de Guatemala, contempla los servicios públicos y el ordenamiento jurídico, lo fundamenta en base legal a través de la Constitución Política de la República. Artículo 131 “Constitucionalmente se reconoce de utilidad pública, y por lo tanto gozan de protección del Estado todos los servicios de transporte comercial y turístico, dentro de los cuales quedan comprendidos los servicios públicos”. Dado que la movilidad es una necesidad básica de la sociedad, y el servicio de transporte comercial por su importancia, es una actividad económica para la movilidad de la población por lo que goza de la protección del Estado.

Al considerar de utilidad pública el servicio de transporte comercial, y la protección que el Estado de Guatemala le asiste, se involucran otras instancias del gobierno asignadas como responsables para cumplir el mandato constitucional.

En el caso específico del transporte público colectivo urbano de la ciudad capital, por ser signatarios de subsidio, las erogaciones las aprueba por ordenamiento jurídico el Organismo Legislativo, MINFIN ejecuta el gasto público, y MICIVI entrega a quien corresponda el beneficio por subsidio.

La instancia legal para otorgar subsidio a los propietarios del transporte público colectivo urbano del área metropolitana, ha sido promulgada mediante legislación del Estado de Guatemala y Acuerdos Gubernativos del Organismo Ejecutivo.

El Congreso de la República, es el organismo que por ley constitucional, determina, asigna y otorga subsidio al transporte público colectivo, en sustento a decretos promulgados, y, acuerdos gubernativos avalados por el organismo ejecutivo.

La base legal de los aportes por subsidio al TPCU comprende el período 2004-2011 (cuadro 6, gráfica 3)¹¹. Se ha calculado proyección para los años 2012-2014 (cuadro 7 y gráfica 4), aplicando regresión lineal simple, para obtener el monto de subsidio del TPCU en función del tiempo, desde el programa Excel.

Ecuación de la regresión aplicada: Y_i = monto del subsidio y X_i = variable de tiempo (años). Entonces la ecuación que estima la variable dependiente es:

$$Y_i^* = b_{yx} (X_i) + a_{yx}$$

Y_i = Variable independiente o estimada (subsidio)

b_{yx} = Coeficiente angular o pendiente de la recta de regresión

x_i = Variable independiente (año)

a_{yx} = intercepto o término independiente

Los valores de las estimaciones de Y_i^* que genera la ecuación, denominados estimaciones puntuales deben interpretarse como estimación media o promedio.

¹¹ Ministerio de Finanzas Públicas. Obligaciones del Estado a cargo del tesoro, 2004-2011.

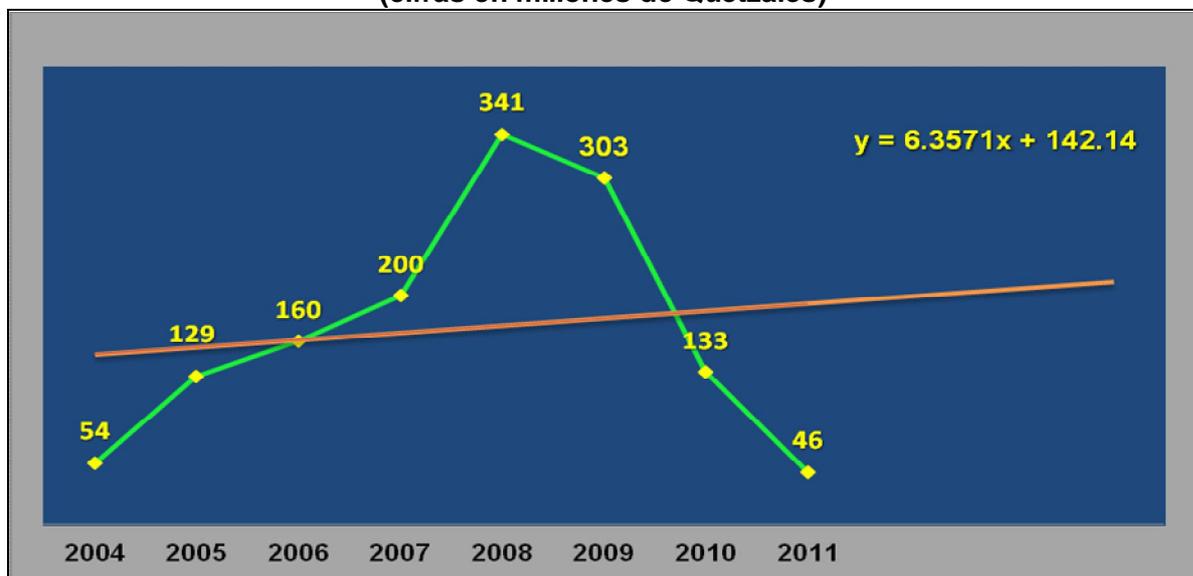
Cuadro 6
Base legal por aportes de subsidio a la AEAU 2004-2011
Ciudad de Guatemala
(cifras en millones)

OBLIGACIONES DEL ESTADO A CARGO DEL TESORO									
APORTES OTORGADOS A LA ASOCIACIÓN DE EMPRESAS DE AUTOBUSES URBANOS									
EN BASE LEGAL A DECRETOS LEGISLATIVOS Y ACUERDOS GUBERNATIVOS									
DURANTE EL PERÍODO DEL 01 DE ENERO DE 2004 AL 31 DE DICIEMBRE DE 2011									
(CIFRAS EN QUETZALES)									
Mes	EJERCICIO FISCAL								Total Período
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
Marzo	0	0	0	9,999,980.33	0	67,800,000.00	26,600,000.00	0	104,399,980.33
Abril	0	28,043,310.58	0	0	45,200,000.00	22,600,000.00	53,200,000.00	0	149,043,310.56
Mayo	0	0	49,999,632.26	37,499,522.33	45,200,000.00	0	26,600,000.00	0	159,299,154.59
Junio	6,000,000.00	0	12,499,951.27	12,499,981.84	0	22,600,000.00	0	43,000,000.00	96,599,933.11
Julio	0	0	12,499,952.92	12,499,759.44	38,600,000.00	32,501,063.02	26,600,000.00	0	122,700,775.38
Agosto	0	34,915,931.48	0	12,499,934.36	61,200,000.00	26,600,000.00	0	0	135,215,865.84
Septiembre	9,000,000.00	0	9,999,867.66	24,999,648.23	30,600,000.00	26,600,000.00	0	0	101,199,515.89
Octubre	9,000,000.00	21,999,697.51	24,999,729.21	22,499,765.17	0	26,201,778.42	0	0	104,700,970.31
Noviembre	18,000,000.00	21,999,629.69	12,499,828.21	12,499,898.68	60,000,000.00	0	0	0	124,999,356.58
Diciembre	12,000,000.00	21,999,553.79	37,499,523.62	54,999,227.98	60,000,000.00	78,612,008.22	0	3,500,000.00	268,610,313.61
TOTAL	54,000,000.00	128,958,123.03	159,998,485.15	199,997,718.36	340,800,000.00	303,514,849.66	133,000,000.00	46,500,000.00	1,366,769,176.20

BASE LEGAL	ACUERDOS GUBERNATIVOS				DECRETOS LEGISLATIVOS			ACUERDOS GUB.
	180-2004	078-2005	241-2006	052-2007	70-2008,	72-2008,	72-2008	176-2011
	273-2004	331-2005	411-2006	132-2007	Artículo 44,	Artículo 61.	Artículo 61,	406-2011
	412-2004	520-2005	444-2006	395-2007	Numeral 6,		reformado	
				562-2007	literal a).		por Decreto	
				563-2007			No. 19-2010,	
							Artículo 23	
					Acuerdo	Acuerdo		
				Gubernativo	Gubernativo			
				No. 280-2008	No. 281-2009			

Fuente: Elaboración propia, con base en información proporcionada por la Dirección Financiera del Ministerio de Finanzas Públicas. Obligaciones del Estado a cargo del Tesoro, 2004-2011.

Gráfica 3
Obligaciones del Estado a cargo del tesoro,
aportes de subsidio a la AEAU, 2004-2011
(cifras en millones de Quetzales)



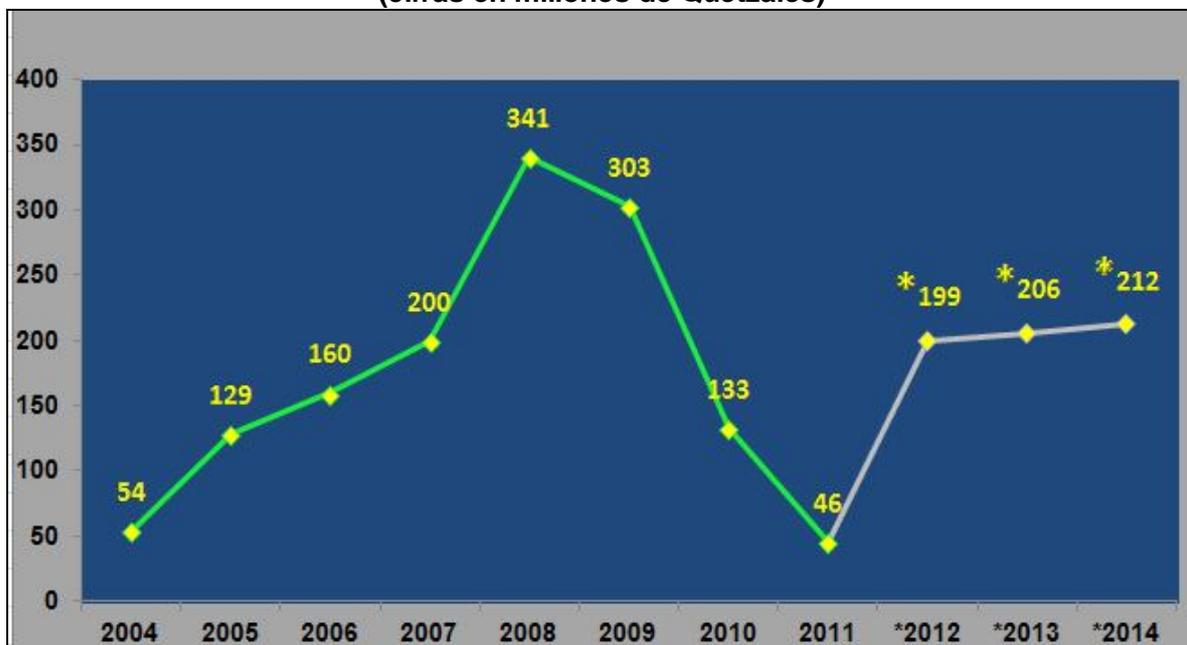
Fuente: Elaboración propia, con base en datos proporcionados por la Dirección Financiera del Ministerio de Finanzas Públicas. Obligaciones del Estado a cargo del Tesoro.

Cuadro 7
Proyecciones 2012-2014 aportes subsidio a la AEAU, con base en
Obligaciones del Estado a cargo del Tesoro período 2004-2011
(Y* cifras en millones)

X =	Y =	Y = 6.357x + 142.14			
A = Información del Ministerio de Finanzas Públicas, período 2004 - 2011					
B = Proyección período 2012- 2014					
Año	Y* =	(a)	(x)	+	b
2004	54	6.35	1		142.14
2005	129	6.35	2		142.14
2006	160	6.35	3		142.14
2007	200	6.35	4		142.14
2008	341	6.35	5		142.14
2009	303	6.35	6		142.14
2010	133	6.35	7		142.14
2011	46	6.35	8		142.14
*2012	199	6.35	9		142.14
*2013	206	6.35	10		142.14
*2014	212	6.35	11		142.14

Fuente: Elaboración propia, con base en datos proporcionados por la Dirección Financiera del Ministerio de Finanzas Públicas. Obligaciones del Estado a cargo del Tesoro. * Años proyectados

Gráfica 4
Proyecciones 2012-2014, aportes subsidio a la AEAU, con base en
Obligaciones del Estado a cargo del Tesoro período 2004-2011
(cifras en millones de Quetzales)



Fuente: Elaboración propia, con base en datos proporcionados por la Dirección Financiera del Ministerio de Finanzas Públicas.

* Años proyectados.

3.3 Traslado de recursos financieros a los propietarios de los buses (montos)

El subsidio que el Estado de Guatemala ha otorgado al transporte público colectivo urbano de la ciudad capital, ha sido recurrente y con tendencia de incremento, (cuadro 8), correspondiente al período 2005-2013.

Cuadro 8
Montos de subsidio al transporte público colectivo urbano 2005–2013
Ciudad de Guatemala
(cifras en millones)

Año	Subsidio tradicional	Subsidio al adulto mayor	Total
2005	Q129.0		Q129.0
2006	Q160.0		Q160.0
2007	Q200.0		Q200.0
2008	Q340.8		Q340.8
2009	Q303.5	Q29.0	Q332.5
2010	Q319.0	Q29.0	Q348.0
2011	Q343.0	Q25.0	Q368.0
2012	Q395.0	Q25.0	Q420.0
2013	Q395.0	Q25.0	Q420.0
Suma Total	Q2,585.3	Q133.0	Q2,718.3

Fuente: Elaboración propia, con base en Estudio del Subsidio del Sistema de Transporte Urbano de Pasajeros en la Ciudad de Guatemala. Acción Ciudadana. Marzo 2013.

Los datos del cuadro anterior corresponden al periodo 2005-2013, la suma total es referencia únicamente al período indicado, porque el gobierno ha presupuestado, asignado y ejecutado subsidio al transporte público, durante su vigencia (desde 1973).

Según datos proporcionados por el “Ministerio de Finanzas Públicas, se indica que el primer subsidio directo entregado a los propietarios del transporte público colectivo urbano de la ciudad capital fue en 1976, cuando se les hizo entrega de Q.3 millones 129 mil 913. Consecuentemente se registran aportes anuales secuenciales, hasta la fecha (2013)¹², (Anexo H).

¹² Prensa Libre. Actualidad / Nacional. “Subsidio a buses capitalinos se otorga desde 1976”. Pág. 6, Julio 3/2013.

El subsidio monetario no incluye exoneración de impuestos, implementación del sistema prepago, paradas seguras e instalación de cámaras de seguridad, que son financiadas por otras instituciones de gobierno.

3.4 Consideraciones sobre la entrega del Subsidio

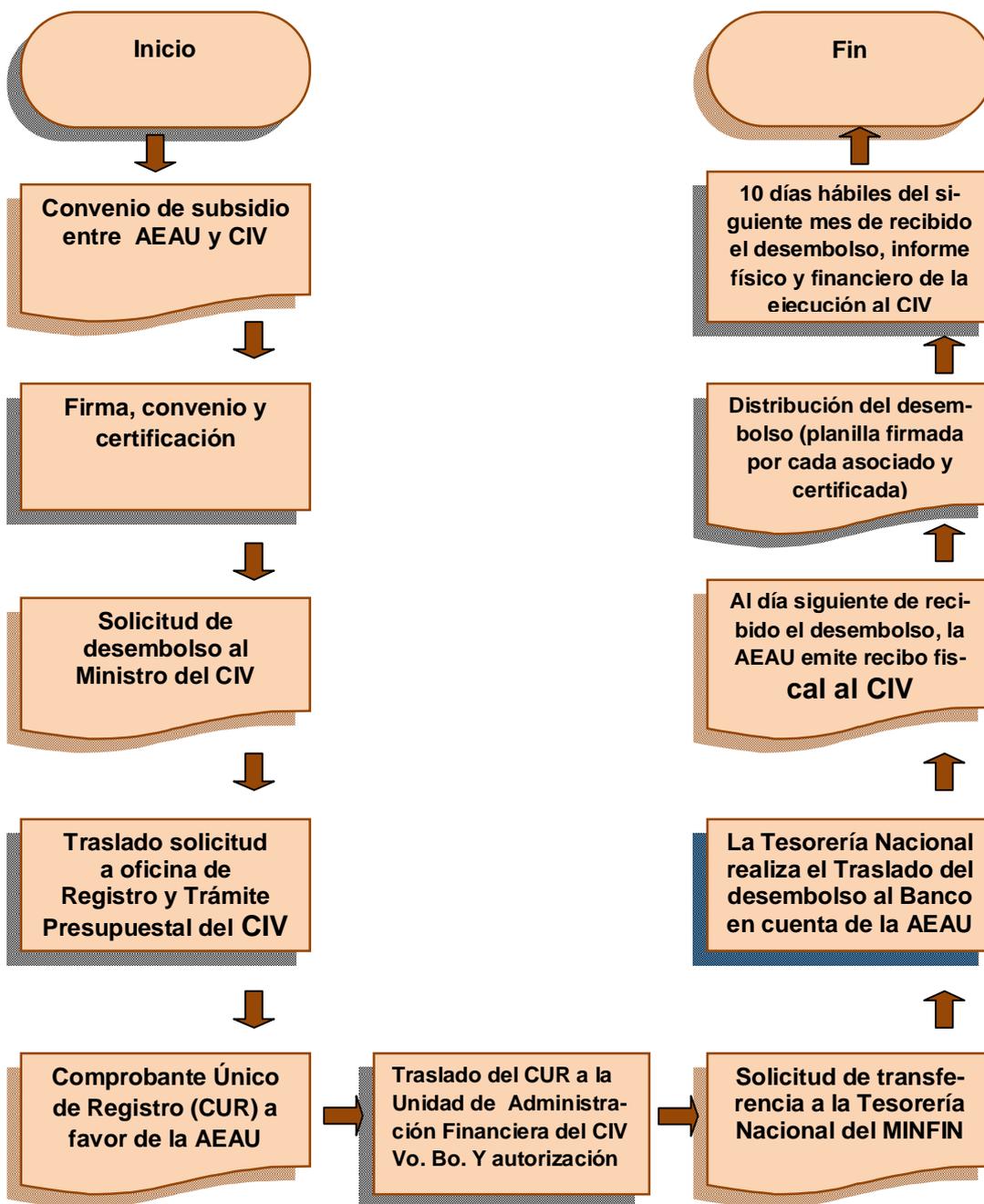
La forma de entregar subsidio a los propietarios de buses, ha variado, la transformación social de los propietarios de los buses dentro de la AEAU condujo a cambio en el nombre consignado en el presupuesto general de la nación, motivo que ha polarizado a los propietarios del sistema de transporte público.

El control que ejerce la AEAU sobre este subsidio es mayor que el resto de propietarios. Hasta el 2012, se registraba en el presupuesto de egresos de la nación como “subsidio al transporte urbano”, y en el 2013, se modifica en sustento del artículo 5 de la Ley General de Presupuesto por “subsidio a la AEAU” directamente, se puede observar en flujograma 2.

Derivado del cambio que modificó la entrega del subsidio a los transportistas a partir de 2013, han surgido manifestaciones públicas y jurídicas documentadas en notas de medios escritos, denuncias penales y civiles en tribunales de justicia respectivos por parte de la Asociación de Propietarios de Autobuses Urbanos de la Ciudad de Guatemala y Municipios Adyacentes (ASOPAGUA), aduciendo estos, que el cambio viola el principio constitucional de igualdad, y que no están de acuerdo que el subsidio que el Gobierno otorga al transporte urbano sea canalizado a través de una asociación (AEAU).

ASOPAGUA entrega mensualmente por cada autobús la cantidad de Q1,566 a la AEAU para recibir el subsidio correspondiente.

Flujograma 2
Mecanismo de entrega del subsidio por MICIVI
a los miembros de la AEAU, año 2013
Ciudad de Guatemala



Fuente: Elaboración propia, con base en información del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.

Actualmente, el subsidio que el Gobierno aporta a los propietarios del transporte es de Q35 millones mensuales, Q420 millones por año. El subsidio al registrarse en las erogaciones anuales como obligaciones del Estado, está en consideración de: lo presupuestado, y lo entregado efectivamente. El subsidio, es entregado directamente por el ministerio MICIVI a la AEAU, quien se encarga de la distribución a los propietarios del sistema de transporte.

3.5 Distribución del subsidio según destino del gasto

Cuando la Tesorería Nacional realiza el traslado del desembolso por subsidio al banco en cuenta de la AEAU, quien se encarga de distribuirlo entre sus agremiados, indistintamente cual sea su destino específico, a pesar que el Congreso no establece como debe repartirse el subsidio y exime al Ministerio de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda de toda responsabilidad en la forma que la AEAU realice la distribución del monto del subsidio, ya que es a esta institución gubernamental a quién se le asigna dentro de su presupuesto los montos destinados al subsidio del transporte público de la ciudad de Guatemala.

Al indicar que el Ministerio de Comunicaciones no tiene responsabilidad en la distribución del subsidio que reciben los transportistas, no implica que dicho Ministerio no tenga registros desglosados según destino del gasto por la aportación del subsidio a los propietarios del TPCU. El cuadro 9, presenta la forma en que se distribuye el gasto, referencia del año 2011.

Cuadro 9
Distribución del subsidio aportado a la AEAU,
según destino del gasto, año 2011,
Ciudad de Guatemala
(cifras en millones)

Base Legal	Convenio y fecha	Fecha	Mes de cobertura	Monto	Mensual	Diesel	Seguridad	Trans-urbano
Decreto 34-2011	3-2011-DSM (AEAUCIV)	11-mar 2010	ene-11 feb-11	Q50	Q29 Q29	Q21 Q21	Q8 Q8	Q0 Q0
Acdo.Gub. 176-2011	4-2011-MFP (MINFIN-AEAUCIV)	10-jun 2011	mar-11	Q43	Q35	Q21	Q8	Q6
Decreto 34-2011	5-2011-DSM (AEAUCIV)	22-dic 2011	abr-11 may-11 jun-11 jul-11 ago-11 sep-11 oct-11 nov-11	Q250	Q35 Q35 Q35 Q35 Q35 Q35 Q35 Q 5	Q21 Q21 Q21 Q21 Q21 Q21 Q21 Q4	Q8 Q8 Q8 Q8 Q8 Q8 Q8 Q4	Q6 Q6 Q6 Q6 Q6 Q6 Q6 Q1
Totales					Q343	Q210	Q84	Q49

Fuente: Elaboración propia, con base en información del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.

a. Servicio de seguridad al transporte urbano público colectivo urbano

Uno de los destinos del gasto por distribución mensual del subsidio otorgado a los propietarios del transporte público, que muestra el cuadro 9 en concepto de seguridad por Q8 millones, es la cantidad para dotar de guardias armados a las unidades rojas y azules.

“Según documento firmado entre el Ministerio de Comunicaciones y la AEAU, el Ministerio de Finanzas eroga 8 millones de quetzales mensuales para pago de los servicios de seguridad privada a razón de dos mil agentes (2,000) con una remuneración de cuatro mil quetzales (4,000) cada uno¹³”.

¹³ Escalón Sebastián, Mejía Dénny. Plaza Pública. Transporte Urbano. La debacle subsidiada. 12 de marzo 2013.

b. Procesos de adquisición servicio de seguridad privada por parte de la AEAU

La seguridad en los buses del transporte colectivo de la ciudad capital es asistida por agentes privados, y es parte del subsidio otorgado por el Estado, se hace necesario indicar cuál es el proceso que lleva la adquisición del servicio por parte de la AEAU. Está establecido, que al utilizar recursos del Estado para adquirir este servicio, es el sistema de Guatecompras el indicado para realizar el proceso que corresponde, lo sustenta el artículo 54 de la Ley de Contrataciones del Estado.

De la seguridad privada-AEAU, se indican números de contratos, empresas y montos para el servicio de seguridad privada en el transporte público colectivo. Los contratos que vinculan a la AEAU y empresas de seguridad privada entre el período de mayo 2010 a julio 2013 (32 meses) registran asignaciones de cuantía significativas, y como son vinculantes al subsidio aportado, es preciso indicarlas, (cuadro 10).

Cuadro 10
Contratos de servicios de seguridad privada realizados por la AEAU
para el transporte público urbano, período mayo 2010 – julio 2013
(cifras en millones)

NOG	EMPRESA CONTRATADA	MONTO	PERÍODO
1120476	Protección Metropolitana, S.A.	Q 64	Mayo/Diciembre 2010
1421859	Protección Metropolitana, S.A.	Q 88	Febrero/Diciembre 2011
1876538	Protección Total, S.A.	Q 48	Enero/Junio 2012
2404842	Protección Total, S.A.	Q 56	Enero/Julio 2013
	TOTAL	Q256	

Fuente: Elaboración propia, con base en información de datos www.guatecompras.gt

c. Modalidades principales de subsidio al transporte de pasajeros

“La experiencia internacional con los subsidios al transporte de pasajeros permite identificar siete modalidades principales de subsidio al transporte de pasajeros”¹⁴:

¹⁴ Estupiñan et ál., 2007; Cervero, 2011

- Transferencias monetarias directas:

Este subsidio a la demanda –es decir, a los usuarios- consiste en el otorgamiento de montos de dinero para compensar aumentos en el costo del servicio de transporte a usuarios de menores ingresos. Los beneficiarios de las transferencias son identificados a partir de determinados criterios de elegibilidad, basados en indicadores socioeconómicos.

En Chile se maneja este sistema, haciéndolo efectivo con transferencias monetarias a los hogares que reciben planes sociales para compensarlos por los crecientes precios del transporte y el combustible. En la ciudad de Santiago de Chile las transferencias probaron ser más progresivas y mejor focalizadas en los sectores más pobres, en comparación con subsidios específicos como la reducción de las tarifas o del precio del combustible. Todos los gastos son financiados con fondos del Presupuesto.

- Tarifas diferenciales:

Este tipo de medidas segmentan la tarifa con el objetivo de beneficiar a los más desfavorecidos. Sus efectos no son necesariamente progresivos dado que la asignación suele estar basada en categorías generales no asociada al nivel socioeconómico (como estudiantes o jubilados), y, por lo tanto, pueden incluir a persona que no necesariamente requieren el subsidio.

- Vales de transporte:

Son otro tipo de subsidio a la demanda en el que parte del salario de los trabajadores formales es pagado por las empresas privadas en abonar el transporte público.

En 1985, se creó en Brasil el Vale Transporte, un mecanismo de subsidio a la demanda en el que el empleador retiene un 6% del salario a cambio de entregar al trabajador vales (con vencimiento mensual) por un monto equivalente a ser utilizados en el transporte público, teniendo en cuenta que la adhesión al programa es

voluntaria. En contraste, el Vale Transporte adolece de importantes problemas de exclusión, filtración del subsidio hacia los sectores de ingreso medios.

- Subsidios cruzados con mecanismos de autoselección:

Es otro modo de subsidiar al transporte que usualmente se aplica cuando coexisten servicios de distinta calidad, (por ejemplo, el servicio regular y el servicio diferencial de colectivos). Se financia a través de transferencias de la capacidad de consumo de distintas categorías de usuarios.

- Tarifa plana:

Es otra forma de subsidio cruzado a la demanda. Los pasajeros que viajan distancias cortas pagan una tarifa promedio y cubren así los costos excedentes de los pasajeros que viajan distancias más largas.

México, por ejemplo, utiliza una tarifa plana en todos los medios de transporte público, con excepción de las combis (microbuses).

- Subsidios condicionados a la oferta:

En estos beneficios a las empresas prestatarias la condicionalidad consiste en la vinculación, parcial o total, del nivel del subsidio a indicadores de desempeño pero no necesariamente de calidad- como la cantidad de pasajeros transportados o los kilómetros recorridos.

Las asignaciones del Estado nacional de Argentina, han tomado la forma de un subsidio a la oferta: se transfieren recursos a las empresas privadas, a título de resarcimiento tarifario, como forma indirecta de compensar a los usuarios. Pero el subsidio se otorga sin garantías de que la oferta sea eficiente y con el riesgo de que se estén generando rentas extraordinarias a los operadores. Es decir, sin corroborar que los subsidios lleguen efectivamente a quienes se quiere ayudar.

La asignación que ejecuta el Estado de Guatemala, al transporte público, se identifica como modalidad de subsidio a la oferta, ya que la transferencia de recursos a las empresas privadas que prestan el servicio, es con el objetivo de dar resarcimiento tarifario.

Por la modalidad del subsidio que el Estado aporta a los propietarios del transporte público, se evalúa que, a pesar del significativo gasto y en consideración de la tendencia ascendente de las concesiones periódicas, no ha garantizado que los indicadores de oferta sean efectivos, eficientes y de calidad para satisfacción del usuario.

Debe considerarse que el subsidio a la oferta, que se otorga al transporte público de la ciudad de Guatemala, se caracteriza porque genera incentivos para seguir utilizando un medio ineficiente debido a que no se refleja el precio real de la tarifa, además, puede generar efectos negativos, como rentismo extraordinario, esto implica: obtener rentas sin hacer nada a cambio; como consecuencia, no se corrobora si el subsidio otorgado, tiene su efectividad para la población que lo necesita, por lo que la evaluación del subsidio que se entrega, debiera ir más allá de la medición del peso presupuestal relativo, como indicar sí existen o no estudios de medición de impacto de parte de instancias gubernamentales.

El Gobierno de Guatemala, al otorgar subsidio a los propietarios del transporte público colectivo urbano, focaliza que, uno de sus principales objetivos es para beneficiar generalmente al usuario en el concepto del precio de la tarifa, y, para que el sistema de transporte mejore la oferta.

Para mantener la tarifa accesible al usuario al precio por pasaje en Q1, el Estado asumirá continuar otorgando subsidio a los operadores del transporte público, aunque el precio no sea el real a la tarifa.

- Subsidios no condicionados a la oferta:

Suelen ser los beneficios más nocivos y distorsivos dado que a la típica baja focalización de los subsidios a la oferta se suma la ausencia de incentivos adecuados para la mejora del servicio. El otorgamiento del subsidio no está atado a estándares de desempeño (como aumentos de productividad, contención de costos, cantidad de pasajeros transportados, etc.), ni a ningún otro objetivo económico, social o ambiental.

3.6 Objetivos de los subsidios

Se iniciará indicando que el pensamiento económico convencional asocia subsidios con medidas populistas y, por lo tanto, nocivas de la estabilidad fiscal. Mientras los subsidios al consumo de energía eléctrica, gas, agua y transporte público beneficia a millones de personas, lo que define el carácter de populista en términos estrictos sin (des)calificación.

Los subsidios tienen un objetivo económico y un componente político. No son gastos que el Estado debe ahorrar para no generar distorsiones, como insiste la ortodoxia y algunos miembros considerados heterodoxos. Unos y otros recortan el significado central de los subsidios.

“La conquista de la anulación del aumento se traduce en un beneficio para las capas más pobres de la población, que son las que usualmente utilizan el transporte público”¹⁵.

La política de subsidios tiene impacto sobre el ingreso real de la población, especialmente de aquellos sectores en los que bienes y servicios subsidiados tienen un peso relevante en la canasta de consumo.

Así mismo, los subsidios a servicios públicos objetivamente tienen también un efecto indirecto sobre el crecimiento de la economía, en la medida en que mejores ingresos posibilitan un mayor consumo dinamizando la demanda agregada. Los subsidios son

¹⁵ Emir Sader. Economía, Transporte público. Página / 12. 23 de junio 2013

un factor relevante de una política fiscal expansiva, que tiene efectos positivos sobre la economía.

De manera directa, alimentan el nivel de actividad vía la expansión del gasto público, componente central de la demanda agregada. Indirectamente, inciden sobre el crecimiento económico en virtud de su capacidad potencial de estimular la demanda de inversión (pública y privada) y el consumo. Por lo tanto, eliminar o reducirlos implica una contracción fiscal con el consiguiente resultado opuesto al de esa expansión.

Los países latinoamericanos han incorporado y mantenido los llamados "subsidios universales", aplicados a la electricidad, agua potable, educación, transporte público y otras asignaciones con el objetivo de beneficiar al usuario, independiente de su capacidad de pago.

“En total, Latinoamérica gasta entre el 5% y el 10% de su Producto Interno Bruto en subsidios y, como regla general, al menos un tercio de esos subsidios son otorgados al 20% más rico de la población, pero cuando una buena parte de estos subsidios son capturados por los más ricos, en países que todavía tienen grandes tasas de pobreza, es una práctica moralmente dudosa y económicamente disparatada”¹⁶.

Una de las herramientas más importantes que tienen los gobiernos para intervenir en la economía y la sociedad son los subsidios. Guatemala no es ajena a esta tendencia, por lo que anualmente una proporción del presupuesto del Estado se destina a programas que constituyen subsidios.

¹⁶ *Andrés Oppenheimer, entrevista realizada a: Marcelo Giugale, jefe del departamento del Banco Mundial encargado de estrategias de disminución de la pobreza en Latinoamérica. Los subsidios a los ricos en Latinoamérica.13/Diciembre/2008.*

3.7 Exoneraciones fiscales de las cooperativas

El transporte público colectivo de la ciudad capital, funcionalmente ha estado constituido en cooperativas, razón por la que el sistema ha sido beneficiado en recibir exoneraciones fiscales otorgadas por el gobierno.

Emitir el decreto 21-2010 “Ley Para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Transporte Público de Pasajeros para exonerar a las empresas o asociaciones del transporte público” en su contenido: “El artículo 3, exonera del IVA y demás derechos arancelarios a la importación por un período de 24 meses de “...equipos para la implementación del sistema prepago, sistemas de control de pasajeros, sistemas de gestión de flotas, sistemas de información en los autobuses, sistemas GPS y grabación digital, sistemas de cómputo, molinetes de control de pasajeros y equipos especiales necesarios únicamente destinados para la implementación de los buses, las estaciones y los patios para el sistema PREPAGO...”

El artículo 4, exonera del IVA y demás derechos arancelarios a la importación por un período de 24 meses”...todo lo relacionado al licenciamiento de software y equipos necesarios para la implementación del sistema prepago, tarjetas de acercamiento sin contacto, cajeros automáticos especiales para el sistema prepago, sistemas de control de pasajeros, sistemas de gestión de flotas, sistemas de información en los autobuses, sistemas de localización satelital –GPS- y grabación digital, sistemas de cómputo, molinetes de control de pasajeros y equipos especiales necesarios únicamente destinados para la implementación del sistema prepago en los autobuses, las estaciones y los patios de resguardo de mantenimiento, centros de atención al cliente, servicio de call center, para el sistema PREPAGO...”

El contenido de la ley de Cooperativas, y su relación con el transporte público colectivo urbano de la ciudad de Guatemala, El Ministerio de Economía, como institución del Estado adherida directamente al proceso por exención del impuesto al valor agregado (IVA) a cooperativas; registra instructivo de trabajo ME-D-ITR-SG-IVA-05, Versión 04, con vigencia a partir del 2 de agosto de 2012, para su funcionamiento y aplicación (Anexo i).

Los cooperativistas como dice la ley no deben de obtener utilidades, sino distribuir y aplicar a inversión o mejoras de las cooperativas, pero excluye la entrega a los socios cooperativistas.

3.8 Sistemas de control

Los programas y proyectos públicos que proveen subsidio a los propietarios del transporte público colectivo de la ciudad de Guatemala, sería importante abordar cuál es la operatividad en la entrega del subsidio, qué resultados, los problemas de eficacia y algunos otros aspectos institucionales. Sin embargo, dada las limitaciones de la información, control y evaluaciones existentes no permite concretizar si el subsidio entregado a los propietarios del transporte público colectivo urbano de la ciudad capital favorece o no a los grupos vulnerables.

Los montos por concepto de subsidio para el transporte en Guatemala de los recursos públicos, no tienen un control para determinar si llegan a la población objetivo.

Los aportes otorgados por el Gobierno Central, no han logrado el objetivo porque siguen funcionando unidades viejas y arruinadas, se mantiene la mala calidad del servicio, el subsidio contribuye al enriquecimiento de los empresarios, no existen registros de las operaciones, mantienen controles ocultos y falta de colaboración a la Contraloría General de Cuentas de la Nación.

Las asignaciones especiales aprobadas por el Congreso a entidades o instituciones públicas y privadas constituyen recursos públicos administrados prácticamente sin control, monitoreo y evaluación de parte de la instancia pública encargada de hacerlo que es la CGNC, porque es manejo de fondo públicos.

El mayor monto por concepto de subsidios que el Estado otorga, se registra en el Presupuesto General de Ingresos y egresos de la Nación; en el rubro “Otras Obligaciones del Tesoro” que incluye programas no asociados y asignaciones especiales del Organismo Legislativo que no son fiscalizadas.

No obstante lo anotado con anterioridad referente al control, monitoreo y la fiscalización debe ser la Contraloría General de Cuentas de la Nación (CGCN), organismo institucional que por mandato constitucional es la asignada de fiscalizar los recursos públicos. Indica “El Artículo 2 de la Ley Orgánica de la Contraloría, que es la institución encargada de fiscalizar todos los fondos públicos del Estado”.

La CGCN, como ente fiscalizador del Estado de Guatemala con relación al subsidio que aporta a los transportistas, se considera que no ha ejercido la función continua, precisa y oportuna del papel que le corresponde.

Sin embargo, a pesar del escaso seguimiento del destino del subsidio aportado con fondos del Erario Nacional, se estableció que la CGCN realizó auditoría a la representación legal de los transportistas AEAU en el período comprendido del 1 de diciembre 2004 al 23 de enero de 2008, focalizando los hallazgos que se citan a continuación:

El subsidio de Q600 millones que el Estado otorgó a los propietarios del transporte público colectivo urbano entre los años 2005–2007, se encontraron inconsistencias, como no contar con libros auxiliares de bancos, carencia de registros contables y controles específicos que garanticen la inversión del subsidio otorgado con fondos públicos.

Además indicó que la AEAU en diciembre de 2004 extravió la forma 63-A2, recibo de ingreso número 963264, por un monto de Q12 millones, que provenían del Ministerio de Finanzas Públicas, verificando que hay falta de registros contables controles y registros que garanticen la administración y distribución correcta del subsidio y la evaluación de los procedimientos contables”.

Se comprobó que los cheques emitidos por el Ministerio de Finanzas Públicas por subsidio no se emitieron a favor de AEAU, que es la representante de las 28 empresas del transporte público, habiendo consignado la emisión de los mismos a nombre de cada propietario de las unidades de transporte, por lo que recalca la auditoría en su informe, que se desconoce si el dinero entregado, se le dio el destino correcto o quedó como parte del patrimonio de los señores transportistas.

El reparo por pago de subsidio en el período fiscalizado por la CGCN, donde se indica que no debía emitirse cheque (s) a favor del (los) propietario (s) de bus (es) sino a la AEAU, se razona que ésta asignación anteriormente se realizaba con pago directamente al (los) propietario (s), y se modificó de nombre en la asignación presupuestaria, según artículo 5 de la Ley General de Presupuesto de la Nación en el año 2013. Variante de asignación presupuestaria que ha creado actualmente polarización entre los directivos de la AEAU y ASOPAGUA; considerando al último citado que en su momento escogieron para ellos mismos unos liderazgos de dudosa y eficacia transparencia.

a. Carencia de libros auxiliares de bancos

Concluye la auditoria ejecutada por la CGCN, “Falta de normas, políticas y procedimientos en la estructura de control interno en la AEAU dificultó evaluar a dónde fueron a dar los fondos del subsidio, debido a que la operatoria de caja fiscal no es técnica y sistemática. “Libros de bancos no operados; conciliaciones bancarias no realizadas, archivos inadecuados de la documentación que soporta los egresos (nóminas de distribución del subsidio) y pérdida de formas oficiales, inciden en que la información administrativa y financiera no sea confiable y oportuna”. Así mismo

refiere, la deficiencia en la operación de la caja fiscal “Existe falta en el manejo de contabilidad gubernamental de parte del presidente y tesorero de la AEAU en el control y manejo de los fondos públicos administrados.

El Instituto Centroamericano de Estudios Fiscales (ICEFI), resalta que no llevar libros de registros contables es una prueba de que los transportistas se gastan el dinero en la forma que ellos quieren. “Tienen que tener esos controles, ya que en todas las empresas serias se hace, así se sabe cuánto ingresa y cuánto sale”.

CAPÍTULO IV:

ANÁLISIS DEL SERVICIO EN LA RUTA 73 “EL NARANJO” DE LA EMPRESA EGA

4.1 El mercado

"Mercado es una expresión utilizada para describir el proceso mediante el cual las decisiones de individuos acerca de qué bienes o servicios consumir, las decisiones de empresas acerca de qué, cómo y cuánto producir, y las decisiones de trabajadores acerca de cuánto y para quién trabajar, son reconciliadas mediante el ajuste de precios y salarios"¹⁷.

“El mercado estará integrado básicamente por tres agentes económicos. El primero se representa por la empresa prestadora de servicios de transporte de pasajeros. Tal empresa tendrá como finalidad el traslado en el espacio de personas en un ámbito geográfico (urbano), a través de un medio físico (terrestre), utilizando un modo de transporte determinado (autotransporte). El segundo agente económico está compuesto por los consumidores, los cuales se representan por los usuarios del servicio ofrecido por los operadores de transporte de pasajeros.

Finalmente, el mercado estará integrado por un tercer agente económico, el Estado, el cual intervendrá de manera directa e indirecta en la toma de decisiones tanto de los usuarios como de los operadores de los servicios de transporte"¹⁸.

4.1.1 Demanda

La ruta del TPCU número 73, atiende la necesidad de desplazar al usuario desde el punto de origen hacia su destino, por lo que su demanda dependerá en utilizar el servicio de la ruta de referencia.

¹⁷ Begg D, Fischer S. y Dornbusch R. Economics. McGraw-Hill Book Company Europe. 5ª Ed, 1997

¹⁸ Islas Rivera Víctor M. Apuntes de Introducción a la Ingeniería del Transporte. UPIICSA, IPN, 1992

La demanda será más o menos intensa en unas zonas o lugares, y se debe básicamente a las concentraciones poblacionales que existen en los puntos de la ruta y en unos horarios más que otros, específicamente en las horas pico.

De lo anterior, se estimó el número promedio de viajeros en los siguientes horarios 5:00-8:00 = 95, 8:00-14:00 = 80, 14:00-18:00 = 90, 18:00-20:00 = 90, 20:00 y más = 40.

4.1.1.1 ¿Por qué el servicio de la ruta 73 del TPCU, al concentrarse la demanda es particularmente mala?

Los periodos de máxima demanda o “picos”, son lapsos en los cuales la demanda del servicio de la ruta 73 por ser línea exclusiva autorizada, está cercana, o rebasa la oferta de transporte que ofrece el operador al usuario. Estos periodos se presentan por la coincidencia en el tiempo y en el espacio de la demanda del servicio por parte de una gran cantidad de usuarios (razón: horas de entrada y salida al trabajo, escuelas y otras actividades).

4.1.2 Oferta

Como origen de la oferta del transporte público de pasajeros, se han evaluado los estándares de desempeño e indicadores de eficiencia del servicio que ofrece al usuario la ruta 73 (anexos K, L y M). La oferta puede ser ofrecida por: los gobiernos, empresa privada o de participación mixta en el ámbito nacional, regional o local. En el presente caso, esta ruta opera como empresa privada, y como prestadora del servicio, debe considerar en:

- Garantizar al menos un cierto nivel (“umbral inferior”) de accesibilidad para todos
- Maximizar los beneficios para los usuarios del servicio
- Obtención de beneficios para no usuarios por medio de reducción de congestión y daño ambiental causado por el servicio
- Promoción de desarrollo y crecimiento económico

4.1.2.1 Indicadores de eficiencia que determinan la oferta del TPCU – ruta 73

a. El precio

Normalmente, el precio del servicio está inversamente relacionado con la cantidad demandada de viajes. A menor precio, mayor cantidad de usuarios demandará el servicio de transporte ofrecido, y un aumento de precio ("tarifa") reducirá la cantidad de usuarios demandando dicho servicio. Sin embargo en la investigación de la ruta 73, los usuarios han indicado que el precio que cancelan por transportarse es alto con relación a la tarifa autorizada y varía dependiendo la hora; y no le asiste el derecho de elección, debe utilizar este servicio por ser ruta única concesionada, y cancelar el precio que le imponga el operador, para llegar a su destino u origen.

b. Calidad del servicio

El precio que paga el usuario por transportarse (esencialmente cuantitativo) debe justificar la calidad del servicio (evidentemente, con un fuerte componente subjetivo) que en general esté ofreciendo la concesionaria, para satisfacción del usuario, en tal sentido su nivel promedio es calificado regular y malo. Como elementos vinculantes a la calidad del servicio, se citan:

i) Frecuencia del servicio.

El usuario espera que los tiempos de arribo sean los requeridos, alternativa no consecuente de la ruta 73, porque el usuario espera hasta 40 minutos para abordar una unidad de transporte y obedece a la falta de control por parte de las autoridades que le compete, a pesar de estar contenido en el Artículo 16, inciso a) Monitoreo en tiempo real, Superintendencia de TPCU.

ii) Estándar del servicio.

La calidad del servicio que ofrece la ruta 73, se considera en un nivel regular aceptable, dado el mantenimiento de ciertos estándares o normas de desempeño que, aún como meta mínima, deben ser acordes con el nivel de vida de la mayoría de los usuarios.

iii) Comodidad.

La comodidad, no es satisfactoria para el usuario de la ruta 73, porque la regularidad en el uso del servicio no permite viajar sentado, con cierta amplitud, visibilidad, aire respirable, ascenso y descenso fácil, sino también limita aspectos relacionados con el recorrido de la ruta, instalaciones adecuadas para la espera y acceso a los autobuses.

iv) Confiabilidad.

Una razón frecuente de descontento del usuario al abordar el servicio que presta la ruta 73, es cuando no llevan a los pasajeros a sus destinos (no ejecuta el piloto la(s) parada(s) precisa(s) que el usuario requiere), no realiza una conexión del servicio por razones fortuitas, y no dar continuidad al recorrido de la ruta en tiempo y espacio.

c. Seguridad.

En el TPCU–ruta 73, no se protege a los usuarios ni pilotos del servicio. La responsabilidad es de las autoridades del Gobierno Central y Municipal, así como de los propietarios del sistema proveer sistemas de seguridad, para beneficio de las partes.

d. Ineficiencia

La ineficiencia en el sistema de transporte público en la ciudad de Guatemala es generalizada, y la ruta 73 no es la excepción, se puede indicar que la principal razón es por los altos costes, incluidos los económicos, que el usuario tiene que pagar por desplazarse.

e. Contaminación (área saturada)

Parte de la ciudad o área urbana en general en la que existen dos (2) o mas arterias o tramos viales, donde transita la ruta 73 El Naranjo con apreciable demanda, como incidencia, presenta en toda su extensión (ruta) o en parte de ella, niveles de alta contaminación ambiental por la aportación de elementos contaminantes: humo,

gases, ruido y congestión vehicular que comprometen la calidad de vida o seguridad de los usuarios y por ende de sus habitantes.

f. Conductor

Se considera debe ser persona calificada, autorizada y controlada por la concesionaria prestataria del servicio y autoridad competente, que sea titular de licencia de conducir vigente y correspondiente al tipo de vehículo autorizado, responsable de la conducción del autobús del servicio de la ruta 73 del TPCU, y estar sujeto al Acuerdo COM-42-2009, capítulo V, artículo 34 "Prohibiciones de los conductores", e incisos citados. Los usuarios de la ruta opinan que los pilotos son poco calificados.

g. Flota

La cantidad de autobuses asignados a la ruta 73, oscila entre 10 y 15 buses diarios, con el fin de satisfacer la demanda. Sin embargo, la cantidad de autobuses, no satisfacen al usuario por las frecuencias de despacho ("intervalos de salida") tanto para las horas de máxima demanda como para el resto del día se interrumpe, cuando disminuye la demanda. Este factor que es el número de unidades puede tener alguna causal: disponibilidad limitada de buses, búsqueda de menor costo de operación, cambio de ruta en las horas de baja demanda.

h. Frecuencia

El intervalo de tiempo en salir un bus y el siguiente para el recorrido de la ruta 73 es de 15 minutos programados, en tal sentido, se indica, que el operador prestatario del servicio no realiza en tiempo real la frecuencia, la irregularidad se aduce a la variación de horario y demanda del usuario.

i. Habilitación Vehicular

Revisión que está supeditada la flota de la ruta 73, para verificar antigüedad, titularidad, póliza de seguro y cerciorarse que los autobuses físicamente llenan los

requisitos para la prestación del servicio. Función que no aplica en tiempo y espacio la Superintendencia de TPCU.

j. Horario de servicio

La hora fijada por la autoridad municipal del TPCU, para el inicio y término de la prestación diaria del servicio de la ruta 73 es regular de 5.00 a 19.59 horas en horario diurno y de 20.00 a 4.59 horas del día siguiente para horario nocturno, consignado en Resolución de Concesión, y contenida en el COM-42-2009, Capítulo I, artículo 4, incisos 22-24 “Horario de servicio”.

k. Parada de ruta

Lugar señalado por la autoridad de la Superintendencia de TPCU de la ciudad de Guatemala, donde únicamente deben detenerse los autobuses que sirven a la ruta 73 para embarcar y/o dejar pasajeros. Sin embargo, los conductores de ésta ruta, no respetan las paradas establecidas, razón que no solo obedece estrictamente a los conductores, sino que también participa el usuario de manera directa en detener la marcha de los buses en lugares no autorizados (a conveniencia de las partes).

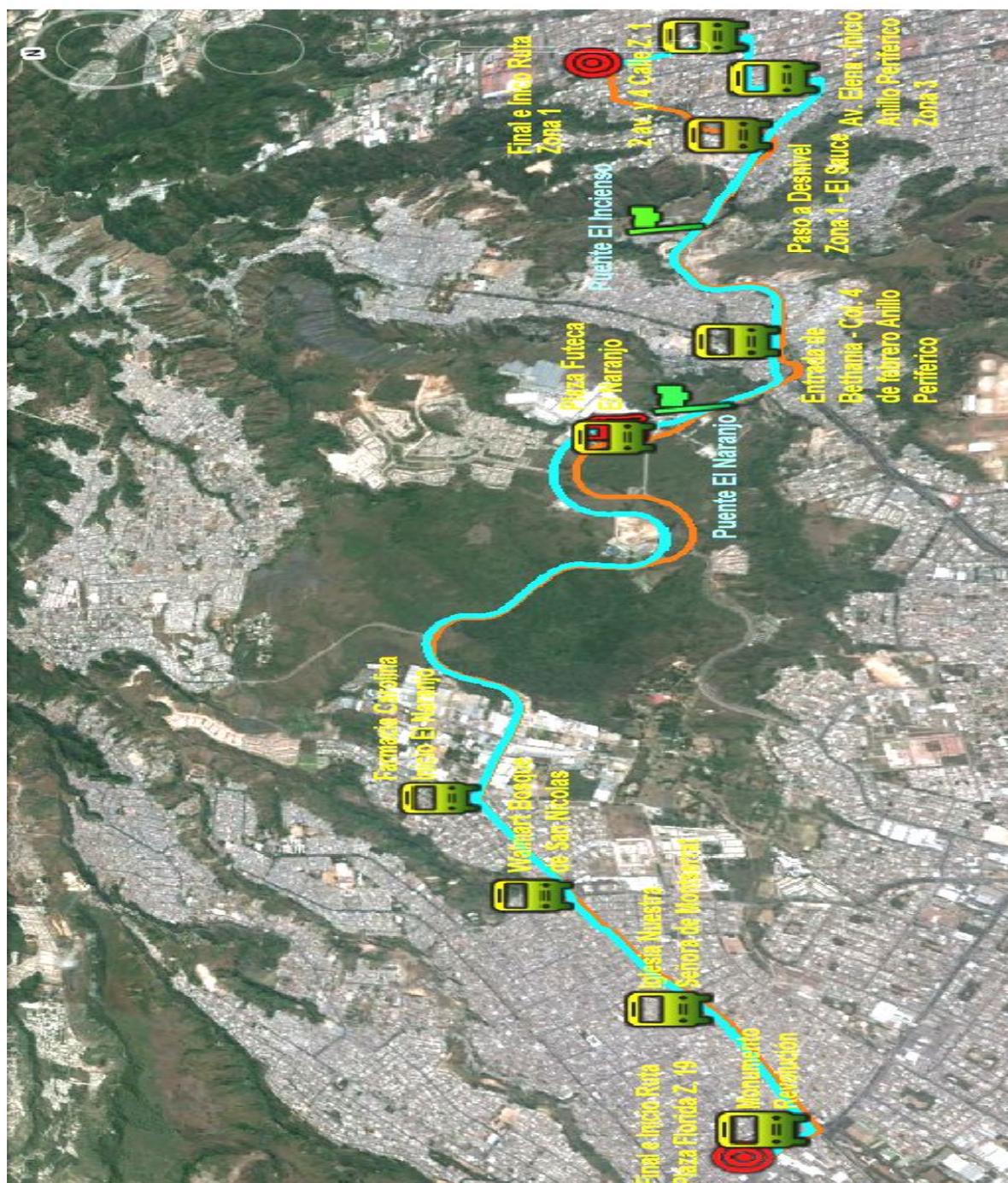
l. Revisión del nivel de servicio

Esta revisión no es ejecutada en la ruta 73 por la Superintendencia de TPCU y quien le asiste EMETRA, (recorrido, frecuencia de paso, cantidad de estaciones...) para verificar si están de acuerdo con las necesidades de los usuarios.

m. Ruta

El recorrido de la ruta número 73 “El Naranjo” satisface algunas veces al usuario, cubre 22 Kms. (ida y retorno), el punto de origen es Plaza Florida Z. 19, y destino 1ª. Calle y 2ª. Avenida Zona 1 de la ciudad de Guatemala, recorrido autorizado por la Superintendencia de TPCU en concesión o mediante permiso de operación (mapa 2).

Mapa 2
Recorrido del TPCU, ruta número 73 “El Naranja”
Año 2013, Ciudad de Guatemala-Mixco



Fuente: Elaboración propia con base en imagen satelital de Google Earth.

n. Viajes Persona-Día (VPD).

Los viajes que realiza una unidad es de doce viajes diarios para responder a la demanda promedio de 960 pasajeros al día, incluye viajes de ida y regreso (origen destino).

Otros hallazgos encontrados en la prestación del servicio de la ruta 73 el Naranjo:

- Hay desorientación del usuario en las horas pico porque los pilotos cambian de sitio usual de estacionamiento.
- Mal servicio, porque los pilotos cuando el bus está completo, toman rutas diferentes de la autorizada a la línea.
- La suspensión del servicio en cualquier momento y por distinta circunstancia afecta a los pilotos, sin facilitar otras opciones para el usuario.
- Falta de aplicación de los reglamentos municipales con relación al precio y número de usuarios permitidos en cada unidad.
- Opinión adversa y generalizada entre los usuarios del sistema de transporte público a causa de su ineficiencia. Opinión que se va profundizando por tres principales ideas (que pueden tener cierta base):
 - El transporte es algo sin valor; es un medio no un fin,
 - Los costos y beneficios están mal distribuidos,
 - Se promete lo que no se quiere resolver.

La concesionaria privada de la ruta 73 del TPCU, considera que el objetivo principal, será la maximización de sus beneficios (ingresos - costos).

La información de los costos, por mantenimiento diario, mensual o anual por bus del TPCU ruta 73 El Naranjo ha sido complejo obtenerla, ya que argumentan los involucrados que no existe un sistema de control específico. Sin embargo durante el proceso de investigación del presente estudio, aplicando métodos y técnicas adecuadas de sustento, se ha obtenido información confiable de fuentes primarias,

recabando así datos específicos cuantitativos y cualitativos confiables para presentar resultados sobre gastos de operación diario, que es la base para el cálculo mensual o anual de una unidad de transporte (Anexo “J”). Las operaciones de cálculo diario en consideración de la información obtenida se han aplicado con base en el modelo de costos de operación del servicio de transporte de rutas cortas de la ciudad capital que utiliza el Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.

El cuadro 11, describe variables para calcular costo diario detallado del anexo “J”, que facilita conocer el resultado del costo total día, y costo mensual de operación.

Cuadro 11
Variables para el cálculo diario de costos,
ruta número 73, El Naranjo año 2013
Ciudad de Guatemala

Días año trabajados	292
Días mes trabajados	24
Kms. recorridos mes (24 días)	3168
Kms recorridos diario (22 Kms. viaje)	132
Período modal de ocupación diario	0.80
Capacidad de asientos	60

Fuente: Elaboración propia, con base en modelo de costos de operación de transporte del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda (MICIVI)

La metodología aplicada para obtener resultados de costo diario de una unidad de transporte es sencilla y objetiva, bastará operar una de las variantes para entender las demás (anexo “J”), como lo indicado en el cuadro 12.

Cuadro 12
Metodología aplicada para obtener resultados de costo diario,
de una unidad de transporte, ruta 73, El Naranjo año 2013
Ciudad de Guatemala

No.	Rubro detallado	Rendimiento kilómetros	Monto (Quetzales)	Costo diario (Quetzales)	Costo Kilometro
1	Sistema Eléctrico	50,000	1,000.00	63.36	0.0200

Fuente: Elaboración propia, con base en variables del modelo de transporte MICIVI para calcular costo de operación.

- a) El monto = $Q.1.000.00 \div 50,000$ rendimiento Kms., se obtiene 0.0200 que es el costo por kilometro.
- b) El costo kilometro = $0.0200 \times 3,168$ Kms. recorrido mes, da como resultado Q. 63.36, que es el costo diario del sistema eléctrico.

El objetivo de obtener el costo de operación diario o mensual de una unidad de transporte, implica establecer el ingreso de una unidad de transporte, con la finalidad de obtener la ganancia o pérdida que representa para el propietario.

Para establecer el ingreso diario, se usó el método de observación directa e indirecta y encuestas a usuarios en las estaciones de intercambio o transbordo, así como en los polos de las terminales de la ruta (destino y origen), al lado del camino, en un período de trabajo de campo realizado del 20 de noviembre al 31 de diciembre 2013, relacionado con la demanda promedio, precios, y horarios en doce viajes diarios por unidad que ofrece la ruta 73, (Cuadro 13).

Cuadro 13
Ingreso diario de una unidad de transporte,
con base en precios de pasaje y cantidades promedio de demanda,
según rangos de horarios,
ruta 73 El Naranjo, año 2013
Ciudad de Guatemala

Punto ↓	Horario →	5:00 - 8:00	8:00 - 14:00	14:00 - 18:00	18:00 - 20:00	20:00 y más	TOTAL INGRESO POR PRECIOS PASAJE Y CANTIDADES PROMEDIO DE DEMANDA DIARIA
A	Precio	Q. 2.00					A + B + C + D + E = Q. 1,390.00
	Demanda	95					
B	Precio		Q. 1.00				
	Demanda		80				
C	Precio			Q. 3.00			
	Demanda			90			
D	Precio				Q. 5.00		
	Demanda				90		
E	Precio					Q. 10.00	
	Demanda					40	
Total ingreso por precios pasaje y demanda promedio diaria, según rango de horario →		A	B	C	D	E	
		Q. 190.00	Q. 80.00	Q. 270.00	Q. 450.00	Q. 400.00	Q. 1,390.00

Fuente: Elaboración propia con base en trabajo de campo realizado del 20 de noviembre al 31 de diciembre 2013.

Obtenido el ingreso (cuadro 13) y costos de operación diario y mensual (anexo "J") de una unidad de transporte, para que el resultado sea confiable y avale tanto el ingreso como el gasto de operación se calcularon indicadores vinculantes siguientes:

a) Número promedio de pasajeros por viaje

Se estableció un dato promedio con base en la demanda promedio de pasajeros y rangos de horario (cuadro 14): $95+80+90+90+40 = 395 \div 5 = 80$

b) Cantidad de viajes diarios

Una unidad realiza 12 viajes al día.

c) Número de pasajeros transportados al día y mes

El número promedio de pasajeros día = 80×12 viajes que recorre la unidad al día, da como resultado 960 pasajeros diarios, y 960×24 días mes trabajados = 23,040 pasajeros mensuales.

d) Costo por pasajero día y mes

El resultado se obtiene de dos formas: dividiendo el costo total día (anexo "J") = $Q.814.20 \div 960$ No. de pasajeros transportados al día = Q.0.85 costo por pasajero. Y mensual, costo total mes $Q. 19,540.80 \div 23,040 = Q.0.85$

e) Costo pasajero / kilómetro mes (cuadro 14) con base en datos anexo "J" y cuadro 11.

Cuadro 14
Costo pasajero / kilómetro mes
Ruta 73, El Naranjo, año 2013
Ciudad de Guatemala

Costo total mes		Total kms. mes		Promedio de Pasajeros		Capacidad Asientos		COSTO
Q. 19,540.80	÷	3,168	÷	.80	÷	60	=	Q. 0.12

Fuente: Elaboración propia, con base en variables del modelo de transporte MICIVI para calcular costo de operación.

Concretado el indicador costo pasajero / kilometro mes que es igual Q.0.12 (cuadro 14), se calcula el costo diario:

f) Costo diario

El recorrido diario de la ruta es de 22 Kilómetros × Q.0.12 costo pasajero / kilometro mes = Q. 2.64

4.2 Ingreso y costo de operación diario y mensual de una unidad de transporte ruta 73, sin subsidio y con subsidio.

Concretados, los datos de ingreso diario (cuadro 13), y los cálculos realizados con base en modelo de costos de operación del MICIVI (anexo "J"), se establece el resultado por ingreso y costo de operación diario y mensual para determinar la ganancia o pérdida de una unidad de transporte (cuadro 15).

Cuadro 15
Ingreso - costo de una unidad de transporte sin subsidio mensual,
ruta 73 El Naranjo, año 2013
Ciudad de Guatemala

Concepto	Diario	Mensual
Ingreso (cuadro 13)	Q. 1,390.00 × 24 días	Q. 33,360.00
(-) Costo de operación (anexo "J")	<u>Q. 814.20</u> × 24 días	<u>Q. 19,540.80</u>
Ganancia	Q. 575.80 × 24 días	Q. 13,819.20

Fuente: Elaboración propia con base en trabajo de campo, y costos de operación de transporte modelo MICIVI.

El cuadro anterior (15), registra el ingreso y costo de operación, sin subsidio de una unidad de transporte, permite conocer la utilidad o ganancia de 41 %.

Si los empresarios reciben subsidio, el ingreso costo da resultados diferentes con un aumento en la utilidad neta de 50 % (cuadro 16).

Cuadro 16
Ingreso–costo de una unidad de transporte con subsidio mensual,
ruta 73 El Naranjo, año 2013
Ciudad de Guatemala

	REFERENCIA	DIARIO	Días trabajados	MES
	Ingreso por pasaje	Q. 1,390.00	24	Q. 33,360.00
(+)	Subsidio que recibe el propietario de la unidad de transporte	Q. 299.63	24	Q. 7,191.00
(-)	Desembolso para recibir subsidio aportado por el Estado	<u>Q. 65.25</u>	24	<u>Q. 1,566.00*</u>
	TOTAL INGRESOS	Q. 1,624.38		Q. 38,985.00
(-)	Costo de operación	Q. 814.20	24	Q. 19,540.80
	UTILIDAD NETA	<u>Q. 810.18</u>	24	<u>Q. 19,444.20</u>
	* Desembolso ASOPAGUA			

Fuente: Elaboración propia, con base en modelo de costo de operación de transporte del MICIVI.

Es importante mencionar los comentarios que manifiestan los propietarios de buses urbanos, que literalmente dice: “Es difícil saber con exactitud cuáles son los gastos de operación por cada bus. Cuando se les pregunta a los empresarios tienen por norma lamentarse de lo poco que deja el negocio y de lo mucho que se gasta”.

Con mayor dificultad expresan que: “desconocen con precisión cuál es el ingreso diario que les genera una unidad de transporte, dado que no saben cuántos pasajeros carga su unidad, e ignoran si el piloto cobra o no la tarifa legal.”¹⁹

El problema de la tarifa, solamente puede paliarse con organización y economías de escala. La tarifa debiera producir ingresos capaces de solventar todos los gastos y, en el caso del transporte no estatal, producir un remanente que sea atractivo al negocio.

¹⁹ Plaza Pública. Transporte urbano la debacle subsidiada. Marzo 2013.

Haber establecido la utilidad total con aporte de subsidio y sin subsidio de una unidad de transporte urbano ruta 73 El Naranjo (cuadros 15 y 16), se indica que la rentabilidad es capaz de sufragar los gastos de operación, dejando además remanente atractivo al propietario del TPCU.

Como percepción final de éste capítulo IV, se evalúa que la operación cotidiana de las empresas de transporte público, de acuerdo con la perspectiva teórica de Allen Batteau²⁰, indica: “que las empresas de transporte público han desarrollado un proceso de racionalización en su interior. En la operación cotidiana de la empresa también existe una racionalidad y una lógica.

Sin embargo, los concesionarios propietarios de las empresas de transporte público tienen una meta muy definida relacionada con lo económico, en este sentido, su lógica de operación les hace pensar solamente en sus intereses”.

²⁰ Análisis de la operación cotidiana de las empresas de transporte público (2001: 726).

CONCLUSIONES

Como resultado de la investigación realizada, se puede llegar a las conclusiones siguientes:

1. El subsidio entregado por el Estado de Guatemala a los empresarios del transporte público colectivo urbano de la ciudad capital, ha sido utilizado de manera ineficiente por la falta de aplicación de los reglamentos y normas establecidas por la Municipalidad de Guatemala, por lo que los aportes del Gobierno no ha incidido en beneficio directo de la población que utiliza este servicio.
2. El Gobierno Central aplica política de subsidio a favor de los propietarios del TPCU de la ciudad de Guatemala, para que la prestación del servicio sea continuo y no permitir ningún incremento a la tarifa oficial del pasaje que regularmente es menor al costo de producirlo, para compensar sus utilidades. Los aportes de subsidio, han beneficiado únicamente a los propietarios del sistema, lamentablemente sin consistencia de bienestar para el usuario.
3. La Municipalidad de ciudad de Guatemala, al establecer los mecanismos, reglamentos y normas para el desarrollo de la actividad de servicio del transporte público, estos existen pero no son aplicados en forma directa por la policía municipal de tránsito, igualmente se percibe de parte de la población en general cierto contubernio empresarial - municipal que los hace inoperantes, y reduce o elimina significativamente el beneficio que el usuario debería recibir por ese subsidio.
4. La recurrencia del subsidio con tendencia de incremento, establecido, asignado, ejecutado y entregado por el MICIVI a los empresarios del transporte público de la ciudad de Guatemala, no ha comprometido a los propietarios del sistema a transparentar la efectividad de los aportes, el transporte público continúa siendo precario, deficitario y de mala calidad, manteniendo un servicio ineficiente por falta de aplicación de los controles, factor que es y será básico para garantizar el bienestar de los usuarios.

5. La fijación de una tarifa de Q1 por el uso del transporte público urbano es un beneficio para los usuarios, que no responde a los objetivos del subsidio para lo que fue creado, cuando los operadores del servicio cobran tarifas adicionales derivados de demanda, horario y unidades en malas condiciones mecánicas.

6. Se comprobó la hipótesis, que la ineficiente aplicación de sistemas al control del subsidio otorgado por el Estado de Guatemala a los propietarios del transporte colectivo urbano, no se traduce en ningún beneficio para los usuarios. Además el estado físico de las unidades no garantiza el servicio efectivo, eficiente y de calidad para satisfacción de la población objetivo.

RECOMENDACIONES

1. Que la Municipalidad, como principal ente rector del servicio del transporte público colectivo urbano, administre, ejecute y aplique legalmente los reglamentos y normas establecidas que rigen al sistema de transporte de pasajeros, para que el subsidio sea eficiente y garantice el servicio para beneficio de la población usuaria.
2. Es necesario que las autoridades vinculadas al subsidio del transporte público, fiscalicen, controlen y no permitan ningún incremento a la tarifa oficial del pasaje. Que el beneficio de los aportes otorgados no incidan en intereses particulares, más bien coincidan en que los operadores del sistema presten un servicio continuo y de calidad, y con ello propiciar bienestar al usuario.
3. La Municipalidad de Guatemala, debe aplicar legalmente los mecanismos, reglamentos y normas que rigen al transporte público de pasajeros, para que el servicio tenga criterio de eficiencia económica y que sea sustentable, aislando cualquier interés político afín.
4. Los propietarios del transporte público como receptores de subsidio, deben cumplir con los convenios establecidos con el Gobierno, y ejecutar una política monetaria con verdadera responsabilidad, transparentando el uso de los recursos públicos aportados para que sean efectivos de un bienestar social.
5. Que las autoridades Gubernamentales, Municipales y propietarios del sistema de transporte público, establezcan y ejecuten mecanismos de manera integral para tener un mejor control en el sistema de transporte público, y específicamente monitorear para que el precio en la tarifa que se le cobra al usuario no tenga incrementos y que el servicio cumpla con las normas y condiciones de desempeño de operación aceptable.

6. Se deberá implementar y aplicar sistemas de control y monitoreo al subsidio que entrega el Estado de Guatemala a los propietarios del transporte público, para garantizar el beneficio real y objetivo hacia el usuario. La autoridad responsable del transporte público debe ejecutar la revisión estricta y minuciosa “Las unidades en servicio que hayan superado el rango de años de utilidad, estado físico deteriorado y/o desperfectos mecánicos, deberán ser retiradas y sustituidas por otras”²¹. “El prestador del servicio, deberá someter a revisión todas las unidades registradas y autorizadas como mínimo una vez al año”²². Sí los operadores, propietarios de autobuses son negligentes e incumplen las disposiciones legales, deben ser acreedores a sanciones económicas crecientes, hasta ser objeto de suspenderles la licencia de operación autorizada.

²¹ Acuerdo COM-42-2009. Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano. Capítulo III, Artículo 15, incisos a) y j) “Prohibiciones de la prestación del servicio de transporte público colectivo urbano”

²² Acuerdo COM-42-2009. Superintendencia de Transporte Público Colectivo Urbano. Capítulo IV, artículo 30 “Revisión de las unidades del servicio de transporte”.

FUENTES DE INFORMACIÓN

Bibliográficas

1. Arriaza S. (2007). “Causas desde el punto de vista económico de las deficiencias del transporte colectivo urbano en el área metropolitana de la ciudad de Guatemala”. Tesis, Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de San Carlos de Guatemala.
2. Bonavia, Michael R.; M. A. “Economía de Los Transportes” Fondo de Cultura Económica-Mexico-1947 169 págs.
3. Cabanellas, Guillermo. Diccionario enciclopédico de derecho usual. Pág. 500
4. Cal Rafael; Mayor R., otros “Ingeniería de Tránsito, Fundamentos y Aplicaciones” Editorial Alfa omega, 8ª. Edición México 2.007 597 págs.
5. Castro, Lucio y Szenkman, Paula: “El ABC de los subsidios al transporte”, Documento de Políticas Públicas/Análisis No. 102, CIPPEC, Buenos Aires, 2012.
6. Di Virgilio, M. M. y Solano R (2012). Monitoreo y evaluación de políticas, programas y proyectos sociales. Buenos Aires: CIPPEC y UNICEF.
7. Dobb, Maurice “Salarios” Fondo de Cultura Económica-Mexico-1957 150 págs.
8. Islas Rivera Víctor M., Rivera Trujillo César, Torres Vargas Guillermo. Estudio de la Demanda de Transporte. Publicación Técnica No. 213. Sanfondila, Qro. 2002 132 págs.
9. Karl E. Case; Ray C. Fair. Principios de Microeconomía. El monopolio. Competencia monopolística y oligopolio. 2003, Cuarta edición.
10. Ley de Cooperativas. Exoneraciones Fiscales. 2013.
11. Moran Mérida, Amanda “Aportes de la Universidad de San Carlos de Guatemala a la solución de la problemática del transporte colectivo urbano” Centro de Estudios Urbanos y Regionales –CEUR- USAC 2010 267 págs.
12. Orellana, M. (2008). “La violación constitucional del Transmetro al constituir un monopolio al transporte urbano”. Tesis, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad de San Carlos de Guatemala.
13. Vásquez Enrique. “Los Subsidios en el Presupuesto del Gobierno de Guatemala” 2008. 53 págs.
14. Velásquez Carrera, Eduardo Antonio “Informe final de la comisión multisectorial del transporte colectivo urbano de pasajeros en el área metropolitana de la ciudad de Guatemala año 2000” USAC-Fac.CCEE-MuniGuate 41 págs.

Documentales

Hemeroteca

1. El Periódico. País. Foto prototipo bus Transurbano de fecha 16 de Marzo 2013.
2. Periódico La Hora. Actualidad. Foto prototipo bus tradicional y conurbanos de fecha 10 de enero 2013.
3. Periódico La Hora. Reportaje de Investigación “De qué ha servido tanto subsidio” Págs. 6 y 7. De fecha 16 de marzo de 2009.
4. Plaza Pública. “Transporte urbano la debacle subsidiada”. Págs. 1-11, de fecha 12 de marzo 2013.
5. Prensa Libre Actualidad. Actualidad / Nacional. Datos de la ciudad. “Carencia de servicios agobia a capitalinos”. Pág. 6. 15 de Agosto 2013.
6. Prensa Libre. Actualidad / Nacional. “Comuna no acepta aumento”. Pág. 8 de fecha 29 de agosto 2013.
7. Prensa Libre. Actualidad / Nacional. “Subsidio a buses capitalinos se otorga desde 1976”. Pág. 6 de fecha 03 de julio 2013.
8. Prensa Libre. Actualidad / Nacional. Plan Urbano. “Así nació el proyecto”. Pág. 8 de fecha 21 de octubre 2013.
9. Prensa Libre. Mundo Económico. “Las amnistías fiscales se aplican desde hace 28 años. Pág. 41 de fecha 24 de junio 2013.
10. Prensa Libre. Opinión “Subsidio Innecesario” pág. 17 De fecha 9 de septiembre de 2010.

Boletines y revistas

1. Acción Ciudadana. Estudio del Subsidio del Sistema de Transporte Urbano de Pasajeros en la Ciudad de Guatemala. 2013.
2. CENADOJ. Cooperativas. Ley para el fortalecimiento y mejoramiento del transporte público de pasajeros. Decreto número 21-2010.
3. Centro de Estudios Urbanos y Regionales –CEUR- “El Sistema de Transporte Público en el área metropolitana de la ciudad de Guatemala, problemas y propuestas de solución” Boletín marzo 1995/No.25 41 págs.
4. Centro de Estudios Urbanos y Regionales –CEUR- “La problemática del transporte urbano en el área metropolitana de la ciudad de Guatemala” Boletín abril 1990/No.6 24 págs.
5. Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda. Distribución del subsidio. 2013.
6. Ministerio de Finanzas Públicas. Archivo de la Dirección Financiera. Obligaciones del Estado a Cargo del Tesoro. Aportes de subsidio a la AEAU. 2013.

7. Municipalidad de Guatemala. Empresa Municipal de Transportes de la Ciudad de Guatemala. Foto Prototipo bus Transmetro. 2013.
8. Municipalidad de Guatemala. Reglamento para la operación y prestación de servicios del transporte público colectivo urbano del municipio de Guatemala y sus áreas de influencia. 2009.

E-grafías

1. Análisis de la operación cotidiana de las empresas de transporte público, 2001. www.uaemex.mx/plin/colmena/Colmena55/Colmenario/Mercedes.html
2. Andrés Oppenheimer. Los subsidios a los ricos en Latinoamérica. [http://www.hoy.com.ec/noticias-ecuador/los subsidios a los ricos en Latinoamérica](http://www.hoy.com.ec/noticias-ecuador/los%20subsidios%20a%20los%20ricos%20en%20Latinoamerica) 13/12/2008.
3. El Periódico. Investigación. Auditoría demuestra que AEAU carece de registros contables sobre subsidio. <http://www.elperiodico.com.gt/es/2010-0412>.
4. Emir Sader. Economía. Transporte público. Objetivos de los subsidios. [www.pagina12.com.ar/diario/economía/2-222879-2013-06-23.html](http://www.pagina12.com.ar/diario/economia/2-222879-2013-06-23.html).
5. Enciclopedia Virtual Wiki pedía Concepto de Subsidio <http://es.wikipedia.org/wiki/Subsidio> (abril, 2011)
6. Foto prototipo autobuses urbanos año 1931 y mapa rutas del transporte público urbano, 1927-1931. Ciudad de Guatemala. www.guatemaladeayer.blogspot.com
7. Google Earth. Fotografía satelital. Ruta 73 El Naranjo. 14°39'06.69" Norte, 90°32'49.31" Oeste Elevación 1553 m. 3/3/2013.
8. Ministerio de Economía. Instructivo de trabajo y procedimiento de exoneraciones fiscales a cooperativas. uip@mineco.gob.gt
9. Óscar Figueroa. Profesor del Instituto de Estudios Urbanos de la Pontificia Universidad Católica de Chile. [www.EL MUNDO.es/América/2011](http://www.ELMUNDO.es/América/2011).
10. Rutas de transporte público adjudicadas según concurso NOG 1028650 – 2009 www.guatecompras.gt NOG 1028650-2009.

SIGLAS O ACRÓNIMOS

AEAU: Asociación de Empresarios de Autobuses Urbanos

ASOPAGUA: Asociación de Propietarios de Autobuses Urbanos de la ciudad de Guatemala

AUPACO: Autobuses de Guatemala

BRT: Bus Rapid Transit

CGCN: Contraloría General de Cuentas de la Nación

CUR: Comprobante Único de Registro

EDOM: Estudio de Ordenamiento Municipal

EGA: Empresa Guatemalteca de Autobuses

EMETRA. Empresa Metropolitana Reguladora del Transporte y Tránsito

FIDEMUNI: Fideicomiso Municipal

FONAPAZ: Fondo Nacional para la Paz

GPS: Group Position System

ICEFI: Instituto Centroamericano de Estudios Fiscales

IVA: Impuesto al Valor Agregado

MICIVI: Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda

MINFIN: Ministerio de Finanzas Públicas

OCDE: Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico

PIB: Producto Interno Bruto

SAT: Superintendencia de Administración Tributaria

SIGA: Sistema Integrado Guatemalteco de Autobuses

TPCU: Transporte Público Colectivo Urbano

VPD: Viajes Persona Día

ANEXOS

Anexo A

Metodología

ENFOQUE	TIPO DE ESTUDIO	MÉTODO	TÉCNICAS
a) Cuantitativo	a) Documental b) Descriptivo c) Explicativo	a) Hipotético Deductivo	a) Encuestas b) Recopilación de datos y análisis del contenido de documentos y textos c) Análisis de datos estadísticos d) Obsevación no participante

Fuente: Elaboración propia con base en Módulo II: Epistemología y lógica, Metodología. Centro Internacional de Política Económica 2011.

Tipo de investigación:

La investigación se ha realizado y analizado con base en información documental escrita sobre el tema, describiendo reseña, rasgos, como cualidades o atributos de la población objeto de estudio y las razones del porqué del fenómeno.

Fuentes de datos:

La información ha sido obtenida de fuentes escritas bibliográficas, documentales y E-grafías, trabajo de campo y observación no participante con el propósito de obtener información de primera mano sobre el tema objeto de la investigación.

Métodos y técnicas de investigación:

El método utilizado ha sido el hipotético deductivo.

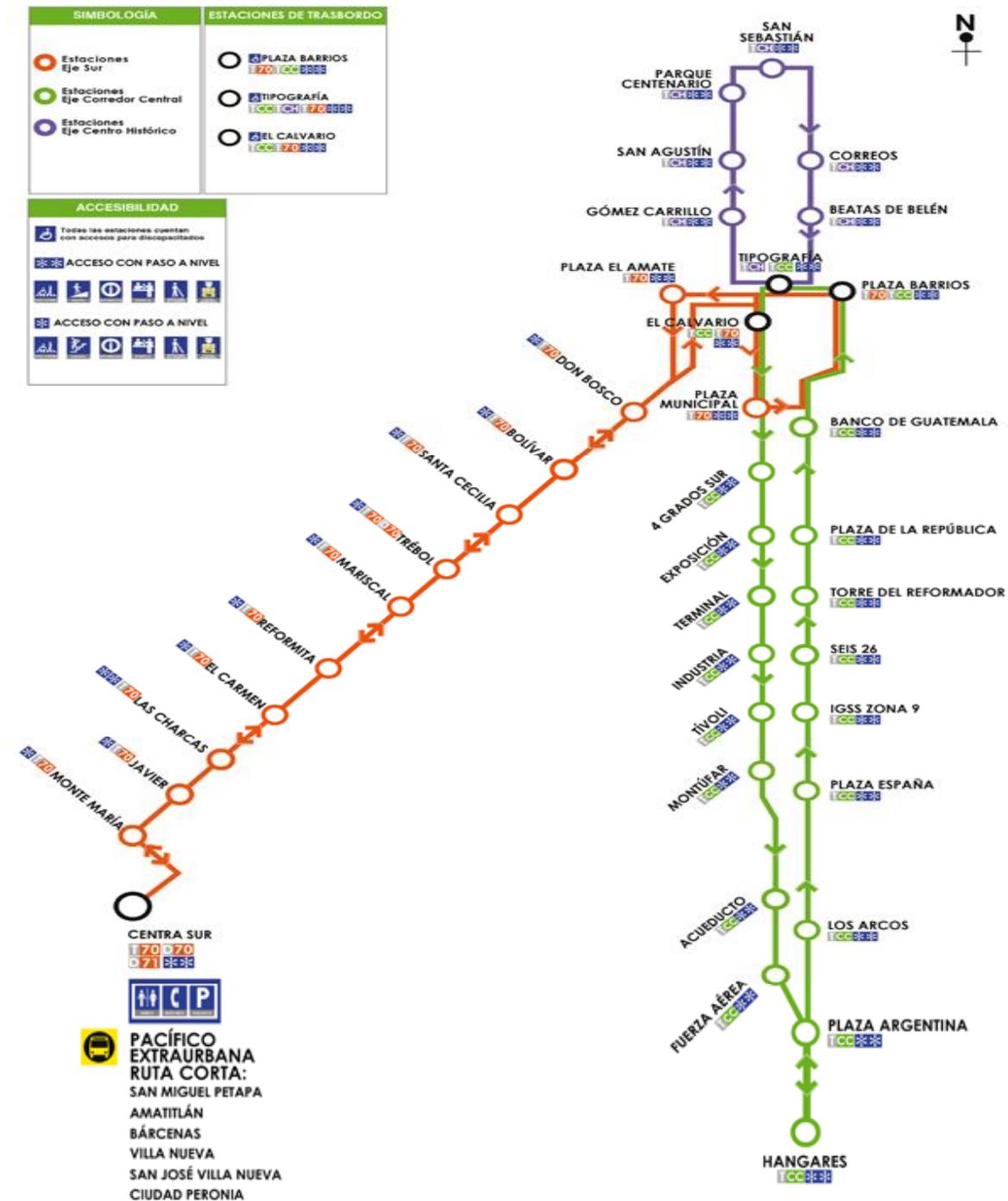
Las técnicas aplicadas para validez y confiabilidad en la investigación, se han sustentado mediante resumen, agrupación y estimación de datos recogidos en una boleta por medio de una encuesta dirigida a los usuarios del transporte público, así como la recopilación y análisis de información existente basados en documentos y textos, complementado con observación no participante.

Población y muestra:

La población investigada han sido los usuarios del transporte público urbano de la Ruta 73 El Naranjo, en consideración que el tipo de población es infinita, con aplicación de cálculo del tamaño de muestra probabilística, para la proporción de la población cuando, ésta se desconoce, dando como resultado = 50 (ver anexo K).

Anexo B

Mapa de rutas y servicios del Sistema Transmetro, a diciembre 2013 Ciudad de Guatemala



Fuente: Empresa Municipal de Transporte de la Ciudad de Guatemala, Transmetro.

Anexo C

Organización estructural de las sociedades que integran la AEAU al 2013 Ciudad de Guatemala

EMPRESA	REPRESENTANTE LEGAL	DIRECCIÓN FISCAL	INSCRIPCIÓN DEFINITIVA registro mercantil	INSCRIPCIÓN SAT	NIT
Tendencias Modernas, Latinoamericanas, S.A.	Rudy Leonel Maldonado Castillo	Calz. Roosevelt 33-86, zona 7, Edif. Ilumina, oficina 1101 Nivel 11	07-may-09	03-abr-09	65925726
Expansión Corporativa Milenium, S.A.	Luis Alfonso Gómez González	Av. La Reforma 11-49, zona 10, Nivel 2	20-may-09	30-abr-09	65937260
Rutas Metropolitanas de Transporte, S.A.	Mario Enrique Vargas Salazar	Av. La Reforma 11-49, zona 10, Nivel 2	18-may-09	17-abr-09	65410319
Concesionarios de Transporte, S.A.	Víctor Hugo Figueroa Ortiz	Av. La Reforma 11-49, zona 10, Nivel 2	22-may-09	30-abr-09	65936973

Fuente: Elaboración propia, con base en Estudio del Subsidio del Sistema de Transporte Urbano. Acción Ciudadana. Marzo 2013.

Anexo D

Rutas de transporte público adjudicadas según concurso NOG 1028650 – 2009 Ciudad de Guatemala

Empresa	Cantidad de rutas	Anterior	Parque vehicular Nuevo (modelo 2010)	Tarifa propuesta sin IVA
Tendencias Modernas Latinamericanas, S.A.	11	397	402 (incluye 5 de reserva)	Q.2.83
Tendencias Modernas Latinamericanas, S.A.	10	343	348 (incluye 5 de reserva)	Q.2.83
Expansión Corporativa Milenium, S.A.	22	398	408 (incluye 10 de reserva)	Q.2.83
Expansión Corporativa Milenium, S.A.	17	274	279 (incluye 5 de reserva)	Q.2.83
Rutas Metropolitanas de Transporte, S.A.	17	310	350 (Incluye 40 de reserva)	Q.2.83
Rutas Metropolitanas de Transporte, S.A.	12	502	507 (incluye 5 de reserva)	Q.2.83
Concesionarios de Transporte, S.A.	8	373	373	Q.2.83
Concesionarios de Transporte, S.A.	12	329	333 (incluye 4 de reserva)	Q.2.83
Total	109	2,926	3,000	

Fuente: Elaboración propia, con base en datos www.guatecompras.gt NOG 1028650-2009

Anexo E

**Número de rutas, zonas y sectores
que cubre el transporte público colectivo urbano, año 2013
Ciudad de Guatemala**

RUTA	ZONAS	SECTORES QUE CUBRE
1	1, 2, 5, 15	Centro, Hipódromo del Norte, Campo Marte, Boulevard VH. I y II
2	1, 2, 4, 5, 9, 15	Centro, Hipódromo del Norte, Terminal de Buses, Vista Hermosa III, Universidad Rafael Landívar
3	1, 4, 6, 7, 11	Santa Faz, Jocotales, Centro, Trébol
4	1, 4, 6	Jocotales, Mercado Central, 18 calle zona 1, Terminal de Buses
7	1, 2, 5, 9, 10	Centro, Ciudad Nueva, Estadio Mateo Flores, Avenida Reforma, Obelisco
10	1M, 1,4, 7, 11,	Centro de Mixco, Terminal de Buses, Calzada Roosevelt, Av. Bolívar, Cementerio General, Parque Colón
11	4, 7, 10M	La Comunidad (Mixco), San Jacinto (Mixco), Terminal, Calzada Roosevelt, Trébol
18	1, 7M, 8, 11	La Brigada (Mixco), Belén (Mixco), San Ignacio (Mixco), Calzada Roosevelt, Trébol, Avenida Santa Cecilia, 18 Calle zona 1
19	4, 7M, 9, 11,	La Brigada (Mixco), Belén (Mixco), San Ignacio (Mixco), Calzada Roosevelt, Trébol, Boulevard Liberación, Avenida La Castellana, Terminal de Buses
21	1, 6M, 4, 7, 9, 11	Centro Ciudad, El Milagro (Mixco), Terminal de Buses, Calzada San Juan, Avenida Bolívar, Cementerio, Trébol
22	4, 6M, 7, 9, 11	Terminal de Buses, San Francisco (Mixco), Calzada San Juan, Trébol, Parque de La Industria
23	4, 6M, 7, 9, 11	Terminal de Buses, Las Brisas (Mixco), Calzada San Juan, Trébol, Parque de La Industria
29	1, 6M, 5M, 7, 11	Parque Colón, Periférico, Villa Linda, Calzada San Juan, Boulevard San José Las Rosas, El Milagro
32	1, 4, 7, 11	Trébol, Terminal de Buses, Verbena, Centro-Municipalidad
40 R	5M, 7M, 11, 9, 10	Santa Marta (Mixco), La Brigada (Mixco), El Paraíso (Mixco), San Ignacio (Mixco), Calzada Roosevelt, Obelisco, Avenida La Reforma
40 E	1, 3M, 7, 11, 8,	Nueva Montserrat, Molino de las Flores, Calzada Roosevelt, Trébol, 18 Calle Z. 1
60	1, 4, 5	Centro, Terminal de Buses, Estadio Mateo Flores, Chácara
63	5, 9, 10, 13, 7	La Palmita, Avenida La Reforma, Boulevard Liberación, Aeropuerto La Aurora, Trébol
70	4, 5M, 7, 9, 11, 19	Terminal de Buses, Col. 1ro. De Julio 3a. (Mixco), La Florida, Calzada San Juan, Trébol
71	4, 5M, 7, 9, 11, 19	Terminal de Buses, Col. 1ro. De Julio 8a. (Mixco), La Florida, Calzada San Juan, Trébol
72	4, 5M, 7, 9, 11, 19	Col. 1ro. De Julio, La Florida, Calzada San Juan, Anillo Periférico, Parque Colón
73	1, 7, 9, 11, 19	Parque Colón, Montserrat I y II, Bosques San Nicolás, Boulevard El Naranjo, Amillo Periférico
77	4, 7, 9, 11M, 11	Tierra Nueva I y II, Minervas (Mixco), Trébol, Parque de la Industria, Terminal de Buses
80	1, 4, 6	Parque Colón, Terminal de Buses, Jocotales, Santa Faz
81	1, 6	Centro, Parque Colón, Parroquia, Jocotales
83	1, 4, 6, 9, 13	Parroquia, Cerrito del Carmen, Centro, Terminal de Buses, Montufar, La Aurora
96	1, 6, 7, 11	Centro, Santa Luisa, Recorrido Periférico de sur a norte e inversa, USAC
101	1, 5, 9, 10, 14	Gerona, Pilar, Avenida La Reforma, Estadio Mateo Flores, Reforma Obelisco, Pradera
203	1, 6, 7, 11	Centro, Metro Norte, Villa Linda, Majadas, Cejusa, Universidad de San Carlos

Fuente: Elaboración propia, con base en investigación de campo, realizada el 17 de mayo de 2013.

Anexo F

**Decretos emitidos de mayor trascendencia del subsidio,
en apoyo a los propietarios del transporte público colectivo urbano
de la ciudad de Guatemala, 1973-2009
(cifras en millones de Quetzales)**

Fecha	Decreto	Promulgación	Monto
1973	42-74	Aportación 600,000 galones diesel-mes, y otras exoneraciones por un período de dos años.	
1978	65-78	De urgencia nacional otorga al transporte público, y asociaciones-cooperativas subsidio por cinco años a partir de octubre 1978	Q.50.0
1982	110-82	Derogación concesión subsidios anteriores, y se autoriza incremento 100 % a la tarifa de Q.0.05 a Q.0.10	
1985	99-85	Se concede por cada boleto vendido Q.0.05 adicionales hasta un máximo de 900,000 boletos-día	
1989	81-89	subsidio por temporalidad semestral	Q.36.0
1990	46-90	vinculante al Decreto anterior 81-89, ampliando temporalidad que será anual	Q.72.0
1996	25-96	Continuidad de subsidio, y autorización en la variación de la tarifa, servicio normal Q.0.65 y preferencial Q.0.90	
2009	103-2009	se autoriza entregar a AEAU, para sistema prepago Transurbano, compra de 3,000 buses normales y 150 articulados	Q.280.0
		Aporte complementario para sistema prepago realizado por FONAPAZ	Q.56.0

Fuente: Elaboración propia, con base en Decretos Legislativos Emitidos 1973-2009.

Anexo G

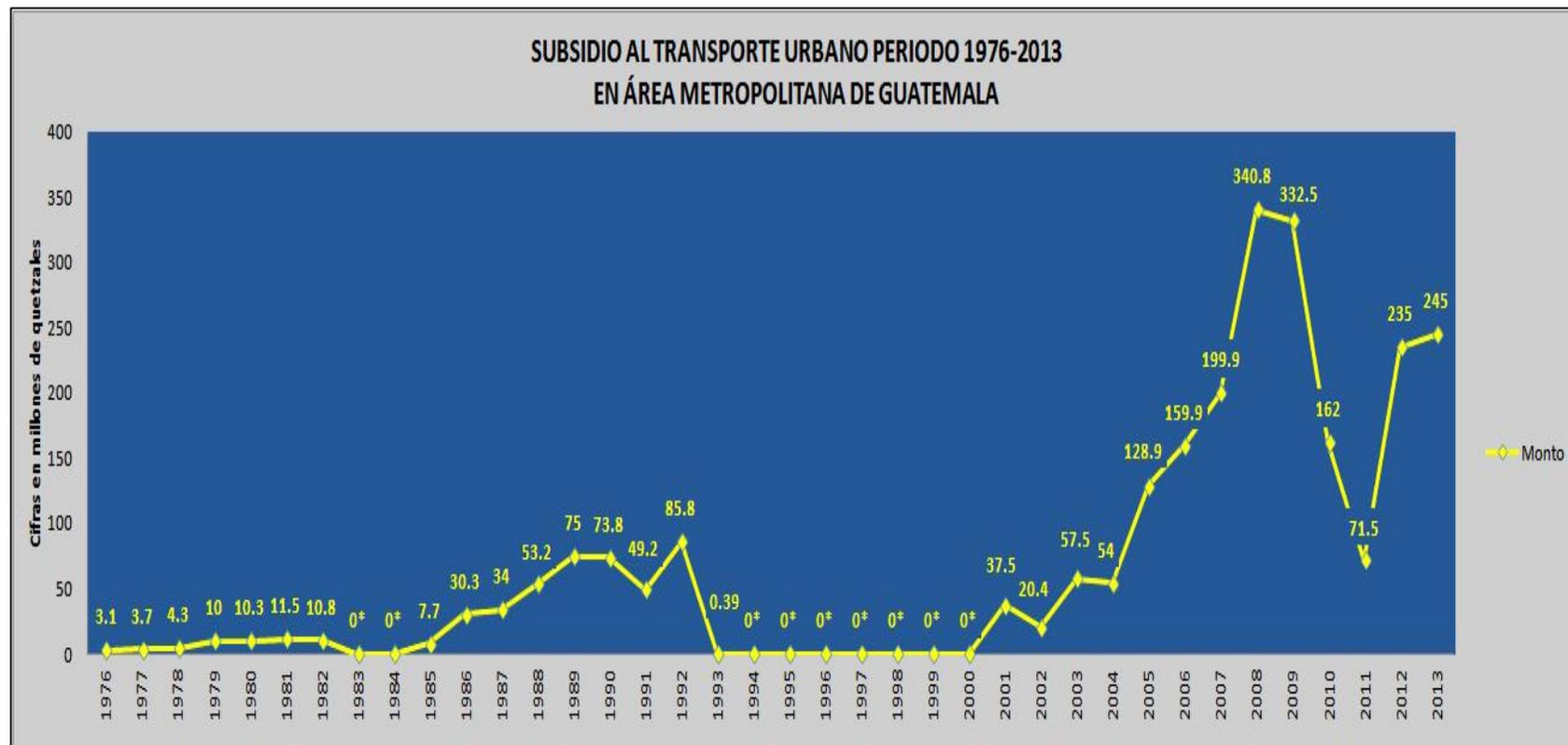
**Precio de pasaje del transporte público en consideración de variación absoluta de tarifa e incremento porcentual interperiodos 1974–2013
Ciudad de Guatemala**

Año	Variación absoluta de tarifa	Incrementos porcentual interperiodos	Incremento extremo*/	Incidencia de presión para aumentar tarifa
4 1974-1977	Q0.05			Otorgamiento subsidio, y otros beneficios
5 1978-1982	Q0.05	0.00%		Pilotos demandan salario más digno
4 1982-1985	Q0.10	100.00%		Gobierno autoriza incremento
4 1986-1989	Q0.15	50.00%		Propietarios del transporte unilateralmente aumentan tarifa
2 1989-1990	Q0.20	33.33%		Municipalidad de Guatemala autoriza aumento al pasaje
2 1991-1992	Q0.40	100.00%		Se paraliza el servicio, propietarios y pilotos, protagonizan la suspensión
5 1992-1996	Q0.65	62.50%		Es intervenido el sistema, Municipalidad autoriza aumento del pasaje
5 1997-2001	Q0.75	15.38%		incremento autorizado por la Comuna Capitalina
12 2002-2013	Q1.00	33.33%	1900.00%	Costos de operación no cubre la tarifa que paga el usuario

***/ se refiere al año inicial y final del periodo en análisis**

Fuente: Elaboración propia, con base en variación absoluta e incremento porcentual tarifario 1974-2013.

Anexo H



Fuente: Elaboración propia con base en datos publicados en el diario escrito Prensa Libre. Actualidad / Nacional. Pág. 6. 03 de julio 2013.

O* no hay dato.

Anexo i

Ministerio de Economía
Instructivo de trabajo ME-D-ITR-SG-IVA-05,
Guatemala, 2012
(exención del impuesto al valor agregado -IVA- a cooperativas)



Fuente: Elaboración propia, de acuerdo con la Unidad de Información Pública del Ministerio de Economía.

Anexo J

**Gastos de mantenimiento de una unidad de transporte,
Ruta 73 El Naranjo, año 2013
Ciudad de Guatemala**

No.	RUBROS		CANTIDADES				
	GENERAL	DETALLADO	RENDIMIENTO KILOMETROS (RUBRO 1 y 2)	MONTO	COSTO DIARIO	% CON BASE EN COSTO TOTAL DIA	COSTO KILOMETRO
1	Repuestos y Reparaciones	Sistema Eléctrico	50,000	Q. 1,000.00	63.36		0.0200
		Faja Motor	45,000	Q. 400.00	28.16		0.0089
		Sistema Frenos	75,000	Q. 1,000.00	42.24		0.0133
		Sistema Clutch	35,000	Q. 1,000.00	90.51		0.0286
		TOTAL				224.27	27.55
2	Combustible Lubricantes Filtros	Kilometros/Galón	16	16			
		Precio por galón		Q. 30.00	247.50		0.0781
		Aceite	30,000	Q. 500.00	52.80		0.0167
		Aceite	10,000	Q. 150.00	47.52		0.0150
		Diesel	10,000	Q. 200.00	63.36		0.0200
TOTAL				411.18	50.50	0.1298	
3	Gastos de viaje	Impuesto circula- ción			43.75		0.0138
		TOTAL			43.75	5.37	0.0138
4	Tripulación	Sueldo piloto	*30	Q. 3,000.00	100.00		0.0316
		TOTAL			100.00	12.28	0.0316
5	Gastos de Admon.	Oficina	*30	Q. 1,050.00	35.00		0.0111
		TOTAL			35.00	4.30	0.0111
		*Corresponde a días.					
6	COSTO TOTAL DIA				814.20	100.00	0.2570
7	COSTO TOTAL/KILOMETRO				0.2570		
8	COSTO PASAJERO/KILOMETRO (promedio modal de ocupación .80)				0.0054		
9	COSTO TOTAL MES (con base en costo total día = Q.814.20 * 24 días trabajados)				19,540.80		6.1681
10	COSTO TOTAL/KILOMETRO				6.17		
11	COSTO PASAJERO/KILOMETRO (promedio modal de ocupación .80)				0.12		

Fuente: Elaboración propia con base en modelo de costos de operación de transporte MICIVI.

Anexo K

Cálculo de la muestra

- Población investigada: Usuarios del transporte público urbano Ruta 73
- Tipo de población: Infinita
- Fórmula utilizada: Cálculo del tamaño de muestra, para la proporción de la población cuando, ésta se desconoce²³.

$$n = \frac{Z^2 * p * q}{d^2}$$

Z = Nivel de confianza = 1.96

p = Probabilidad de éxito o proporción esperada = 0.05

q = Probabilidad de fracaso (1-p) = (1-0.05) = 0.95

d = Precisión (error máximo admisible) = 0.06

- Aplicación:

$$n = \frac{1.96^2 * 0.05 * 0.95}{0.06^2} = 50$$

²³ Estadística Aplicada a la Investigación (Electiva). Cálculo Tamaño Óptimo de la Muestra. Licdo. Anthony Ramos UNEFM 2009.

Anexo L

INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

"EVALUACIÓN DE LOS ESTÁNDARES DE DESEMPEÑO E INDICADORES DE EFICIENCIA DEL SERVICIO QUE PRESTA A LOS USUARIOS EL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO URBANO RUTA 73 EL NARANJO, EN EL MUNICIPIO DE MIXCO Y CIUDAD DE GUATEMALA"



UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS
ESCUELA DE ECONOMÍA



BOLETA No.

FECHA

CONTROL

1. Que calificación daría a la (s) empresa (s) propietaria (s) de la ruta 73, en función si revisa y renova las unidades de transporte?

- 1 Muy bueno
- 2 Bueno
- 3 Regular
- 4 Malo
- 5 Muy malo

2. Como califica a la autoridad municipal, responsable del transporte público, en función si controla, verifica y revisa las unidades que prestan el servicio?

- 1 Muy bueno
- 2 Bueno
- 3 Regular
- 4 Malo
- 5 Muy malo

3. Respeta el piloto las paradas autorizadas y establecidas?

- 1 Siempre
- 2 Algunas veces
- 3 Nunca

4. Monitorea la autoridad municipal de transporte público, a las unidades de la ruta 73 para que cumplan con el recorrido, frecuencia, paradas, destino, origen...?

- 1 Siempre
- 2 Algunas veces
- 3 Nunca

COSTO

5. Como valora la tarifa que cancela por transportarse en la ruta 73?

- 1 Muy alto
- 2 Alto
- 3 Razonable
- 4 Bajo
- 5 Muy bajo

DIAGNÓSTICO DEL SERVICIO		
<p>6. La calidad del servicio que presta la ruta 73 es:</p> <p>1 Muy bueno <input type="checkbox"/></p> <p>2 Bueno <input type="checkbox"/></p> <p>3 Regular <input type="checkbox"/></p> <p>4 Malo <input type="checkbox"/></p> <p>5 Muy malo <input type="checkbox"/></p>	<p>7. Al transportarse en una unidad de la ruta 73, la comodidad es:</p> <p>1 Muy buena <input type="checkbox"/></p> <p>2 Buena <input type="checkbox"/></p> <p>3 Regular <input type="checkbox"/></p> <p>4 Mala <input type="checkbox"/></p> <p>5 Muy mala <input type="checkbox"/></p>	<p>8. La prestación del servicio de la ruta 73 y la eficiencia es:</p> <p>1 Muy buena <input type="checkbox"/></p> <p>2 Buena <input type="checkbox"/></p> <p>3 Regular <input type="checkbox"/></p> <p>4 Mala <input type="checkbox"/></p> <p>5 Muy mala <input type="checkbox"/></p>
<p>9. Según su opinión los pilotos de la ruta 73, y la calificación son:</p> <p>1 Muy calificados <input type="checkbox"/></p> <p>2 Calificados <input type="checkbox"/></p> <p>3 Poco calificados <input type="checkbox"/></p> <p>4 Nada calificados <input type="checkbox"/></p> <p>5 Mal calificados <input type="checkbox"/></p>	<p>10. El número de unidades que cubren la ruta 73, satisfacen las necesidades del usuario?</p> <p>1 Siempre <input type="checkbox"/></p> <p>2 Algunas veces <input type="checkbox"/></p> <p>3 Nunca <input type="checkbox"/></p>	<p>11. Cuanto tiempo espera aproximadamente para abordar una unidad de la ruta 73?</p> <p>1) 10 minutos <input type="checkbox"/></p> <p>2) 20 minutos <input type="checkbox"/></p> <p>3) 30 minutos <input type="checkbox"/></p> <p>4) 40 minutos <input type="checkbox"/></p> <p>5) + de 40 minutos <input type="checkbox"/></p>
<p>12. Cubre las necesidades del usuario el recorrido que realiza la ruta 73?</p> <p>1 Siempre <input type="checkbox"/> 2 Algunas veces <input type="checkbox"/> 3 Nunca <input type="checkbox"/></p>		
HORARIO		
<p>13. El horario en el que presta el servicio la ruta 73 al usuario es:</p> <p>1 Muy bueno <input type="checkbox"/> 2 Bueno <input type="checkbox"/> 3 Regular <input type="checkbox"/> 4 Malo <input type="checkbox"/> 5 Muy malo <input type="checkbox"/></p>		
MEDIO AMBIENTE		
<p>14. Que tanto contamina al medio ambiente en su entorno y recorrido la ruta 73?</p> <p>1 Muy alto <input type="checkbox"/> 2 Alto <input type="checkbox"/> 3 Regular <input type="checkbox"/> 4 Bajo <input type="checkbox"/> 5 Muy bajo <input type="checkbox"/></p>		

MOVILIDAD		
<p>15. Cuál es el motivo por el que utiliza el servicio de transporte público ruta 73?</p> <p>1 Trabajo <input type="checkbox"/></p> <p>2 Estudio <input type="checkbox"/></p> <p>3 Compras <input type="checkbox"/></p> <p>4 Distracción <input type="checkbox"/></p> <p>5 Otras Actividades <input type="checkbox"/></p> <p> Especifique</p> <input style="width: 100px; height: 15px;" type="text"/>	<p>16. Qué cantidad de personas considera abordan normalmente una unidad de transporte de la ruta 73?</p> <p>1 Cincuenta <input type="checkbox"/></p> <p>2 Sesenta <input type="checkbox"/></p> <p>3 Setenta <input type="checkbox"/></p> <p>4 Ochenta <input type="checkbox"/></p> <p>5 + de ochenta <input type="checkbox"/></p>	<p>17. Cuantos viajes realiza Usted al día, utilizando el servicio de la ruta 73?</p> <p>1 Uno <input type="checkbox"/></p> <p>2 Dos <input type="checkbox"/></p> <p>3 Tres <input type="checkbox"/></p> <p>4 Cuatro <input type="checkbox"/></p> <p>5 + de cuatro <input type="checkbox"/></p>
SEGURIDAD		
<p>18. Al abordar una unidad de la ruta 73 El Naranjo, confía que le llevará a su destino?</p> <p>1 Siempre <input type="checkbox"/></p> <p>2 Algunas veces <input type="checkbox"/></p> <p>3 Nunca <input type="checkbox"/></p>	<p>19. Se siente seguro y protegido utilizando el servicio de la ruta 73?</p> <p>1 Siempre <input type="checkbox"/></p> <p>2 Algunas veces <input type="checkbox"/></p> <p>3 Nunca <input type="checkbox"/></p>	
<p>Haber expresado como usuario, su criterio efectivo y veraz sobre los estándares de desempeño e indicadores de eficiencia que ofrece la concesionaria de transporte público ruta 73 El Naranjo, en el municipio de Mixco y Ciudad de Guatemala, ha sido importante y valioso. La información individual que Usted ha aportado, no será razón de publicación, ya que es de carácter confidencial y anónima. Gracias por su colaboración.</p>		

Anexo M

Resultado de la investigación de campo de la “Evaluación de los estándares de desempeño e indicadores de eficiencia del servicio que presta a los usuarios el transporte público colectivo urbano ruta 73 El Naranjo, año 2013 en el municipio de Mixco y ciudad de Guatemala.

Pregunta No. 1 ¿Qué calificación daría a la (s) empresa (s) propietaria (s) de la ruta 73, en función si revisa y renova las unidades de transporte?		
Respuesta	Absoluto	%
Regular	18	36
Malo	16	32
Muy Malo	16	32
Total general	50	100

Pregunta No. 2 ¿Cómo califica a la autoridad municipal, responsable del transporte público, en función si controla, verifica y revisa las unidades que prestan el servicio?		
Respuesta	Absoluto	%
Regular	18	36
Malo	24	48
Muy malo	8	16
Total general	50	100

Pregunta 3 ¿Respeto el piloto las paradas autorizadas y establecidas?		
Respuestas	Absoluto	%
Algunas veces	20	40
Nunca	30	60
Total general	50	100

Pregunta 4 ¿Monitorea la autoridad municipal de transporte público, a las unidades de la ruta 73 para que cumplan con el recorrido, frecuencia, paradas, destino, origen?		
Respuestas	Absoluto	%
Algunas veces	20	40
Nunca	30	60
Total general	50	100

Pregunta 5 ¿Cómo valora la tarifa que cancela por transportarse en la ruta 73?		
Respuestas	Absoluto	%
Muy alto	18	36
Alto	24	48
Razonable	8	16
Total general	50	100

Pregunta 6 La calidad del servicio que presta la ruta 73 es:		
Respuestas	Absoluto	%
Bueno	8	16
Regular	16	32
Malo	16	32
Muy malo	10	20
Total general	50	100

Pregunta 7 Al transportarse en una unidad de la ruta 73, la comodidad es:		
Respuestas	Absoluto	%
Buena	6	12
Regular	18	36
Mala	16	32
Muy mala	10	20
Total general	50	100

Pregunta 8 La prestación del servicio de la ruta 73 y la eficiencia es:		
Respuestas	Absoluto	%
Buena	6	12
Regular	26	52
Mala	12	24
Muy mala	6	12
Total general	50	100

Pregunta 9 Según su opinión los pilotos de la ruta 73, y la calificación son:		
Respuestas	Absoluto	%
Poco calificados	22	44
Nada calificados	20	40
Mal calificados	8	16
Total general	50	100

Pregunta 10 ¿El número de unidades que cubren la ruta 73, satisfacen las necesidades del usuario?		
Respuestas	Absoluto	%
Siempre	6	12
Algunas veces	22	44
Nunca	22	44
Total general	50	100

Pregunta 11 ¿Cuánto tiempo espera aproximadamente para abordar una unidad de la ruta 73?		
Respuestas	Absoluto	%
20 minutos	6	12
30 minutos	14	28
40 minutos	20	40
más de 40 minutos	10	20
Total general	50	100

Pregunta 12 ¿Cubre las necesidades del usuario el recorrido que realiza la ruta 73?		
Respuestas	Absoluto	%
Siempre	6	12
Algunas veces	32	64
Nunca	12	24
Total general	50	100

Pregunta 13 El horario en el que presta el servicio la ruta 73 al usuario es:		
Respuestas	Absoluto	%
Bueno	8	16
Regular	24	48
Malo	12	24
Muy malo	6	12
Total general	50	100

Pregunta 14 ¿Qué tanto contamina al medio ambiente en su entorno y recorrido la ruta 73?		
Respuestas	Absoluto	%
Alto	34	68
Regular	10	20
Bajo	6	12
Total general	50	100

Pregunta 15 ¿Cuál es el motivo por el que utiliza el servicio de transporte público ruta 73?		
Respuestas	Absoluto	%
Trabajo	20	40
Estudio	14	28
Compras	4	8
Distracción	2	4
Otras actividades	10	20
Total general	50	100

Pregunta 16 ¿Qué cantidad de personas considera abordan normalmente una unidad de transporte de la ruta 73?		
Respuestas	Absoluto	%
Setenta	4	8
Ochenta	16	32
Más de ochenta	30	60
Total general	50	100

Pregunta 17 ¿Cuántos viajes realiza Usted al día, utilizando el servicio de la ruta 73?		
Respuestas	Absoluto	%
Uno	2	4
Dos	30	60
Tres	8	16
Cuatro	6	12
Más de cuatro	4	8
Total general	50	100

Pregunta 18 ¿Al abordar una unidad de la ruta 73 El Naranjo, confía que le llevará a su destino?		
Respuestas	Absoluto	%
Siempre	8	16
Algunas veces	24	48
Nunca	18	36
Total general	50	100

Pregunta 19 ¿Se siente seguro y protegido utilizando el servicio de la ruta 73?		
Respuestas	Absoluto	%
Algunas veces	20	40
Nunca	30	60
Total general	50	100