

BENEFICIOS DEL TRANSPORTE PUBLICO URBANO POR EL INCREMENTO DEL PASAJE

Juan Carlos Sejas Ch.
Docente-Investigador IESE-UMSS

Según el último estudio de la Unidad de Movilidad Urbana del Municipio de Cercado, en la ciudad de Cochabamba hay un automóvil por cada ocho personas, y más del 50% del parque automotor del Departamento se concentra en la capital.

En el Departamento de Cochabamba según el INE (2013), existen 274.759 vehículos, de los cuales 149.376 están en el Municipio de Cercado, de estos, el 33% de los automóviles que circulan en el centro de la ciudad pertenecen al servicio público y el 67% al particular. El servicio del autotransporte público en Cochabamba, como en todo el país, se ha convertido en un medio de generación de ingreso por falta de oportunidades laborales, es decir, casi 50 mil familias viven de esta actividad. Por consiguiente, los beneficios económicos que obtienen por jornada de trabajo, representa su fuente de ingreso y les sirve para costear todas, o la mayoría de sus actividades económicas cotidianas.

Con base en un estudio realizado en el 2013 en el IESE-UMSS relacionado con el tema, se pudo evidenciar de manera muy clara el costo beneficio que obtienen los transportistas del servicio público urbano de Cochabamba, por categoría de transporte: microbuses (micros), minibuses (trufis) y taxi-trufis (taxi de ruta fija). Esa así, que en base a un ajuste realizado de los ingresos y los costos, es que se va tratar de mostrar de alguna manera el beneficio económico que obtienen los transportistas del servicio público urbano por el incremento del precio de pasaje de Bs. 1,70 a Bs 1,90.

Los transportistas del servicio público de Cochabamba, generan ingresos por la actividad cotidiana que desarrollan, de la misma forma, tienen varios costos. Por un lado, están los costos de operación (combustible, boleta de salida y otros), costos de mantenimiento de sus vehículos, clasificados en: costos de mantenimiento preventivo y correctivo.

En el cuadro 1, se muestra los ingresos brutos obtenidos por jornada laboral (10 horas y 25 días de trabajo promedio) por parte de los transportistas del

servicio público, con el precio de pasaje de Bs. 1,70. Como se puede observar, los conductores de micros obtenían un ingreso promedio por día de Bs. 279, los que trabajan con trufis tenían un ingreso de Bs. 222 y los conductores de taxi trufi conseguían como ingreso Bs. 229. Deduciendo del ingreso bruto los gastos de operación, antes mencionados, y los costos de mantenimiento preventivo y correctivo, se tiene un ingreso promedio neto. En el caso de los propietarios que tienen micros es de Bs. 129 por día de trabajo, Bs. 104 de quienes trabajan con trufis y Bs. 125 con taxi-trufis (véase cuadro 1).

Cuadro 1
Ingreso promedio de los transportistas en Bs.

Tipo de Vehículo	Ingreso Bruto por día	Ingreso Neto por día
Micro	279	129
Trufi	222	104
Taxi trufi	229	125

Fuente: Elaboración propia

En el cuadro 2, se observa el gasto promedio por día por tipo de vehículo que tiene un transportista por el consumo de combustible, de la misma forma, un pago de Bs. 20 por día por derecho de una boleta de trabajo, (aporte a su sindicato). Asimismo, se tienen los costos de mantenimiento correctivo, los cuales son: el cambio de llantas, balatas, muñones y otros, los cuales afirmaron tener un altísimo costo. Además de los costos de mantenimiento preventivo, estos desembolsos lo realizan casi habitualmente en: limpieza de sus vehículos, aceites y lubricantes, ajustes técnicos, control rutinario y otros.

Cuadro 2
Gasto promedio de los transportistas por día en Bs.

TIPO DE VEHÍCULO	Consumo Combustible	Mant. Prev.	Mant. Correc.	Boleta de trabajo	Gasto total
MICRO	86	20	24	20	150
TRUFI	55	17	25	20	117
TAXI-TRUFI	47	24	13	20	104

Fuente: Elaboración propia

Por otro lado, los transportistas del servicio público para el acceso de prestación de servicios, a parte de los costos de operación, antes mencionados, tienen otros costos de inversión, que por supuesto son los más altos, y estos se expresan en la adquisición o compra de su vehículo, costo por derecho de ingreso a la línea y la transformación a Gas Natural Vehicular (GNV) de sus motorizados (estas inversiones tienen su valor residual).

Cuadro 3
Costo de inversión de los transportistas en Bs.

DETALLE	MICRO	TRUFI	TAXI TRUFI
Inversión (Compra de vehículo)	78.008	115.334	71.159
Inversión (Ingreso a la línea)	60.552	18.096	48.720
Inversión (conversión a GNV)	5.568	4.524	4.524

Fuente: Elaboración propia

En el cuadro anterior, se observa las inversiones que realizaron los propietarios de microbuses, donde en promedio en la adquisición de su vehículo invirtieron Bs. 78.008, en la compra de trufi Bs. 115.334 y taxi trufi Bs. 71.159

Una vez precisados los ingresos y los costos de operación e inversión de los transportistas, se ha llegado a obtener la Relación Costo Beneficio (RCB) por categoría de transporte, con el precio de pasaje de Bs. 1,70. Con este precio, los conductores de microbuses obtenían una RCB= 1,24 es decir, por la inversión de Bs. 1 que realizaron su beneficio era de Bs. 0,24. Los conductores de trufis tenían su RCB= 1,13 y los de taxi-trufi RCB= 1,37.

Con el incremento del pasaje a Bs. 1,90 los conductores del autotransporte público incrementaron sus beneficios económicos notoriamente, pero también sus costos, excepto el costo de combustible y la boleta de trabajo, que se han mantenido constantes por mucho tiempo por decisión política nacional, y en el caso de la boleta por disposición sindical (véase cuadro 4).

Cuadro 4
Gasto promedio de los transportistas por día en Bs.

TIPO DE VEHÍCULO	Consumo Combustible	Mant. Prev.	Mant. Correc.	Boleta de trabajo	Gasto total
MICRO	86	21	25	20	152
TRUFI	55	18	27	20	120
TAXI-TRUFI	47	26	14	20	107

Fuente: Elaboración propia

Se debe precisar de manera oportuna, que para efectos de la obtención del ingreso neto, los costos preventivos y correctivos han sido ajustados a la inflación de la gestión 2013 que alcanzo a 6,48%, el cual ha sido uno de los argumentos por parte de los transportista, para el incremento del precio de los pasajes del servicio público, previo estudio de costos de operación que realizaron conjuntamente la Federación del autotransporte y el Gobierno Autónomo Municipal de Cochabamba.

No obstante, si se hace una comparación del precio de pasaje anterior con el actual, los niveles de ingreso de los transportistas, se han elevado en un promedio de 18%. Los transportistas del servicio de microbuses ahora obtienen en promedio un ingreso neto de Bs. 159 los conductores de trufis tienen un ingreso neto de Bs. 128 y los de taxi-trufi Bs. 148 (véase cuadro 5)

Cuadro 5
Ingreso promedio de los transportistas en Bs

Tipo de Vehículo	Ingreso Bruto por día	Ingreso Neto por día
Micro	312	159
Trufi	248	128
Taxi trufi	256	149

Fuente: Elaboración propia

De la misma forma, el incremento del pasaje del autotransporte público en Cochabamba, ha modificado la relación costo beneficio de los transportista, donde los propietarios de microbuses ahora obtienen una RCB= 1,48 un conductor de trufi una RCB= 1,36 y los de taxi-trufi RCB= 1,34. Esto implica un beneficio neto de casi el 50% por parte de los conductores de microbús, 36% por los propietarios de trufis y 34% de taxi-trufis.

En consecuencia, los beneficios económicos por la actividad del autotransporte en Cochabamba, son relativamente favorables, en vista que, un propietario de un vehículo del transporte público, llegaría a obtener al mes en promedio alrededor de Bs. 4000 de ingreso neto disponible, monto superior al salario medio nominal de profesionales, empleados y de lejos a obreros especializados en Bolivia.

Finalmente, hacer mención que; en este estudio, no se ha considerado la información del estudio de costos de operación realizado Gobierno Municipal de Cochabamba, ante la negativa constante de proveernos dicha información clasificada.