

**DETERMINAR LOS EFECTOS DEL TRANSPORTE INFORMAL E ILEGAL EN EL
TRANSPORTE MIXTO EN EL MUNICIPIO DE ABEJORRAL ANTIOQUIA Y SU
ENTORNO.**

**PRESENTADO POR:
EDISON FERNANDO RAMÍREZ PÉREZ**

**ASESOR:
Ing. ADAN SILVESTRE G.**

**UNIVERSIDAD LIBRE SECCIONAL PEREIRA
PEREIRA RISARALDA
FACULTAD DE INGENIERÍA
ESPECIALIZACIÓN DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE
2021**

Tabla de contenido

1.1 Antecedentes	8
1.2 Descripción del problema	9
2. Justificación	10
3. Objetivos	11
3.1 Objetivo general	11
3.2 Objetivos específicos	11
4. Marco referencial	12
4.1 Marco Teórico	12
4.2 Área de estudio del proyecto	15
5. Metodología	19
5.1 Tipo de investigación	19
5.2 Recursos humanos	19
6. Análisis del servicio de transporte desde el punto legal	20
6.1 Análisis del transporte desde el punto industrial, comercial y competitivo	22
6.2 Responsabilidad civil extracontractual y contractual del servicio de transporte	23
6.3 El servicio de transporte público desde el punto económico	25
6.4 El servicio de transporte público desde derecho penal	26
6.5 Canasta de costos de operación para prestar el servicio de transporte público	26
7. Infracciones de tránsito y transporte	37

7.2 Calidad y servicio	39
8. Conclusiones	40
9. Recomendación	41
11. Anexos	43

TABLAS DE ILUSTRACIONES

Tabla 1 Costos de inversión de vehículos de transporte público en bus o escalera	30
Tabla 2 Costos de mantenimiento de vehículos de transporte publico de bus abierto o escalera	30
Tabla 3 Costos de administración promedio anual de vehículo de transporte tipo bus abierto o escalera	31
Tabla 4 Ingresos promedio anual de servicio de transporte en bus abierto o escalera.....	32
Tabla 5 Costos de inversión de vehículos de transporte público en camioneta o campero.....	32
Tabla 6 Costos mantenimientos de vehículos de transporte público en camioneta o campero	33
Tabla 7 Costos promedio de administración anual de transporte público en vehículo tipo camioneta o campero	34
Tabla 8 Ingresos promedios en vehículo tipo camioneta o campero.....	35
Tabla 9 Costos de inversión de un vehículo particular para servicio ilegal, informal o piratería	35
Tabla 10 Costos de mantenimiento de un vehículo particular para servicio ilegal, informal o piratería	<u>36</u>

Tabla11 Costo de administración de servicio público de transporte informal o pirata.....37

Tabla 12 Ingreso Promedio de servicio público de transporte informal o pirata.....38

Tabla de figuras

Figura 1. Localización Municipio de Abejorral (Antioquia).....	17
Figura 2.. Mapa político del Municipio de Abejorral (Antioquía).....	18
Figura 3. Municipio de Abejorral (Antioquía).....	19

Resumen

Debido al incremento de la mal llamada o conocida como piratería, lo cual hace referencia al servicio informal o ilegal que se presenta en todo el país, es sabido que ha surgido como un fenómeno que ha venido en aumento y poniendo en riesgo la prestación del servicio público de transporte en todo el país, además de incrementar el parque automotor y de existir una proliferación de vehículos particulares que actualmente se dedican a la prestación del servicio público sin las respectivas condiciones de seguridad exigidas por la ley, cuyo fenómeno genera una gran problemática en todos los actores viales del municipio ya que la proliferación de este servicio hace que ocupen más espacio público, se generen problemas de movilidad, se genere mayor accidentalidad, se generen conflictos de violencia, además de generar altos costos a los sistemas de salud debido a que no cuentan con las respectivas pólizas de responsabilidades que trata la ley, por otro lado se generan diversos conflictos cuando ocurre algún siniestro ya que el usuario al no estar protegido se ve obligado entablar demandas de reparación tanto al estado como a los particulares por dicha prestación del servicio.

Así mismo se realiza una revisión de los aspectos jurídicos o legales que regulan su operación y posibles alternativas de solución para lograr un control estatal hacia los propietarios de vehículos informales o ilegales y el fortalecimiento a empresas prestadoras de servicios.

1. Descripción de la situación

1.1 Antecedentes

En el municipio de Abejorral desde hace años se ha venido aumentando el número de vehículos informales que prestan el servicio a las diferentes veredas del municipio de Abejorral y de su área de influencia, lo cual ha llevado y pone en riesgo la prestación del servicio en la modalidad mixta de pasajeros, teniendo en cuenta que para dicha operatividad dichas empresas legalmente constituidas les genera un costo la prestación de dicho servicio, lo que ha llevado a que se vea afectado por la mala calidad en la prestación del mismo y la inviabilidad de este.

Por ende, se pretende establecer las causas de orden jurídico, socioeconómico y financiero que pueden poner en riesgo la viabilidad de dichas empresas y por otro lado se empiecen a estimular otros medios de transporte informales, entre ellos el del transporte en motocicleta y diferentes tipos de vehículos particulares.

Recientemente las empresas han venido generando pérdidas enormes por este fenómeno de servicio informal o ilegal, el cual se viene prestando en vehículos no homologados para este servicio como lo establece el Decreto 1079 de 2015

1.2 Descripción del problema

¿El aumento del servicio de moto taxi y otros tipos de transporte ilegal, son causantes de la inviabilidad del servicio de transporte mixto legalmente construido en país y en el caso específico del municipio de Abejorral?

A nivel nacional como antecedente se conoce este problema como piratería, causada por la falta de cultura de la legalidad, la legislación en materia de tránsito y transporte, las fallas en el sistema de transporte público y la corrupción en todas las esferas del estado en donde el soborno a agentes de tránsito, directivos y organismos gubernamentales contribuyen al aumento de este fenómeno

2. Justificación

El uso del transporte público en el país data de los años 1900, su inicio fue en un automóvil francés, posteriormente ingresaron las chivas o bus abierto más conocidas como escaleras, la cuales se han venido adaptando y transformando desde sus inicios hasta la fecha.

Estos vehículos han sido vitales para el desarrollo y progreso de nuestros campesinos, por eso se ha visto una gran transformación en el transporte y cada día estos se adaptan a las necesidades de las comunidades y a las condiciones geológicas del terreno por donde transitan estos vehículos en todo el país.

Actualmente en el país se han venido reglamentando diferentes clases de normas con respecto a la prestación del servicio de transporte, todas ellas compiladas en el Decreto único reglamentario 1079 de 2015 y sus demás modificaciones las cuales hacen referencia a la calidad en la prestación del servicio de transporte público en el país, por ende se ha determinado que la calidad en la prestación del servicio esta proporcionalmente ligada a factor socio-económico del sector transporte ya que los usuarios cada vez son más exigentes en materia de vehículos más modernos, con buena tecnología, incluso con servicios públicos como baños, wifi entre otros.

Es por lo anterior que se considera importante de analizar el factor económico de las empresas prestadoras de servicio público de transporte y su forma de calcular los costos de pasajes y fletes y ajustes a la realidad y el crecimiento de las empresas habilitadas para prestar dicho servicio.

3. Objetivos

3.1 Objetivo general

Determinar la viabilidad del servicio mixto de las empresas que se encuentran legalmente constituidas con relación al servicio informal que se viene presentando, en especial con el aumento de la motocicleta en el municipio de Abejorral - Antioquia, igualmente que en su área limítrofe

3.2 Objetivos específicos

Analizar la situación actual del servicio de transporte rural en el municipio de Abejorral – Antioquia y su jurisdicción y determinar las causas de su aumento

Comparar la prestación del servicio rural legal vs la prestación del servicio del servicio rural de manera informal.

Estudiar los diferentes costos de operación del servicio de transporte mixto en su estado legal vs los costos de operación de los vehículos que lo prestan de manera informal.

4. Marco referencial

4.1 Marco Teórico



Figura 1. Foto parque Abejorral
Fuente: www.antioquiaesuncaramelo.com

Históricamente el servicio de transporte público en Colombia se inicia a través del ferrocarril de Bogotá, una línea a tracción animal en 1984, que transportaba a pasajeros desde el parque Santander al barrio Chapinero.

Para el año 1908 el ingeniero colombiano Luciano Restrepo y el mecánico colombiano Roberto Tisnes importan un chasis de los Estados Unidos y construyen en Medellín, la primera carrocería.

Este autobús fue utilizado en el departamento de Antioquia en una ruta entre el centro de Medellín y la localidad de el Poblado.

Posteriormente en 1910 se presenta un boicot entre la población y la empresa americana y a partir de ese entonces el servicio público pasa a manos del gobierno en cabeza del municipio de Bogotá

Para los años 50, después del 9 de abril de 1948 el fenómeno conocido como el “bogotazo” estalla una gran crisis política, económica y social, donde el estado con el fin de reestablecer el servicio de transporte el cual estaba a manos del Distrito entrega de manera directa la operación y prestación del servicio a particulares, tanto a personas jurídicas como naturales, este hecho marca definitivamente la historia del servicio de transporte en Colombia en materia regulatoria.

En el municipio de Abejorral se inicia la prestación del servicio de transporte en vehículos bus abierto o escaleras llamadas popularmente chivas, e igualmente se presta en pick up vehículos entre 6 y 12 pasajeros con bancas laterales, los cuales sirven para transporte de carga y pasajeros, además, para trasladar animales y cosas.

Los primeros vehículos ingresaron en los años 70s con la primera vía del municipio, recorriendo Abejorral, Mesopotamia, La Unión, La Ceja, Rionegro, Santa Elena y Medellín.

Estaba compuesta por dos flotas; la de los Velásquez y la Flota Marín, posteriormente ingresa la empresa de Trans Unidos la Ceja, inician prestando el servicio en buses cerrados y los fines de semana en buses abiertos o escaleras ya que los campesinos llevan sus productos agropecuarios a vender a la ciudad.

En el año de 1995 se crea la primera empresa de transportadores de Abejorral: COOTRABE la cual inicia la prestación del servicio de transporte de pasajeros entre Abejorral y Medellín con un recorrido de 86 kilómetros, de los cuales 27 km en destapado y resto en pavimento flexible.

Para el años 1999 y 2000 surge la primer empresa de transporte individual, creada mediante la resolución 147, después de un estudio técnico de la demanda existente o potencial insatisfecha de movilización de pasajeros inter veredal y de servicio mixto en el municipio de Abejorral , arrojando como resultado que el lugar más frecuente de desplazamiento es hacia las veredas en un 60% , y que el vehículo más usado por la población es el campero en un 70% y 22% la camioneta, y de ese porcentaje el servicio informal presta el 54 %.

El municipio habilita la empresa de transporte individual de taxis con 9 vehículos y un servicio de camionetas con un total de 12 camionetas mediante las Resoluciones Nro. 20 del 31 de enero de 2002, Nro. 053 del 12 de abril de 2002, Nro. 074 de 24 de junio de 2002 igualmente la Nro. 128 la cual ordena la prestación del servicio inter-veredal en camperos y camionetas, en el 2003 mediante Resolución Nro. 058 se adjudican servicios en la modalidad mixta para buses abiertos o escaleras a la empresa Inversiones Sonar con 20 buses abiertos, en el 2018 se adjudican rutas, con frecuencia y horario mediante Resolución Nro. 276 para prestar servicio con 28 buses abiertos o escaleras, lo cual se determina que en total existe un parque automotor en el municipio de Abejorral, Antioquia de 30 buses abiertos o escaleras que prestan el servicio hacia las veredas, 4 camperos, 17 camionetas y 15 taxis, para un total de 66 vehículos de radio de acción municipal.

La necesidad de mejorar las condiciones de movilidad para la población del municipio de Abejorral en especial en la zona rural, es importante ya que de este servicio depende gran parte la realización de actividades cotidianas como trabajo, estudio, compras e incluso turismo.

Se pretende organizar adecuadamente la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor mixto en el municipio de Abejorral cumpliendo con las condiciones exigidas por el Ministerio de Transporte para satisfacer las necesidades de los pasajeros y contribuir al desarrollo de Abejorral.

Se procede con toma de información primaria esencial para los cálculos de las variables oferta y demanda, recolección de información secundaria referente al municipio, procesamiento de los datos, validación, cálculos y análisis de resultados, en base a la Resolución 478 del 22 de febrero de 2010 y con el fin de conocer la situación actual de movilidad rural, de igual forma se recolecta información de las empresas de transporte, y de los servicentros de combustibles.

Finalmente, se definen las características de la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor mixto para el municipio de Abejorral en el Departamento de Antioquía, igual que la influencia de la informalidad e ilegalidad asociadas a los costos de operación del transporte.

4.2 Área de estudio del proyecto



Figura 2. Localización del municipio de Abejorral
Fuente: Plan de desarrollo “Abejorral en buenas manos 2012 -215”

Los datos principales del municipio son:

Extensión total:	491 Km2
Extensión área Urbana:	1 Km2
Extensión área rural:	490 Km2
Altitud de la cabecera municipal:	2.100 m.s.n.m.
Temperatura media:	17°C
Distancia de referencia a Medellín	82 Km
Distancia al Municipio de la Ceja	42 Km
Distancia al Municipio de la Unión	46 Km
Distancia al Municipio de Sonsón	50 Km

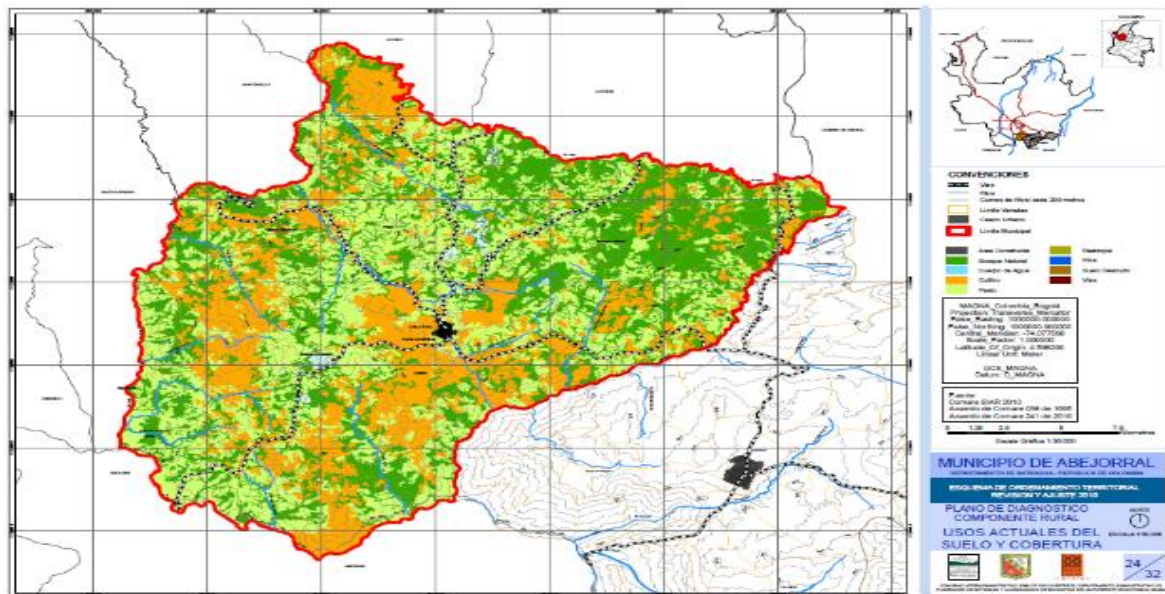


Figura No3 Mapa político del Municipio de Abejorral (Antioquia)
Fuente: Fuente: Plan de desarrollo “Abejorral en buenas manos 2012 -215”



Figura No 4. Municipio de Abejorral (Antioquía)
Fuente: www.colombiamapas.net

Características principales municipio de Abejorral

Límites del municipio

Limita por el norte con los municipios de La Ceja y La Unión, por el oriente con el Sonsón y el Carmen de Viboral, por el sur con Aguadas del Departamento de Caldas, y por el oeste con Santa Bárbara y Montebello.

Su cabecera dista 79 km de la ciudad de Medellín por la vía Abejorral Colmenas, 108 Km por la vía La Unión-Mesopotamia y 87 Km por la vía Santa Barbará.

El Municipio cuenta con una población total de 19.893 habitantes y 6.166 en el casco urbano y 13.726 en el resto del Municipio. Tomado del (Plan de Desarrollo 2012 – 2015, Abejorral en Buenas Manos).

5. Metodología

5.1 Tipo de investigación

Teniendo en cuenta el objeto de estudio el cual se basa en un análisis de las condiciones legales actuales, la investigación se desarrolla con el método descriptivo cualitativo.

Para ello se requiere establecer una metodología ágil y fácil de interpretar, en este caso se utiliza la encuesta a propietarios de vehículos o a las empresas legalmente constituidas, así como a dueños de los vehículos informales, y por supuesto a los usuarios del servicio, también se utilizan algunos antecedentes significativos de estudios que puedan existir en el municipio, así como anécdotas de los campesinos y notas de campo que se puedan recoger en el transcurso de la investigación y por ultimo algunas páginas de consulta de internet en Google Scholar referente al servicio de transporte mixto.

5.2 Recursos humanos

El estudio de este proyecto se realiza con la ayuda de algunos estudiantes de últimos año de las diferentes instituciones educativas, igual que entidades del orden municipal como el municipio de Abejorral, en cuanto a nivel nacional, con la policía y su especialidad en vías y transporte, igualmente con estaciones de servicios de combustible de Abejorral igual en los municipios vecinos, y a las empresas del sector entre ellas Expreso Abejorral-La Colmena y la empresa Transportes de Santa Barbara Antioquia TRANSANTA SAS

6. Análisis del servicio de transporte desde el punto legal

La legislación que existe en el país con relación al transporte se menciona a continuación:

- Constitución política de Colombia, Numeral 11, Art. 189.
- Normas relativas al sistema de tránsito y transporte en Colombia: Numeral 5, Art. 3 de la Ley 105 de 1993, Ley 336 de 1996, Ley 769 de 2002, Ley 1383 de 2010, y Resolución 2252 de 1999; esta última fija la metodología para determinar las necesidades en el transporte terrestre automotor de pasajeros, frecuencias, horarios, preferencias, capacidad transportadora.
 - Decreto 170 de 2001, por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre público de pasajeros colectivo municipal.
 - Las competencias del alcalde en la jurisdicción municipal: corresponde en el ámbito municipal en cabeza del señor alcalde del municipio conforme a las facultades que le confieren las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, y el artículo 315 de la CN, que, a los alcaldes del país, como autoridades de tránsito, calidad que le otorgan las Leyes 105 de 1993, 336 de 1996.
 - Decreto 2150 de 1995. Por el cual se suprimen y reforman regulaciones, procedimientos o trámites innecesarios existentes en la administración pública.
 - Decreto 175 de febrero 05 de 2001, por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor mixto.
 - Decreto No. 4190 del 29 de octubre de 2007, mediante el cual se establece el procedimiento para otorgar el permiso para prestar servicio público de transporte terrestre automotor mixto.
 - Decreto 4125 de octubre 29 de 2.008, mediante el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor mixto en motocarro.

- Resolución 000478 de febrero 22 de 2010, mediante la cual se establece la metodología para determinar las necesidades y demanda insatisfecha de movilización del servicio público de transporte terrestre automotor mixto y servicio público de transporte terrestre automotor mixto en motocarros.

- Decreto No. 0198 de febrero 12 de 2013, por el cual se suprimen y reforman trámites de tránsito y de transporte.

- Decreto 491 de 1996, adopta las medidas dirigidas a un mejor ordenamiento y control de la circulación en las vías públicas urbanas municipales, que redunden en beneficio y mejoramiento de la movilidad y seguridad urbana de todos sus habitantes, haciéndose necesario reglamentar el modo de transporte terrestre público de pasajeros Colectivo.

Circular 0008 del 13 de abril de 2012 Ordena a las Autoridades y Organismos de Tránsito del país: “Implementar estrategias detalladas con el fin de controlar las actividades ilegales en la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor en su jurisdicción”

Para la prestación del servicio público de transporte, los vehículos homologados están definidos en el Artículo 5 del decreto 4190 de 2007. Así:

BUS ABIERTO, CHIVA O BUS ESCALERA: Vehículo automotor destinado al transporte simultáneo de personas y carga o mercancías, con carrocerías de madera y silletería compuesta por bancas transversales.

CAMIONETA DOBLE CABINA: Vehículo automotor de cuatro puertas, destinado al transporte simultáneo de personas y carga de conformidad con la homologación y demás disposiciones para esta clase de vehículos.

CAMPERO: vehículo automotor con tracción en todas sus ruedas con capacidad hasta de nueve (9) pasajeros o tres cuartos (3/4) de tonelada.

Artículo 2 de la Ley 769 de 2002 así:

MOTOCARRO: Vehículo automotor de tres ruedas con estabilidad propia con componentes mecánicos de motocicleta, para el transporte de personas o mercancías con capacidad útil hasta 770 kilogramos.

6.1 Análisis del transporte desde el punto industrial, comercial y competitivo

El servicio de transporte está enfocado a la prestación de un servicio esencial pero también a la competitividad e industrialización

En cuanto a la industrialización se puede observar como las empresas cada día deben de mejorar sus vehículos de acuerdo a la regulación como;

Cambio de modelos de vehículos los cuales cada día tienen más elementos nuevos

Cambio de combustibles los cuales tienen que ir con tendencia a combustibles limpios que no emitan gases tóxicos, ni deterioren el medio ambiente.

En cuanto a la competitividad es necesario saber cuáles son los costos de cada prestación del servicio lo cual se refleja en la canasta de costos, lo cual para el servicio de transporte de servicio público de empresas legalmente constituidas vs transporte informal como se ve en el siguiente análisis.

6.2 Responsabilidad civil extracontractual y contractual del servicio de transporte

En primer lugar, dado el caso en que la afectación a un pasajero o a un tercero por parte de un vehículo cuyo fin se destina a la prestación de un servicio público de transporte lleva a que el estado tuviese que expedir distintas normas regulatorias con el fin de evitar las posibles demandas en contra del estado, vinculando a este de manera civil por ser quien en cabeza de él, de acuerdo al ordenamiento jurídico es quien debe prestar el servicio y responder por las condiciones en que este se debe prestar .

Por consiguiente, cada empresa para operar o prestar el servicio de transporte público en cualquier modo, tipo o modalidad de transporte se debe contar con sus respectivas pólizas,

Para la aplicación de este régimen de responsabilidad civil hay que hacer referencia al artículo 2341 del Código Civil según el cual se prevé que “el que ha cometido un delito o culpa, que ha inferido daño a otro, es obligado a la indemnización, sin perjuicio de la pena principal que la ley imponga por la culpa o el delito cometido.” (Congreso de la Republica, 1873).

Luego, la responsabilidad civil extracontractual es aquella en la cual surge la obligación de una persona de indemnizar a otra sin la necesidad de que exista un vínculo jurídico previo entre ellas, como por ejemplo un contrato. A propósito de la responsabilidad civil extracontractual, Arturo Alessandri ha sostenido que “esta responsabilidad no deriva de la inejecución de una obligación preexistente; ninguna existe entre la víctima y el autor del daño, y si la hay éste se produjo al margen de ella y no resulta de su infracción.” (Alessandri, 1981).

En ese sentido, existen varios regímenes que implican la responsabilidad civil extracontractual. Por ejemplo, “la responsabilidad por hecho propio, el cual supone que todo

individuo debe responder por los daños que haya causado, siempre que sea jurídicamente imputable” (Ordoñez, 2010). De igual manera, “la responsabilidad por el hecho ajeno que implica que todas las personas son responsables, no solo de sus propias acciones sino del hecho de aquellos que estuvieren a su cuidado” (Corte Suprema de Justicia, 2015). Es decir que, “están llamados a responder civilmente por daños causados por terceros, todas aquellas personas que tengan a su cargo la obligación legal o convencional de custodia de una persona” (Corte Suprema de Justicia, 2015).

Sin embargo, para efectos de este estudio no es relevante profundizar en esos regímenes, pero si en el de responsabilidad civil extracontractual por actividades peligrosas. La Corte Suprema de Justicia ha desarrollado este régimen de responsabilidad civil a partir del artículo 2356 del Código Civil el cual dispone que “por regla general todo daño que pueda imputarse por malicia o negligencia de otra persona debe ser reparado por esta”.

Doctrinalmente se reconoce que las actividades peligrosas son aquellas que despliega en el mundo físico una multiplicación de las fuerzas de tal modo que se escapa al control del ser humano ordinario, potencializando el riesgo de causar un daño. (Cespedes y Gutiérrez, 2012)

Igualmente, se ha reconocido que la persona que se encuentra en la obligación de responder por el daño generado por actividades peligrosas es su guardián, que es aquella persona que detenta la posibilidad material de direccionar la actividad. En Sentencia del 17 de mayo de 2011, la Corte Suprema de Justicia resaltó que “el responsable por el hecho de las cosas inanimadas es su guardián, o sea quien tiene sobre ellas el poder de mando, dirección y control independientes” (Corte suprema de Justicia, 2011). Es decir, es aquel que tiene un poder de dirección y control de la actividad específica.

Esta calidad se presume principalmente del dueño de la cosa, aunque, sin embargo, dicha presunción puede desvirtuarse. En palabras de la Corte: “La presunción de guardián puede desvanecerla el propietario si demuestra que transfirió a otra persona la tenencia de la cosa en virtud de un título jurídico como el arrendamiento, etc., o que fue despojado inculpablemente de la misma, como en el caso de haberle sido robada o hurtada” (Corte suprema de Justicia, 1976).

Además, “en varias oportunidades se ha reiterado que la situación de guardián la pueden detentar varias personas, lo que implica una guarda compartida. Esta situación ocurre cuando el poder de direccionamiento de la cosa no le corresponde a una sola persona sino a dos o más. (Corte suprema de Justicia, 2014).

6.3 El servicio de transporte público desde el punto económico

Desde el punto económico se puede evidenciar que los costos de un vehículo moderno con todas sus condiciones técnico mecánicas y de seguridad representan una gran inversión, lo cual a muchos empresarios no le es tan atractivo ni rentable la inversión en un vehículo moderno teniendo en cuenta que existe una gran competencia desleal, informal e ilegal, además el abaratamiento de los vuelos, hacen que el transporte terrestre sea uno de los sectores que más sienten este fenómeno.

Ahora bien, en cuanto a lo que compete sucede algo similar la inversión en vehículos: bus escaleras o chivas su inversión oscila entre los 200 millones de pesos, lo cual también existe un gran riesgo debido a las vías, igual que el aumento de vehículos tipo motocicleta debido a la facilidad de adquisición, y las cuales vienen prestando servicios públicos de transporte como el

mal llamado mototaxismo, además de otros vehículos no homologados para la prestación del servicio como camionetas, camperos y automóviles con placas particulares.

6.4 El servicio de transporte público desde derecho penal

Si bien es cierto la prestación del servicio está en cabeza del estado, este a su vez otorga la operación de rutas y frecuencias en los diferentes modos de servicios lo cual se constituye en una responsabilidad en materia contractual, pero por otro lado vemos como el riesgo que lleva inmerso el sector transporte y más la prestación de servicio público, el conducir un vehículo según la ARL esta catalogado como una actividad riesgosa, clasificada en el nivel 4 y 5, ahora bien cuando se presenta algún siniestro vial se corre el riesgo de ser responsable penalmente si existe un hecho fatal o una omisión de una falta, lo cual también es una variable que en materia penal hace que propietarios y conductores aseguren sus vehículos además, que sus pólizas incluyan asesorías jurídicas para cuando se presenten estos casos.

Por ende, las empresas de transporte deben contar con sus respectivos asesores jurídicos lo cual también influye en el costo de operación y la empresa puede contabilizarlo como un costo fijo o variable.

6.5 Canasta de costos de operación para prestar el servicio de transporte público

Como bien se ha mencionado la prestación del servicio de transporte es una actividad orientada al servicio público, la cual es regulada por las autoridades y entidades públicas y por otro lado es una industria encaminada a la comercialización cuya orientación tiende a un sector

privado en torno a los compromisos, tipos de contratos de afiliación, asociación etc., que están enmarcados en la regulación de transporte.

Por ende, se ha determinado que los costos de pasajes y fletes deben estar regulados por la autoridad de transporte competente de cada jurisdicción y es por ello que el gobierno ha diseñado unos métodos de calculo que son razonables a la luz de la norma y la realidad, la reglamentación está basada en la Resolución 2543 de 1993

La canasta de costos para el servicio de transporte está regulada de acuerdo a los modos y servicios de transporte público, a continuación, se muestra una proyección realizada con datos reales aportados por la empresa de transporte Expreso Abejorral La Colmena SAS del municipio de Abejorral con Nit 90091725 y la Precoperativa de Trabajadores de Abejorral (PRECOABE)

Tabla 1. Costos de inversión de vehículos de transporte público en bus o escalera

Costos de Inversión	Valor
Costo del vehículo	\$ 120.000.000
Cupo	\$ 60.000.000
Emblemas y demás	\$ 1.000.000
Total, inversión	\$ 181.000.000

Fuente: Elaboración Propia

Tabla 2. Costos de mantenimiento de vehículos de transporte público de bus abierto o escalera

Descripción	Unidad de medida	Valor	Promedio Mensual	Valor año
ACPM	Galón	\$ 9.500	200	\$ 22.800.000
Aceite de motor	Galón	\$ 55.000	4	\$ 220.000
Aceite de caja diferencial	Galón	\$ 55.000	12	\$ 660.000
Kit filtros	unidad	\$ 100.000	0,5	\$ 600.000
Llanta 295x80x22.5	unidad	\$1.400.000	6	\$ 8.400.000
Kit de aseo	unidad	\$ 149.000	1	\$ 1.788.000
Mantenimiento	unidad	\$ 4.800.000	3	\$ 14.400.000
Total, de mantenimiento				\$ 48.868.000

Fuente; Elaboración Propia

Tabla 3. Costos de administración promedio anual de vehículo de transporte tipo bus abierto o escalera

Detalle	Periodo	valor
Administración	Año	\$ 1.440.000
Pólizas	Año	\$ 4.000.000
SOAT	Año	\$ 1.250.000
Revisión técnico-mecánica	Año	\$ 300.000
Chequeos bimensuales	Año	\$ 300.000
Empleado	Año	\$ 21.000.000
Costo financiero de inversión (1,7%)	Año	\$ 32.580.000
Total, costos		\$ 60.870.000

Fuente Elaboración Propia

COSTO ANUAL \$ 109.738.000

Tabla 4. Ingresos promedio anual de servicio de transporte en bus abierto o escalera

Número viajes mensuales	Valor viaje	Total, mensual	Total, año

22	\$ 400.000	\$ 8.800.000	\$ 105.600.000
----	------------	--------------	----------------

Elaboración Propia

Utilidad - \$ **4.138.000**

La utilidad es el resultado de restar de los ingresos anuales los costos determinados en las Tablas 2 y 3

Tabla 5. Costos de inversión de vehículos de transporte público en camioneta o campero

Costos de inversión camioneta	Valor
Costo del vehículo	\$ 100.000.000
Cupo	\$ 40.000.000
Emblemas y demás	\$ 1.000.000
Total, inversión	\$ 141.000.000

Elaboración Propia

Tabla 6. Costo mantenimientos de vehículos de transporte público en camioneta o campero

Descripción	Unidad de medida	Valor	Promedio mensual	Valor año
ACPM	Galón	\$ 9.500	1.200	\$ 11.400.000
Aceite de motor	Galón	\$ 55.000	3	\$ 165.000
Aceite de caja diferencial	Galón	\$ 55.000	2	\$ 110.000
Kit filtros	unidad	\$ 100.000	0,15	\$ 180.000
Llanta 235/65/r15	unidad	\$ 425.000	4	\$ 1.700.000
Kit de aseo	unidad	\$ 149.000	0,25	\$ 447.000
Mantenimiento	unidad	\$ 200.000	1,5	\$ 3.600.000
Total, costos				\$ 17.602.000

Elaboración Propia

Tabla 7. Costos promedio de administración anual de transporte público en vehículo tipo camioneta o campero

Detalle	Periodo	Valor
Administración	año	\$ 1.440.000
Pólizas	año	\$ 2.600.000

SOAT	año	\$ 1.000.000
Revisión técnico-mecánica	año	\$ 300.000
Chequeos bimensuales	año	\$ 180.000
Empleado	año	\$ 18.000.000
Costos financieros de inversión (1,5%)	año	\$ 28.764.000
Total, costos		\$ 52.284.000

Elaboración: Propia

COSTO ANUAL \$ 69.886.000

Tabla 8. Ingresos promedios en vehículo tipo camioneta o campero

Número de viajes mensuales	Valor viaje	Total, mensual	Total, año
28	\$ 250.000	\$ 7.000.000	\$ 84.000.000

Elaboración Propia

Utilidad

\$ 14.114.000

La utilidad es el resultado de restar de los ingresos anuales determinados en los costos de las Tablas 6 y 7

Tabla 9. Costos de inversión de un vehículo particular para servicio ilegal, informal o piratería

Costo de inversión	Valor
Costo del vehículo	\$ 35.000.000
Cupo	\$ -
Emblemas y demás	\$ -
Total, inversión	\$ 35.000.000

Elaboración Propia

Tabla 10. Costos de mantenimiento de un vehículo particular que presta un servicio ilegal o informal (piratería)

Descripción	Unidad de medida	Valor	Promedio mensual	Valor año
ACPM	Galón	\$ 9.500	1.320	\$ 12.540.000
Aceite de motor	Galón	\$ 55.000	2	\$ 110.000
Aceite de caja diferencial	Galón	\$ 55.000	6	\$ 330.000
Kit filtros	unidad	\$ 100.000	1	\$ 100.000
Llanta 295x80x22.5	unidad	\$ 300.000	6	\$ 1.800.000
Kit de aseo	unidad	\$ 149.000	1	\$ 149.000
Mantenimiento	unidad	\$ 200.000	2	\$ 4.800.000
Total, costos				\$ 19.829.000

Elaboración Propia

Tabla 11. Costo de administración de servicio público de transporte informal o pirata

Detalle	Periodo	Valor
Administración	año	\$ -
Pólizas	año	\$ -
SOAT	año	\$ 600.000
Revisión técnico-mecánica	año	\$ -
Chequeo bimensual	año	\$ -
Empleado	año	\$ 1.600.000
Costo financiero de inversión (1,7%)	año	\$ 7.140.000
Costo total		\$ 9.340.000

Elaboración Propia

COSTO ANUAL

\$ 29.169.000

Tabla 12. Ingreso promedio de servicio público de transporte informal o pirata

NÚMERO VIAJES MENSUALES	VALOR VIAJE	TOTAL, MENSUAL	TOTAL, AÑO
28	\$160.000	\$4.480.000	\$53.760.000

Elaboración Propia

UTILIDAD \$ **24.591.000**

La utilidad es el resultado de restar de los ingresos anuales determinados en la Tabla 12 los costos de las Tablas 10 y 11.

7. Infracciones de tránsito y transporte

Es indiscutible que el servicio de transporte informal e ilegal en todo el país sigue en aumento toda vez que la regulación se hace insuficiente y carece de mecanismo y fortalecimiento institucional.

La regulación colombiana en materia de transporte en Colombia es exigua, las penalidades y sanciones en diferentes casos son evadidos por el infractor por varias de los distintos mecanismos legales existentes como: vencimiento de términos, prescripciones a la hora de imposición de las sanciones, si bien el sujeto pasivo de la infracción es el conductor quien la comete en muchas ocasiones logra burlar el estado.

Las instituciones también juegan un papel importante debido a que hace falta más fortalecimiento con personal capacitado, además con suficiente ética y valores para aplicar la normatividad existente, igual que lleguen estas instituciones al 100 % del territorio nacional, ya que en el país existen solo alrededor de 224 organismos de tránsito entre ellos, 210 de clase A, 6 de clase B, 4 de clase C y 4 inactivos, lo que conlleva a que el país no cuente con organismos de tránsito para ejercer el control en un total de alrededor de 898 municipios de un total de 1122, según el DANE y el Ministerio de Transporte.

7.1 Comentarios sobre la regulación.

REGULACIÓN EN COLOMBIA

En el caso de Colombia, la regulación se enmarca en el estatuto de transporte, la Ley 105 de 1993, Ley 336 de 1996 y ahora el Decreto único 1079 de 2015, donde la codificación de las

infracciones está contemplada en la Ley 769 de 2002, Decreto 3883 de 2010 y en cuanto a las cometidas al transporte en la Resolución 10800 de 2003.

Sin embargo, a pesar de la normatividad se establecen algunas limitaciones técnicas para el uso de vehículos particulares, cada vez se ve como personas que compran sus vehículos particulares debido al alto costo y sostenimiento de estos, optan por prestar el servicio de transporte público llevando mercancías y recogiendo pasajeros en el camino para ajustar los gastos de combustibles, peajes y mantenimientos tanto preventivos como correctivos de estos.

En materia de responsabilidad civil contractual y extracontractual la prestación del servicio público hace que este servicio sea más riesgoso y costoso, teniendo en cuenta que en cualquier siniestralidad el conductor, el propietario y la empresa deben responder solidariamente y cubrir todos los gastos que se emanen de este.

Por otro lado, el costo de la prestación del servicio incluye los costos de pago de administración, desgaste del vehículo, mantenimiento preventivo y correctivo.

Las personas que deseen utilizar sus vehículos para prestar los servicios de transporte de servicio público, deben asumir todos estos costos además de cumplir la reglamentación en materia de transporte.

Por último, es importante dejar claro a los usuarios del servicio de transporte informal o ilegal, que el servicio de transporte público es regulado por el Estado y que cuenta con las garantías suficientes para cubrir cualquier eventualidad, además que el usuario al utilizar un servicio de transporte publico legal, está contribuyendo a que se mejore la calidad, y el servicio.

7.2 Calidad y servicio

En los últimos años se ha venido hablando del término calidad, introducido por Richard Deming donde la calidad es uno de los pilares para el mejoramiento continuo en todos los niveles empresariales del mundo, afirmando que lo que domina el mundo es la calidad, y las personas la quieren tener por cualquier medio y esta rompe cualquier tipo de barrera y restricción de los mercados, asumiendo el consumidor un mayor costo que a su vez se ve reflejado en un mayor beneficio. Para ello tenemos un ejemplo en transporte en el municipio: un servicio desde el municipio de Abejorral al municipio de la Ceja a 42 Km de distancia en un vehículo de servicio de transporte público legalizado con todas sus condiciones tiene un valor de 120.000 y se presta en una camioneta DIMAX 4 x4, modelo 2015 con pasacintas, aire acondicionado, con todas sus pólizas al día, mientras que existe el otro servicio ilegal en un Mazda 323 modelo 2000 por valor de \$ 50.000, vehículo sin las comodidades, y existe un tercer servicio en una camioneta modelo 2015, a un precio de \$ 80.000, vehículo que no cuenta con nada de pólizas.

De esta teoría surge del interrogante: ¿Será que la gente o el usuario no sabe la importancia de que un vehículo afiliado a una empresa de servicio de transporte público puede viajar más tranquilo y asegurar su viaje en caso de alguna siniestralidad? por otro lado ¿será que el conductor de un vehículo de transporte informal se dé cuenta de las consecuencias de la prestación de este de manera ilegal?

8. Conclusiones

Se puede concluir que el servicio de transporte informal o ilegal es mucho más económico que el transporte legal, debido a su reglamentación.

El servicio de transporte legal genera más garantías para salvar el patrimonio de los propietarios y cubrimiento a las víctimas en caso de una eventualidad o siniestro fatal que pueda ocurrir en materia de transporte.

La cultura de la ilegalidad es una costumbre que se ha arraigado en la cultura colombiana donde se ha demostrado según estudios que Colombia es el segundo país más corrupto del mundo

El usuario no se ha percatado, ni tiene conciencia del peligro y el riesgo que genera el tomar un servicio de manera informal.

Las aseguradoras no han establecido políticas claras para estandarizar los parámetros para combatir la ilegalidad y el transporte informal, toda vez que estas su único interés es el de generar utilidades mas no de contribuir al fomento de un transporte legal.

Las aseguradoras en algunos casos niegan las pólizas de responsabilidad a parque automotor que presentan algunas características en su condición argumentando algún tipo de riesgo, y les aumentan el valor de las pólizas.

Los sobrecostos para el mantenimiento del transporte formal y legal cada vez son más costosos lo que hace que estos vehículos terminen comprando en el mercado negro pólizas falsas o en ultimas no portándolas.

9. Recomendación

Una vez concluida la tesis, se recomienda investigar sobre los costos en el servicio de transporte intermunicipal y especial.

Solicitar al ministerio de transporte soluciones o políticas que busquen verdaderamente volver a que el servicio Inter veredal sea viable y seguro y que establezca una verdadera política de control y formalización del servicio informal e ilegal (piratas).

Concientizar a los usuarios de este tipo de servicio sobre la importancia que tiene el utilizar un servicio de transporte legal y formal que reúna y cumpla todas las exigencias de ley además de brindar una buena seguridad a los usuarios.

Solicitar al gobierno nacional, gobiernos departamentales y locales la intervención y asignación de mayores recursos para el mantenimiento y arreglo de vías terciarias del país.

10. Referencias

El País. (2014). Conductores borrachos frenaron con entrada de nueva ley, pero no en seco.

Recuperado de <http://www.elpais.com.co/california/conductores-borrachos-frenaron-con-entrada-de-nueva-ley-pero-no-en-seco.html>.

El Tiempo. (2012). Vuelve la ley para endurecer las penas a los conductores ebrios en Bogotá.

Recuperado de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-12049351>

<https://www.bcnnoticias.com.co/conozca-las-nuevas-tarifas-del-transporte-publico-mixto/>

<https://www.radionacional.co/noticia/actualidad/transporte-ilegal-cuarentena>

11. Anexos



Formato de encuesta

Fecha: DD____MM____AA____

Hora: _____

Lugar: _____

Placa: _____

Destino: _____

1. ¿Qué tipo de servicio de transporte utiliza en la vereda? _____ Público _____ Particular

2. ¿Qué tipo de vehículo es el que usted más utiliza _____Moto ___ Taxi _____ Bus _____

Escalera _____ Camioneta _____ Otro cuál? _____

3. ¿Dónde usted vive qué tipo de vehículos de transporte se utiliza? ___ Moto ___ Taxi

_____ Bus _____ Escalera_____ Camioneta _____ Otro cuál? _____

4. ¿El servicio que se presta en las veredas es _____bueno, _____ regular o _____malo?

5. ¿Cuántas veces en el mes se desplaza al municipio? _____ Nro. Veces

6. ¿Cuál es el horario que usted más utiliza para viajar _____ sugiere usted otro Cual?

7. ¿Cree usted que hace falta más vehículos que presten el servicio en las veredas ____¿SI
____NO, Cual? _____

8. ¿Cuánto tiempo tarda usted en llegar a su destino?

9. ¿Para qué vereda usted se dirige? _____

10. ¿En qué cree usted que se debe mejorar el transporte para ser de mejor calidad?

Encuestador: _____

Celular:

Encuestado: _____

Celular: