



Ministerio de Transporte



**ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL PARA LA
FIJACIÓN DE CRITERIOS DE LA TASA DE USO
EN LAS TERMINALES DE TRANSPORTE
INTERMUNICIPAL DE PASAJEROS**

**Oficina de Regulación Económica
Bogotá D.C. Diciembre de 2006**

TABLA DE CONTENIDO

1.	ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO	3
2	OBJETIVO	5
3	ASPECTOS NORMATIVOS:	6
4	ASPECTOS TÉCNICOS, ECONÓMICOS Y OPERACIONALES	20
4.1	El estudio “ Diagnóstico financiero y operativo del Sistema Nacional de Terminales de Transporte	20
4.2	El estudio “Criterios económicos y financieros para la categorización de las terminales de transporte público intermunicipal de pasajeros por carretera”,	25
5	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	51
6	OTROS CRITERIOS DE REGULACIÓN DE TERMINALES	59

1. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO

La construcción de terminales de transporte intermunicipal de pasajeros por carretera en Colombia, se ha realizado con miras a lograr el ordenamiento y descongestión urbana del servicio público de transporte terrestre de pasajeros. De acuerdo con lo estipulado en el decreto 2762 de 2001, capítulo III, para la creación y operación de una Terminal de transporte terrestre automotor de pasajeros “se deberá efectuar por la sociedad interesada, sea esta privada, pública o mixta, un estudio de factibilidad que contenga la justificación económica, operativa y técnica del proyecto”.

El estudio además de otros requisitos relacionados con aspectos ambientales y urbanísticos debe ser presentado ante el Ministerio de Transporte, el cual tendrá la responsabilidad de aprobar o negar la creación de la terminal, dentro de los tres meses contados a partir de la fecha de radicación. Estos postulados en ocasiones no se cumplen debido a la carencia de una herramienta que permita hacer una evaluación previa del estudio y un seguimiento adecuado, con la determinación de indicadores operacionales para evaluar niveles de calidad y desempeño de las terminales en los diferentes aspectos de su operación.

En el País se han construido más de 60 terminales de transporte en las diferentes ciudades del país, y solo 32 de ellas han sido homologadas por el Ministerio de Transporte. Estas 32 terminales están autorizadas para cobrar tasa de uso a las empresas de transporte, por la utilización de las áreas operativas. En este orden de ideas es obligación de las terminales de transporte mejorar permanentemente el nivel del servicio del transporte a los usuarios, centralizar la llegada y salida de vehículos Intermunicipales e interdepartamentales, brindar seguridad y facilidad a los pasajeros, proporcionar instalaciones adecuadas a las empresas transportadoras y

contribuir al ordenamiento urbano de su área urbana y/o Metropolitana, entre otros.

De acuerdo con la regulación vigente la tasa de uso se circunscribe a una relación entre las empresas de transporte, la empresa de terminal de transporte y los usuarios. Para la fijación del valor de la tasa de uso “el Ministerio de Transporte mediante resolución y teniendo en cuenta la clase de vehículo a despachar, la longitud de la ruta y el número de terminales en el recorrido, fijará la tasa de uso que deben cobrar las terminales de transporte intermunicipal de pasajeros usuarias de las mismas”.

Por su parte el decreto 3628 de 2003 que modifica el parágrafo del artículo 12 del decreto 2762 de 2001, estipula que “el Ministerio de Transporte establecerá las categorías de las Terminales de transporte, previo estudio técnico, con el fin de fijar tasas de uso diferenciales que deben cobrar las terminales de transporte terrestre”

Además de las variables arriba mencionadas, dentro de la tasa se considera también una suma destinada al desarrollo de Programas de seguridad que incluye “exámenes médicos generales de aptitud física y practicar la prueba de alcoholimetría a una muestra representativa de los conductores que estén próximos a ser despachados de la Terminal”.

Sin embargo no se observa una relación clara entre los costos operativos de las terminales y las variables que conforman la determinación de la tasa de uso. La clase de vehículo a despachar, la longitud de la ruta y el número de terminales en el recorrido están más relacionadas con la actividad del servicio de transporte que con el servicio específico que presta la terminal. Tampoco se conoce la metodología utilizada hasta ahora para la determinación de dicha tasa y se carece de herramientas técnicas que permitan medir los efectos de su aplicación en el sector.

Lo anterior ha motivado que la Oficina de Regulación Económica considere pertinente abordar este tema, para establecer un diagnóstico claro sobre la realidad que debe corresponder a la fijación de criterios de la tasa de uso en las terminales de transporte intermunicipal de pasajeros.

El presente documento se desarrolla a partir de la revisión, valoración y análisis de la información recopilada de carácter normativo, técnico, económico y operativo. Lo anterior con el propósito de sentar las bases para el desarrollo del estudio que analizará, evaluará e identificará los parámetros utilizados que sirvieron de base para el cálculo de la Tasa de Uso en las terminales de transporte y definirá las variables, estructura, criterios, parámetros y fórmulas para determinar la “tarifa”¹ para la adecuada prestación del servicio de transporte en las terminales de transporte, entre otros.

2 OBJETIVO

Establecer el diagnóstico de la situación actual de las tasas de uso cobradas por las terminales de transporte a las empresas operadoras de transporte intermunicipal de pasajeros por carretera .

¹ Existe una discusión legal sobre sí el término adecuado es tasa o tarifa. En este sentido el concepto 1.681 del 26 de enero de 2006, proferido por el Consejo de Estado, dice que “los terminales son de uso público que prestan servicio conexo al también servicio público de transporte terrestre de pasajeros, por operadores que pueden ser empresas industriales y comerciales del estado, sociedades de economía mixta o bien sociedades particulares. Cualquiera sea la naturaleza del terminal, es claro que su función es de índole industrial, comercial o de gestión, y en principio su actividad está sometida al derecho de los particulares”. Más adelante complementa “...cuando la administración presta a los particulares los servicios que le han sido encomendados por la Constitución o por la ley, lo hace bajo dos formas jurídicas claramente diferenciadas, la primera de ellas, que es la típica de las funciones administrativas, también llamados servicios administrativos, en la que la situación jurídica de los usuarios particulares es del tipo de las estatutarias, es decir de las reguladas íntegramente por la ley y los reglamentos, mientras que cuando los servicios que se entregan son de los llamados industriales, comerciales o de gestión económica, la relación que surge con los usuarios es de carácter contractual. Si la ley autoriza a cobrar la prestación que se entrega bajo una relación estatutaria, este cobro constituye una tasa, y a su regulación deben aplicarse todos los elementos de este tipo de exacción tributaria, pero sí se está en presencia de una relación contractual, porque el servicio es industrial y comercial, se entiende que la administración cobra un precio por ese contrato, y este ingreso, aunque público, no está sometido a las reglas de la tasa”. Por lo anterior además de otros argumentos de carácter legal se puede deducir que el pago que hacen las empresas de transporte a las terminales es una “tarifa”.

3 ASPECTOS NORMATIVOS:

Los antecedentes normativos más representativos que aluden al tema de las tasas de uso en las terminales de transporte terrestre se inician con:

Ley 15 de 1959 por la cual se da el mandato al Estado para intervenir en la actividad del transporte, con el objetivo de organizar y reglamentar el funcionamiento de las empresas de transporte y la fijación de tarifas y sobre lo cual indica el parágrafo del artículo 6º, que el gobierno iniciará el cumplimiento de esta Ley estableciendo una tarifa uniforme de \$0,15 centavos en todas las líneas y empresas de transporte.

El Decreto 1393 de 1970 autorizó el cobro de tarifas para la prestación del servicio público de terminales de transporte las cuales estuvieron dedicadas a la construcción, operación y mantenimiento de la infraestructura respectiva, siendo el chequeo físico de los conductores, un servicio que claramente se clasificó como auxiliar al servicio público que prestan las terminales de transporte.

El Decreto Ley 149 de 1976 que facultó al Ministerio de Obras Públicas y Transporte para determinar en el sector a su cargo los bienes y servicios materia de control y las tarifas respectivas (derogado por el decreto 2171 de 1992).

El Decreto 3157 de 1984 por el cual se expidió el Estatuto Nacional de Terminales de Transporte Terrestre, cuyo objetivo fue regular la prestación de los servicios en las terminales de transporte, racionalizar su organización y operación y establecer condiciones y requisitos para su funcionamiento de acuerdo con los siguientes criterios:

- a. Área de influencia regional de la ciudad donde se pretende ubicar la Terminal.
- b. Población de la ciudad.

- c. Volumen de salidas de vehículos de servicio público y longitud de las rutas respectivas.
- d. Capacidad económica y financiera de la región.
- e. Estudio de factibilidad.
- f. Número de empresas de transporte que utilizarán el Terminal.
- g. Conformación prevista del capital de la sociedad.

Este decreto crea en su artículo quinto, la Junta Nacional de Terminales de Transporte Terrestre como órgano asesor del Ministerio de Obras Públicas y Transporte con el fin de recomendar un sistema para la fijación de tarifas que deben pagar las empresas de transporte y los usuarios, por los servicios que prestan las terminales, así como las tarifas que fijará anualmente.

Acuerdo 003 de 1985 mediante el cual la Junta Nacional de Terminales, clasificó los servicios que prestan las Terminales de transporte terrestre así:

- a. Servicios Operacionales: los que están directamente relacionados con las operaciones de ascenso y descenso de pasajeros y circulación interna de vehículos que se cumplen en las plataformas de ascenso y descenso, las vías internas de la Terminal y los parqueaderos.
- b. Servicios Complementarios: los que facilitan la operación de viaje, dando comodidad y seguridad al pasajero como a las empresas de transporte, a través de taquillas, salas de espera, servicio de encomiendas, puntos de despacho y servicios de información.
- c. Servicios auxiliares: los que están directamente relacionados con la operación de viaje, tanto al usuario como a las empresas, tales como, cafeterías, servicios bancarios, teléfonos públicos, primeros auxilios, policía, oficinas para las empresas, chequeo, físico de conductores y servicios de sanitarios.

La misma autoridad determinó en el Acuerdo 003 de 1.985, como una de las obligaciones a cargo de las sociedades de terminales de transporte, la siguiente:

“3º Las Sociedades de terminales de transporte terrestre que obtengan el permiso de funcionamiento..... deberán cumplir con los siguientes requisitos:

“.....”

c. Cobrar por los servicios que preste, las tarifas establecidas por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte.

Acuerdo 005 de 1985 mediante el cual la Junta Nacional de Terminales determinó como obligación de las empresas de transporte intermunicipal de pasajeros, usuarias de las terminales de transporte, “Pagar las tasas de uso de las terminales, de acuerdo con el destino real final del vehículo”.

Resolución 10440 del 27 de octubre de 1988 fijó las tarifas que las empresas y usuarios deben pagar a las terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros así: cobrar a las empresas de transporte intermunicipal de pasajeros por cada bus, buseta, microbús o similar que inciden en ellos el recorrido de rutas legalmente autorizadas, con sujeción a las siguientes reglas:

- a. El setenta por ciento (70%) del precio de un pasaje al sitio del destino final, cuando en este no exista Terminal de transporte, ni tampoco lo haya en el trayecto de la ruta respectiva.
- b. El cincuenta y siete por ciento (57%) del precio de un pasaje al sitio de destino final, cuando no existan terminales de transporte en el trayecto de la ruta, pero si en el lugar de destino final.
- c. El cuarenta por ciento (40%) del precio de un pasaje al lugar del destino final, cuando existan terminales de transporte en el trayecto de la ruta.

Los porcentajes a que se refiere el presente artículo se aplicarán sobre las tarifas del servicio público de transporte intermunicipal de pasajeros fijadas por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte.

Dicha resolución en el artículo sexto fija las tarifas que las empresas de transporte intermunicipal de pasajeros deben cobrar a sus usuarios por el uso de las terminales de transporte, en un tres por ciento (3%) sobre las tarifas establecidas por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte para el servicio público de transporte intermunicipal de pasajeros en las rutas donde haya terminales de transporte con permiso de funcionamiento otorgado por la Junta Nacional de Terminales. En este sentido es importante anotar que a partir de este acto administrativo y en los desarrollos normativos posteriores es reiterada la calidad de pago diferenciado de las empresas de transporte y los usuarios por el uso de las terminales de transporte.

Resolución 05884 de junio 13 de 1992, adiciona al artículo primero de la Resolución 10440 de 1988, los numerales 4 y 5 que establecen:

- a. Cuando no exista Terminal en el destino final de una ruta pero haya un único Terminal de transporte intermunicipal de pasajeros en su trayecto se cobrará el 57% del valor de un pasaje.
- b. Cuando no exista Terminal en el origen de la ruta pero haya un único de tránsito se cobrará el 57% del valor de un pasaje.

Decreto 2171 de diciembre 30 de 1992, por el cual se reestructura el Ministerio de Obras Públicas y Transporte como Ministerio de Transporte, establece los siguientes **criterios básicos para la regulación del transporte** así:

- a. La competencia económica en materia de transporte es libre, y el Ministerio podrá tomar las medidas que sean necesarias para garantizar la prestación del servicio básico de transporte de pasajeros y carga.

- b. El Ministerio solo aplicará a la iniciativa privada las restricciones establecidas en la Ley y en los convenios internacionales, en especial en aquellas que tiendan a evitar la competencia desleal y a garantizar el principio de la seguridad de las personas.
- c. Las personas que cumplan los requisitos establecidos en las regulaciones de carácter general podrán acudir a la prestación del servicio público de transporte.
- d. El Ministerio a través de las autoridades competentes para cada modo de transporte establecerá los registros de transporte y tránsito que le permitan obtener conocimiento de las empresas y vehículos de transporte y regular las condiciones técnicas mínimas de estos para operar dentro de los límites de seguridad.
- e. No habrá segmentación alguna del mercado doméstico de servicio público de transporte en áreas de operación territoriales. Cuando la autoridad decida regular un servicio, como otorgar una ruta o un conjunto de rutas bajo condiciones, deberá hacerlo mediante licitación pública, a la cual tendrán acceso todos los operadores, en igualdad de condiciones.

De otra parte el artículo 28 numeral 9 del Decreto indica que el Ministerio debe diseñar y proponer las políticas en materia de tarifas de transporte de pasajeros y carga, tarifas por uso de la vía e infraestructura fluvial y por servicios prestados por la autoridad fluvial.

Ley 105 de 1993 mediante la cual se dictan normas básicas en materia de transporte, enmarcando a las terminales de transporte dentro del orden **administrativo municipal y Distrital** y las define como parte de la infraestructura del sector, además en el artículo 17, párrafo 2º, define que **la política** sobre terminales de transporte en cuanto a su **regulación, tarifas, vigilancia y control operativo** será ejercida por el Ministerio de Transporte.

La Ley no define si la expresión **Tarifas** de las terminales de transporte, se refiere a la de una **Tasa** entendida como ingreso tributario, o si corresponde al precio de un contrato.

Resolución 033 de enero 10 de 1995 fija el valor de las tarifas que pueden cobrar las empresas de transporte intermunicipal de pasajeros, destinado a cubrir el valor de la prima de seguro de pasajeros en la siguiente forma:

Tarifa	Tarifa para seguro de pasajeros
Menores de \$1.000	\$ 20.00
De \$1.001 a \$2.000	\$ 30.00
De \$2.001 a \$3.000	\$ 50.00
De \$3.001 a \$4.000	\$ 70.00
Mayores de \$4.001	\$100.00

Ley 336 de 1996 por la cual se adoptó el Estatuto Nacional de Transporte. Considera las terminales de transporte como **servicios conexos al de transporte público** entendiéndose que el control y vigilancia que ejerce el Ministerio de transporte sobre los servicios a que se refiere el artículo 27 se constituye únicamente respecto a la operación en general de la actividad transportadora. Para que haya intervención se requiere que existan relaciones jurídicas de carácter contractual, por lo que la potestad para fijar las tarifas debe entenderse como la de determinar el valor del contrato que se celebre entre los prestadores del servicio y los usuarios.

Si la Ley autoriza a cobrar la prestación del servicio que se entrega bajo una relación estatutaria, este cobro constituye una **tasa**, pero si se está en

presencia de una relación contractual, porque el servicio es industrial y comercial, se entiende que la administración cobra un **precio** por ese contrato, y este ingreso aunque público, no está sometido a las reglas de la tasa.

En este orden de ideas, las tarifas a que hace referencia tanto la Ley 336 de 1996, como la Ley 105 de 1993, se refieren a los precios que pueden cobrar a los transportadores que utilizan la Terminal como contraprestación a los servicios que se prestan en dicha infraestructura, más no a una tasa en el sentido tributario del término. El criterio para deslindar sí este valor es una tasa o el precio de un contrato, es el de la naturaleza del órgano que presta el servicio, el cual determina, en principio y a falta de norma legal en contrario, la naturaleza de la actividad que desarrolla.

Resolución No. 2486 de agosto 5 de 1998 por la cual se fijan las tarifas por derechos de uso de las terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros estipulando “que los usuarios de las terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros sean personas o vehículos, deben pagar a las terminales los servicios utilizados“. En su artículo 1º fija las tarifas que las terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros deben cobrar a las empresas de transporte intermunicipal de pasajeros, por cada bus, buseta, microbús o similar que inicien en ellos el recorrido de rutas legalmente autorizadas por el Ministerio de Transporte así:

- a. Para las rutas que tengan terminales en origen, intermedias y en destino, un 40% del valor de la tarifa establecida en el Ministerio de Transporte correspondiente a la ruta origen - destino.
- b. Para las rutas que tengan terminales en origen y en destino, sin tener terminales intermedias, un 57% del valor de la tarifa establecida o registrada en el Ministerio de Transporte correspondiente a la ruta origen - destino.
- c. Para las rutas que tengan únicamente Terminal en origen, sin tener terminales intermedias, ni en destino, un 70% del valor de la tarifa

establecida o registrada en el Ministerio de Transporte correspondiente a la ruta origen - destino.

Posteriormente en el Artículo 4º “las tarifas por derechos de uso establecidas en los artículos anteriores se incrementarán en el mismo porcentaje que se incrementen las tarifas para el transporte intermunicipal de pasajeros, aproximando las cifras a múltiplos de cincuenta (50).

Artículo 5º Fijar la tarifa que las empresas de transporte intermunicipal de pasajeros deben cobrar a sus usuarios por el uso de las terminales de transporte terrestre automotor, en un tres por ciento (3%) sobre la tarifa establecida por el Ministerio de Transporte, correspondiente a la ruta origen – destino.

Esta resolución deroga las resoluciones 10440 de octubre de 1998, 05884 de junio de 1992 y 2288 del 17 de julio de 1998.

Resolución 022 de enero 7 de 1999 fija tarifas máximas para el servicio público de transporte intermunicipal de pasajeros por carretera, las cuales resultan de incrementar un 8% las tarifas vigentes en la Resolución No. 2047 de 1998; además autoriza cobrar el 0.5% adicional con destino a la reposición. La tarifa resultante, el 0,5% con destino a la reposición, más la tasa de terminales, más el seguro a pasajeros, será reajustada por exceso o defecto a múltiplos de 50, para tarifas inferiores o iguales a dos mil pesos \$2.000 será reajustada por exceso o por defecto a múltiplos de 100.

Resolución 195 de febrero 5 de 1999, establece el cobro de los porcentajes sobre las nuevas tarifas del servicio intermunicipal de la siguiente manera:

Artículo 1º Los porcentajes de que trata el artículo primero de la resolución 2486 de agosto 5 de 1998, se aplicaran sobre el valor que aparece establecido en los anexos de la resolución 022 de enero 7 de 1999.

Artículo 2º: El porcentaje del tres por ciento (3%) de que trata el artículo quinto de la resolución 2486 de agosto 5 de 1998, se aplicará igualmente sobre el valor que aparece establecido en los anexos de la Resolución 022 de enero 7 de 1999.

Artículo 3° Para el caso de las tarifas del servicio de lujo en vehículos clase bus, las cuales están liberadas, los porcentajes que tratan los artículos anteriores se aplicarán sobre el valor que aparece establecido en los anexos de la tabla 022 de enero 7 de 1999, para la clase de vehículo bus directo, incrementado en un quince por ciento (15%).

Resolución 1187 de junio 16 de 1999 por la cual se fijan las tarifas de servicio público de transporte intermunicipal de pasajeros por carretera. De acuerdo con el comportamiento de los costos de los insumos que intervienen en la canasta del transporte se hace necesario incrementar las tarifas en cada uno de los niveles establecidos para el servicio público de transporte intermunicipal de pasajeros por carretera, por lo cual resuelve en el :

Artículo 1° Fijar las tarifas para el servicio público de transporte intermunicipal de pasajeros por carretera estableciendo una franja en la cual la tarifa máxima resulta de aplicar un incremento de ocho por ciento (8.0%) a las tarifas vigentes en la resolución No. 022 de 1999 y la tarifa mínima será la resultante de aplicar una reducción del treinta por ciento (30%) a la tarifa máxima obtenida por el procedimiento indicado.

Artículo 2° Para el nivel de servicio de lujo clase de vehículo bus, se mantiene el régimen de libre fijación de las tarifas, las cuales podrán variar de acuerdo con las circunstancias.

Artículo 3° Autorizar el cobro del (0.5%) adicional a las tarifas máximas determinadas en los artículos primero y segundo de la presente resolución con destino a la reposición de equipos.

Artículo 4° La tarifa a cobrar al USUARIO será la resultante al aplicar la tarifa establecida por la empresa, más el porcentaje de (0.5%) con destino a la reposición, más la tasa de terminales de acuerdo con la resolución No. 2486 de agosto 5 de 1998, más el seguro de pasajeros de que trata la resolución No. 033 de 10 de enero de 1995 y será ajustada por exceso o por defecto a múltiplos de 50 para tarifas inferiores o iguales a \$2.000 pesos y a múltiplos de 100 para tarifas superiores a \$2,000 pesos.

Resolución No. 1387 de 28 de junio de 1999, por la cual se modifica el folio (74) del anexo de la Resolución 1187 de 1999, que fija las tarifas de servicio público de transporte intermunicipal de pasajeros por carretera para las rutas de influencia, por cuanto los valores no corresponden al incremento del ocho por ciento (8%), sobre las tarifas establecidas en la Resolución 022 de enero 7 de 1999.

Resolución No. 222 de 15 de febrero de 2000, por la cual se fijan las tarifas de servicio público de transporte intermunicipal de pasajeros por carretera:

Artículo 1º Fijar las tarifas para el servicio público de transporte intermunicipal de pasajeros por carretera, estableciendo una franja en la cual la tarifa máxima resulta de aplicar un incremento de nueve punto veintitrés por ciento (9.23%) a las tarifas máximas vigentes en las Resoluciones Nos. 1187 y 1387 de 1999. La tarifa mínima resulta de aplicar un incremento de cinco por ciento (5.00%) a las tarifas mínimas vigentes en las Resoluciones Nos. 1187 y 1387 de 1999.

Artículo 2º para el nivel de servicio de lujo en clase de vehículo bus, se mantiene el régimen de libre fijación de las tarifas, las cuales podrán variar de acuerdo con las circunstancias que presente el mercado.

Artículo 3º Autorizar el cobro del 0.5% adicional a las tarifas máximas determinadas en los artículos primero y segundo de la presente resolución, con destino a la reposición de equipos.

Artículo 4º La tarifa a cobrar al USUARIO será la resultante al aplicar la tarifa establecida por la empresa, más el porcentaje de (0.5%) con destino a la reposición, más la tasa de terminales de acuerdo con la resolución No. 2486 de agosto 5 de 1998, más el seguro de pasajeros de que trata la resolución No. 033 de 10 de enero de 1995 y será ajustada por exceso o por defecto a múltiplos de 50 para tarifas inferiores o iguales a \$2.000 pesos y a múltiplos de 100 para tarifas superiores a \$2.000 pesos.

Resolución No. 3600 de mayo 09 de 2001, por medio de la cual se establece la libertad de tarifas para la prestación del servicio público de transporte

terrestre automotor de pasajeros por carretera. (Deroga las resoluciones 222 de 2000 y 2486 de 1998)

Decreto 2762 de 2001 reglamenta la creación, habilitación, homologación y operación de las terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera. En el artículo 1º fija su objetivo: define las condiciones para la creación, habilitación y homologación de las terminales de transporte; reglamenta la operación de transporte que se desarrolla en las terminales y determina las sanciones, así como los sujetos activos y pasivos de las mismas por el incumplimiento de obligaciones.

En el artículo 13º, numeral 8. expresa que con fundamento en el artículo 2º de la Ley 336 de 1996², y en consonancia con los programas de seguridad que implemente el Ministerio de Transporte, las empresas terminales de transporte actualmente en operación, deberán disponer dentro de un plazo de seis (6) meses contados a partir de la fecha de vigencia del presente decreto, dentro de las instalaciones físicas de cada Terminal, los recursos con los que ha de desarrollarse esta actividad que son los previstos en el artículo 12³ del mismo decreto.

Es importante anotar que las normas de rango legal antes citadas no utilizan la expresión tasa o tasa de uso sino la de tarifa, de manera que es el decreto reglamentario el que introduce en el derecho positivo la primera de las expresiones citadas, al regular los terminales y la fijación de los derechos que pueden cobrar por la prestación de sus servicios.

² “La seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los Usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del Sector y del sistema de transporte”

³ El Ministerio de Transporte mediante resolución y teniendo en cuenta, la clase de vehículo a despachar, la longitud de la ruta y el número de terminales en el recorrido, fijará las tasas de uso que deben cobrar los terminales de transporte terrestre, autorizados por éste, a las empresas de transporte intermunicipal de pasajeros usuarias de los mismos, la cual se compone de dos partes: una suma que se destinará al desarrollo de los programas atinentes a la Seguridad definidos en el numeral 8 del Artículo 13 del presente **Decreto** la cual será recaudada por los Terminales de Transporte y transferida íntegramente a la entidad administradora de los mencionados programas y la otra parte restante ingresará a la Empresa Terminal de Transporte.

En el artículo 25º “deroga expresamente el Decreto 3157 de 1984 y, los Acuerdos 02 de 1985, 06 de 1986 y 15 de 1992 expedidos por la Junta Nacional de Terminales de Transporte y demás disposiciones que le sean contrarias”. Se aclara que el concepto de la sala de consulta del Consejo de Estado cuestiona la fuerza modificatoria del decreto 2762 de 2001 respecto al decreto 3157 de 1984. En este sentido manifiesta: “Advierte la Sala sobre el campo de aplicación de este decreto y en especial sobre su vigencia, que dado que en el derecho colombiano se ha aceptado que los decretos especiales dictados en ejercicio de los artículos 30, 32 y 39 de la anterior Constitución Nacional, tienen valor de normas legales, no es claro que tenga la fuerza para derogar, ni total ni parcialmente, el decreto especial 3157 de 1984. En vista de lo anterior, para el presente concepto, la Sala entiende este decreto como un reglamento de las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, y del decreto especial 3157 de 1984, en cuanto pueda estar vigente, en especial el artículo 8º, que define la naturaleza jurídica de las sociedades terminales de transporte, con la modificación introducida por el artículo 17 de la ley 105 de 1993 también comentada...”.

Resolución No. 2222 de febrero 21 de 2002, “Por la cual se fijan las tasas de uso que deben cobrar los terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera homologados o habilitados por el Ministerio de Transporte”. (Deroga el parágrafo del artículo tercero de la resolución 3600 del 9 de mayo de 2001 y la resolución 2486 de agosto 5 de 1998)

Artículo 1º Fijar las tasas de uso que los terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros homologados o habilitados por el Ministerio de Transporte deben cobrar a las empresas de transporte intermunicipal de pasajeros por cada despacho que inicie en ellos el cubrimiento de rutas legalmente autorizadas por el Ministerio de Transporte, la cual consta de los dos componentes establecidos en el Art. 12 del Decreto 2762 de diciembre 20 de 2001, así:

- a. Para las rutas que tengan únicamente Terminal en el origen: El valor contenido en las tablas correspondientes, descrito en la columna “CASO

- 1", teniendo en cuenta la clase y nivel de servicio del vehículo a despachar. Los vehículos que conforman el grupo A establecido en el Art.51 del Decreto 171 de 2001, pagarán el valor contenido en las tablas correspondientes, en la columna respectiva, por cada vehículo que inicie o haga tránsito en cualquier terminal homologado o habilitado por el Ministerio de Transporte.
- b. Para las rutas que tengan terminales homologados o habilitados por el Ministerio de Transporte en el origen y en el destino final de la misma: el valor contenido en las tablas correspondientes, teniendo en cuenta el nivel de servicio y la clase de vehículo a despachar.
 - c. Para las rutas que tengan terminales homologados o habilitados por el Ministerio de Transporte en origen, su recorrido, y en destino: el valor contenido en las tablas correspondientes, teniendo en cuenta el nivel de servicio y clase de vehículo a despachar.
 - d. Cada vehículo de los grupos B y C que haga tránsito en cualquier Terminal homologado o habilitado por el Ministerio de Transporte pagará la suma de dos mil pesos m/cte (\$2.000).
 - e. Para los servicios autorizados en el nivel Preferencial de Lujo las empresas de Transporte cancelarán a los terminales, por cada vehículo que inicie recorrido en ellas, el equivalente al 70% del valor de un pasaje, teniendo en cuenta la tarifa máxima registrada ante el Ministerio de Transporte.
 - f. Parágrafo 1º: Para efectos del cobro de la tasa de uso se tendrá en cuenta la clase de vehículo efectivamente despachado.

Resolución 6398 de mayo 17 de 2002 "Por la cual se establece la base de cálculo de las tasas de uso que deben cobrar los terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera homologados o habilitados por el Ministerio de Transporte".

Artículo 1º. Fijar las tasas de uso que deben pagar las empresas de transporte intermunicipal de pasajeros a los Terminales de Transporte Terrestre Automotor de pasajeros por carretera homologados o habilitados por el

Ministerio de Transporte por cada despacho, tomando como base las tablas que aparecen en la Resolución 222 de febrero 15 de 2000 incrementadas en un once por ciento (11%), en los siguientes porcentajes:

- a) Para las rutas que tengan terminales en origen, intermedias y en destino un cuarenta por ciento (40%);
- b) Para las rutas que tengan terminales en origen y en destino, sin tener terminales intermedias, un cincuenta y siete por ciento (57%);
- c) Para las rutas que tengan únicamente terminal en el origen, sin tener terminales intermedias, ni en destino, un setenta por ciento (70%).

Parágrafo 1°. A partir del primero de enero del año 2003 las tasas de uso cobradas como se estableció en el punto anterior tendrán un incremento del Índice de Precios al Consumidor correspondiente al año 2002 más 2%. Para los años subsiguientes las tasas de uso a pagar a los Terminales de Transporte será el resultado de aplicar el Índice de Precios al Consumidor (IPC) del año inmediatamente anterior.

Parágrafo 2°. Los terminales de Tulúa y Florencia se considerarán de origen para efectos del cobro de la tasa de uso de aquellos despachos que cubran rutas que no tengan terminal en origen.

Artículo 2°. Quedan facultados los representantes legales de los Terminales de Transporte para concertar con las empresas de transporte intermunicipal de pasajeros el valor a pagar por la tasa de uso para los casos cuyo valor no aparezca en las tablas mencionadas y que correspondan a rutas legalmente autorizadas por el Ministerio de Transporte.

Parágrafo. Las tasas de uso que deben pagar los vehículos del grupo A serán las establecidas en la Resolución 002222 de febrero 21 de 2002. Las que deben pagar los vehículos de los grupos B y C en tránsito, será la suma de dos mil pesos (\$2.000) moneda corriente.

Artículo 3°. Los representantes legales de los terminales de transporte de los departamentos de Nariño y Cauca podrán concertar con las empresas de transporte el valor de la tasa de uso transitoriamente. El Ministerio revisará esta autorización cuando se considere pertinente.

Artículo 4°. La presente resolución rige a partir de su publicación y deroga los artículos primero y cuarto de la Resolución 02222 del 21 de febrero de 2002 dejando plenamente vigente el resto del articulado de la misma resolución.

4 ASPECTOS TÉCNICOS, ECONÓMICOS Y OPERACIONALES

Los aspectos que mayor atención requieren por parte de los analistas para la determinación de la tasa de uso en las terminales de transporte de pasajeros, son los técnicos, económicos y operacionales. El manejo de estos temas supone la selección de un modelo tecnológico, económico y administrativo, con información consistente, para el cobro de tarifas adecuadas a las empresas de transporte teniendo en cuenta el tamaño mas conveniente, el nivel de servicio y la localización final apropiada entre otras, consecuente con el comportamiento del mercado y las restricciones de orden financiero. Al respecto es importante mencionar como **antecedentes:**

4.1 El estudio “ Diagnóstico financiero y operativo del Sistema Nacional de Terminales de Transporte

Elaborado por la firma Económica Consultores en el año de 1.998. Dicho estudio consideró aspectos operativos, regulatorios, financieros y tarifarios.

a. Aspectos Operativos

La consultoría visitó 23 terminales de bus y elaboró una encuesta entre usuarios de 6 terminales. encontrando que en términos generales, las terminales son buenas y que los usuarios registran satisfacción con el servicio. Sin embargo, en algunos casos se observó presencia de revoleadores, cierta

congestión en el área de pasajeros y algún desorden en la utilización de bahías.

También se registra que, en algunos casos, las terminales están situadas en lugares poco accesibles a los usuarios. (Villavicencio, Santa Marta y San Gil), la construcción de nuevas carreteras en ocasiones ha desplazado el tráfico, colocando a terminales en situación desventajosa. (Variante de Girardot, Troncal del Magdalena Medio, la variante de Ibagué). Adicionalmente en los últimos años, varias terminales sufrieron problemas de orden público (Florencia, Aguachica, Villavicencio, Neiva) o desastres naturales (Armenia, Villavicencio)

El modelo construido por Económica Consultores arrojó los siguientes resultados generales:

- La tarifa de eficiencia es, en promedio, similar al nivel actual (año 1.998) de conduce.
- A diferencia de las tarifas actuales, donde las terminales grandes cobran conduces más altos que las pequeñas, el modelo señala que hay economías de escala importantes, sobre todo en gastos operativos.

De acuerdo con las simulaciones realizadas un vehículo grande genera costos 1.75 veces mayores que un vehículo pequeño. Con las tarifas actuales, (año 1.998) esta relación es de 4 a 1.

El modelo señala que si no existieran bahías de uso exclusivo, las terminales podrían operar con una escala más pequeña, sin afectar el servicio a empresas y pasajeros. La asignación de bahías de uso exclusivo se debería cobrar a las empresas porque obliga al sobredimensionamiento.

En general, el sistema contribuye a preservar el ordenamiento municipal, ampliar y concentrar la oferta de empresas, frecuencias y rutas y prestar un

servicio predecible a los usuarios y empresas. Sin embargo, el sistema fue diseñado hace muchos años y registra problemas que merecen atención regulatoria por parte del Ministerio.

b. Aspectos regulatorios

De acuerdo con los resultados del estudio el Ministerio no ejerce de manera clara atribuciones de planeación y regulación, incluyendo la autorización de construir nuevas terminales. quedando con frecuencia la decisión en manos de los alcaldes.

Existe poca claridad sobre la necesidad de obtener permiso del Ministerio, trayendo como consecuencia proliferación de terminales con los siguientes efectos:

- La construcción de nuevas terminales afecta los ingresos de las terminales existentes.
- La construcción de terminales muy pequeñas es ineficiente, porque hay economías de escala y costos fijos
- En muchas terminales existen problemas de evasión sin que exista claridad sobre los instrumentos disponibles para controlarla.
- Algunas terminales realizan controles de manera independiente y cobran multas a los buses que no han utilizado la terminal o que han parado a recoger pasajeros.
- Otras dependen de la colaboración de alcaldes.

La falta de claridad sobre las atribuciones de control ha conducido, entre otras cosas, a la construcción y operación de “terminalitas” en algunas localidades, existiendo casos en que empresas no autorizadas prestan servicios interurbanos, sin utilizar las terminales.

En general, se evidencia una cierta incapacidad del Ministerio de Transporte para controlar rutas y empresas y tampoco están claras las atribuciones de las terminales para realizar esta labor.

c. Aspectos Financieros

Económica Consultores construyó un modelo que integra los Estados Financieros de las empresas y genera flujos libres de caja. Este modelo permite valorar las terminales, con un horizonte de 15 años.

De acuerdo con los resultados del análisis económico, la rentabilidad del sistema en 1998 fue del 5% sobre patrimonio. En un horizonte de 15 años, con inversiones aproximadas, la rentabilidad también es de alrededor del 5%. No obstante, existen algunas terminales que registran indicadores preocupantes:

- Terminales como San Gil y Girardot registran indicadores de rentabilidad negativos por la falta de tráfico.
- Terminales como Bogotá y Medellín todavía registran el efecto de deudas altas. En el caso de Bogotá, se registra una recuperación en el mediano plazo.
- Terminales de rentabilidad alta: Aguachica, Armenia, Bucaramanga, Cali, Cartagena, Ibagué, Sogamoso.
- Terminales de rentabilidad media: Bogotá, Pasto, Tuluá, Villavicencio, Popayán, Neiva, Florencia, Manizales.
- Terminales de rentabilidad baja: Chiquinquirá, Pereira, San Gil, Valledupar.
- Terminales de rentabilidad negativa: Medellín, Barranquilla, Girardot, Santa Marta.
- Problemas de nómina: Pereira, Girardot, Barranquilla, Valledupar.
- Problemas de evasión: San Gil, Chiquinquirá, Girardot, Medellín, Barranquilla.
- Problemas de localización: Girardot, San Gil, Villavicencio, Santa Marta.
- Problemas de estructura financiera: Medellín.
- Problemas con nivel de conduce: Pereira, San Gil.
- Armenia, Tuluá, Cali, que tienen rentabilidades aceptables, también tienen un conduce promedio relativamente bajo.

En general, el sistema parece financieramente viable, pero algunas terminales tienen problemas serios. Lo mismo ocurría con la participación de la CFT en el sistema.

La disminución de la evasión tendría un efecto significativo sobre la rentabilidad. Un aumento del 10% de los ingresos aumenta el Valor Presente de los Flujos Libres de Caja en 25%.

d. Aspectos Tarifarios

Aunque el nivel medio de conduces parece razonable, hay graves distorsiones en su estructura pues ésta no se basa en los costos de proveer el servicio. Los costos por vehículo son relativamente fijos, pero en la práctica dependen de la longitud de la ruta, del tipo de servicio y de si la terminal es de tránsito u origen. La tarifa no incorpora economías de escala lo cual tiene el efecto de dificultar cualquier cambio, porque siempre habrá terminales que quedan perjudicadas.

El sistema actual (año 1.998) hace que las terminales que generan rutas cortas o rutas de tránsito perciban menores ingresos; sin embargo el sistema tarifario tiene la característica de aumentar tarifas en los servicios donde hay mayor disponibilidad a pagar. En promedio, los conduces de origen representan el 3% de los ingresos de origen de los transportadores. Este porcentaje decrece en la medida en que crece el valor del pasaje.

De acuerdo con el estudio, en la medida que las empresas insistan en tener uso exclusivo de bahías, debería haber una tarifa fija por este derecho promoviendo de esta manera, una utilización racional del espacio.

Si se desregulan tarifas de bus, se podría pensar en una regulación de conduces por ingreso medio. De igual forma, para eliminar las distorsiones generadas por las tarifas de tránsito, se puede pensar en establecer un fondo de compensación.

e. Recomendaciones del Estudio

Para lograr una mejor operación es necesario considerar de manera integral los siguientes aspectos:

- Marco Regulatorio.
- Gestión administrativa.
- Gestión Financiera.
- Gestión operativa.
- Tarifas.

Todo el andamiaje financiero de las terminales de transporte, debe estar correlacionado con la estimación de las inversiones, los costos e ingresos además de la identificación de las fuentes tomando como referencia el comportamiento de la demanda, el control de sus costos y tiempos, y la valoración de los contratos que determinen una confiable proyección de los flujos financieros. Además de los niveles de producción por unidad de tiempo, por el número de turnos diarios, y también por el número de días de trabajo al año. Esta clarificación es bien relevante, pues tanto los costos laborales, como los criterios de depreciación pueden afectar notablemente los índices de bondad o rentabilidad de la terminal.

4.2 El estudio “Criterios económicos y financieros para la categorización de las terminales de transporte público intermunicipal de pasajeros por carretera”,

Realizado en el año 2005 por la Oficina de Regulación Económica del Ministerio de Transporte. El objetivo principal del estudio fue el de proponer los criterios económicos y financieros para la categorización de las terminales de transporte público intermunicipal de pasajeros por carretera.

Para la ejecución de este estudio se realizaron visitas a 32 de las terminales homologadas del país con el propósito de conocer de primera mano la operación y funcionamiento de cada una y verificar en campo la información recopilada. Se analizaron los aspectos financieros, económicos y operativos de cada terminal.

Resultados Obtenidos: En los indicadores financieros:

Capital de Trabajo: A diciembre 31 de 2004 se reflejó un capital de trabajo del total de las terminales del país del orden de \$30.499.311. Si lo comparamos con las obligaciones al corto plazo que se tenían a la misma fecha de corte que fue de \$19.877.155.58, se concluye que en conjunto, las terminales se encontraban en una situación óptima de cumplimiento de obligaciones y objetivos.

Generación de Valor EVA: A Diciembre 31 de 2004, las Terminales Homologadas del país, en conjunto, generaron valor en la suma de \$4.870.874 (Miles de Millones de Pesos), con un costo promedio de los recursos utilizados por el grupo de terminales (wacc) del 5.55% lo cual es un aliciente para la economía nacional, a pesar que algunas de las terminales estén a dicha fecha destruyendo valor.

Rentabilidad Patrimonial: A Diciembre 31 de 2004 las Terminales homologadas del país, en conjunto, mostraron una rentabilidad patrimonial del 5.029 % anual.

Liquidez: A corte Diciembre 31 de 2004 las terminales del país, en conjunto, reflejan una Liquidez de \$2,71, lo anterior quiere decir que por cada peso que adeudaban a esa fecha de corte tenían disponibles \$2.71 pesos para responder a sus acreedores al corto plazo. Es importante anotar que el valor óptimo es \$2,00

Rentabilidad Operacional: En conjunto los Terminales del país a Diciembre 31 de 2004 generaron una Rentabilidad Operacional del 16.59%, que se entiende como una rentabilidad apropiada para el sector.

Nivel de Apalancamiento: El nivel de apalancamiento en relación con el nivel de endeudamiento de las Terminales en dic 31 de 2003 fue de 10.41%, indicando que la utilización de recursos externos ha sido bastante moderada.

Utilidades después de Impuestos: En términos generales se observa un aumento de las utilidades después de impuestos; se resalta que el mayor aporte se obtuvo del crecimiento de los ingresos operacionales, al pasar de \$35.787 millones en el año 1999 a \$62.956 millones en el año 2003 y \$ 71.426 en el 2004 representando un incremento entre el 2003 y el 2004 del 13.5 %; mientras que los gastos operacionales en el año 1999 fueron de \$31.341, en el año 2003 ascendieron a \$48.656 millones y al 2004 a \$ 51.733 con un aumento del 6. 3% en el mismo período. Las terminales que lograron mayores utilidades después de impuestos en el período 1999 a 2003 son: Bogotá, Cali, Ibagué, Armenia, Cartagena y Tuluá;

Ingresos operacionales / gastos operacionales: De acuerdo con el análisis realizado a las terminales de transporte desde el año 1999 a 2004, se encontró que en promedio el indicador de ingresos operacionales / gastos operacionales es de 1.099% indicando que los ingresos provenientes de la operación del servicio de transporte en las terminales de transporte cubren los gastos contraídos y futuros y están recuperando el costo del capital invertido.

Ingresos por Tasa De Uso: Los ingresos por Tasa de Uso en las terminales de transporte en el presentaron un crecimiento moderado pasando del 19.4% en el año 2001 al 20% en el año 2003, asimismo se encontró que las terminales que percibieron mayores ingresos por tasa de uso fueron: Armenia, Bogotá, Bucaramanga, Barranquilla, Cali, Cartagena, Ibagué, Medellín, Neiva y Tuluá. La participación de los ingresos por tasa de uso en los ingresos operacionales de las terminales de transporte homologadas del país es en promedio de alrededor del 85%.

El estudio propone los siguientes indicadores financieros a tener en cuenta en las terminales de transporte:

- **Criterios de Rentabilidad**

Rentabilidad Operacional = Utilidad operacional / Ingresos operacionales

Rentabilidad Patrimonial = Utilidad neta / patrimonio

- **Criterios de Suficiencia Financiera**

Capital Neto de Trabajo: Activo Corriente – Pasivo Corriente

Nivel de Apalancamiento Financiero: Pasivo Total / Patrimonio

Capacidad de Endeudamiento: Pasivo Total / Activo Total

Razón de liquidez: Activo circulante / pasivo circulante

- **Criterios de Recuperación de Costos de Operación**

ingresos operacionales /costos operacionales.

- **Criterios de Recuperación de Costos de Inversión**

Inversión / ingresos operacionales

Determinación de niveles de categorización

Como resultado del análisis de las variables: población del municipio donde se encuentran ubicadas (Categorización de municipios. Ley 617 de 2000), movilización de pasajeros, número de despachos, número de empresas que ofrecen servicios en la Terminal y condiciones de infraestructura actual y disponible de las terminales de transporte, las cuales se incorporaron en un modelo de sencilla aplicación, se establecieron cuatro (4) categorías de terminales, con las cuales queda cubierto todo el conjunto de terminales analizadas y se abre espacio para aquellas que en el futuro pretendan obtener la calidad de Terminal. Estas son:

Terminales Categoría 1: Son grandes terminales que reúnen las siguientes características:

- Terminales ubicadas en poblaciones con número superior a 500.001 habitantes.
- Terminales con movimiento de pasajeros mayor o igual a 4.500.000 anuales.

- Terminales con un número de despachos anuales mayor o igual a 700,000.
- Terminales que atienden un número de empresas superior o igual a 40

Terminales Categoría 2: A diferencia de las anteriores, estas terminales manejan un número más reducido de pasajeros y de despachos razón por la cual los requerimientos en términos de tecnología y de infraestructura serán menos exigentes; sin embargo se presentan como terminales de gran proyección. Presentan las siguientes características:

- Terminales ubicadas en poblaciones con número superior a 100.001 habitantes e inferior a 500.000 habitantes .
- Terminales con movimiento de pasajeros anuales mayor o igual a 2.000.000 e inferiores a 4.500.000 millones.
- Terminales con un número de despachos anuales mayor o igual a 250,000 y menor de 700,000.
- Terminales que atienden un número de superior o igual a 20 y menor de 40.

Terminales Categoría 3: Son terminales de tamaño relativamente pequeño y para su operación no requieren de infraestructuras muy complejas ni tecnología muy avanzada. Reúnen las siguientes características:

- Terminales ubicadas en poblaciones con número superior a 100.001 habitantes e inferior a 500.000 habitantes .
- Terminales con movimiento de pasajeros anuales mayor o igual a 1.000.000 e inferiores a 2.000.000 millones.
- Terminales con un número de despachos anuales mayor o igual a 150,000 y menor de 250,000.
- Terminales que atienden un número de superior o igual a 20 y menor de 40.

Terminales Categoría 4: Son terminales que presentan características de tráfico escaso durante el año comparadas con las de las grandes ciudades, lo cual implica que no requieran de instalaciones muy complejas. Tienen las siguientes características:

- Terminales ubicadas en poblaciones con número superior a 100.001 habitantes e inferior a 500.000 habitantes .
- Terminales con movimiento de pasajeros anuales menor o igual a 1.000.000.
- Terminales con un número de despachos anuales menor o igual a 150,000.
- Terminales que atienden un número inferior o igual a 20.

Por otra parte el Ministerio de Transporte, conjuntamente con Icontec y la Corporación Nacional de Terminales desarrolló, con base en la categorización la Norma Técnica 5454 del 30 de noviembre de 2006, Infraestructura de las Terminales de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, que establece los requisitos en infraestructura física y servicios mínimos que deben cumplir las terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, de acuerdo con cada categoría, con el fin de garantizar unas instalaciones adecuadas para la llegada y salida de vehículos automotores y la atención adecuada a los diferentes usuarios de la Terminal.

Estructura de costos

Los estados financieros de una empresa en general, presentan el estado de las finanzas, los resultados de sus operaciones y el flujo de efectivo al finalizar el año 2004, y deben ser realizados conforme a los principios de contabilidad aceptados en Colombia. Todos los entes naturales y jurídicos, que están circundadas por un entorno socio-económico cambiante, en el cual la incertidumbre de lo que pueda pasar con sus empresas es una constante, necesitan disponer de métodos o herramientas para evaluar su funcionamiento en cualquiera de los períodos de su existencia: en el pasado para apreciar la

verdadera situación que corresponde a sus actividades, en el presente para realizar cambios en bien de la administración y en el futuro para realizar proyecciones para el crecimiento de la organización.

La supervivencia de estos entes está íntimamente ligada con la gestión y comportamiento de los agentes que intervienen en los procesos de intercambio y en sus operaciones diarias. Para medir estos aspectos existen técnicas que con información útil y precisa de la empresa, permiten tomar decisiones rápidas y eficaces en un momento determinado.

El pilar fundamental del análisis financiero está contemplado en la información que proporcionan los estados financieros de las empresas, teniendo en cuenta las características de los usuarios a quienes van dirigidos y los objetivos específicos que los originan. Entre los más conocidos y usados están el Balance General y el Estado de Resultados (también llamado de Pérdidas y Ganancias), que son preparados casi siempre, al final del período de operaciones por los administradores y en los cuales se evalúa la capacidad del ente para generar flujos favorables según la recopilación de los datos contables derivados de los hechos económicos. En las Terminales de Transporte sin embargo a pesar que la mayor parte de las Terminales dispone de la información financiera acorde con las exigencias institucionales, se carece de información que permita identificar cada uno de los costos de sus servicios, con el fin de facilitar el establecimiento de tarifas.

La Oficina de Regulación Económica trató de recoger información sobre costos por servicio originada en cada una de las terminales de transporte del País. En este sentido se diseñó un formato que contiene los principales costos por actividad operativa, comercial, administrativa y financiera.

De las treinta y dos terminales de transporte de pasajeros por carretera, solo 15 terminales equivalente al 47 % respondió la solicitud efectuada por la Oficina. En la columna de “descripción” se registraron los ítems más representativos

para las actividades arriba descritas. Igualmente se solicitó información relacionada con ingresos por tasa de uso, prueba de alcoholimetría y otros.

En la actividad **operativa** en el año 2004, el costo que más resalta es el de “parqueadero de reserva” con \$3.735.578.000, siendo la terminal de transporte de Bucaramanga la que más recursos utilizó en este aspecto. Para el año 2005, dicho costo ascendió a \$ 4.051.518.000.

La “música ambiental” por diez mil pesos fue el costo de menor valor incurrido en el año 2004, siendo generado por la terminal de transporte de Cali. Para el año 2005, fue el rubro “indemnización por daños a terceros” por \$173 mil pesos, originado también en la terminal de Cali.

En la actividad **comercial** en el año 2004, el costo que se resalta es el de seguridad \$938.539.000, siendo reportado solo por las terminales de transporte de Ibagué, Bogotá, Bucaramanga y Armenia. Para el 2005, “Gastos Generales (honorarios comisiones y prestación de servicios)” por \$1.202.569.000 y es originado por la terminal de Transporte de Bogotá.

El ítem “otros” lo utiliza la terminal de transporte de Cali. No originó costo para el año 2004 y en el 2005 se incurre en un costo de \$145.000.

En la actividad **administrativa**, tanto para el año 2004 y 2005, resalta el ítem “Costo Personal Administrativo” con \$3.880.238.000 y \$4.405.084.000 respectivamente. El seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, se refleja con un costo en el año 2004 por \$150.000 y en el 2005 por \$234.000 siendo reportado únicamente por la terminal de transporte de Cali.

En la actividad **financiera**, los “costos financieros” son los que más resaltan tanto para el año 2004 como 2005 con \$971.151.000 y \$1.032.620.000. El ítem “Otros Costos (Gastos Legales)” \$69.196.000 y \$76.258.000.

A continuación se presenta el cuadro consolidado con la información relevante sobre los costos de las principales actividades y servicios, haciendo la salvedad de que en el futuro próximo es necesario su refinamiento, depuración, estandarización y precisión mediante el establecimiento y aplicación de métodos de contabilidad regulatoria.

MINISTERIO DE TRANSPORTE
 OFICINA DE REGULACIÓN ECONÓMICA

ESTRUCTURA DE COSTOS
CONSOLIDADO
 Miles de pesos

DESCRIPCION	CALI		APARTADO		BUENAVENTURA		FLORENCIA	
	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005
Otros Gastos Generales	10	15						
TOTAL COSTOS OPERATIVOS	1.631.087	1.439.029	176.629	306.932	202.378	255.612	308	341
COSTOS COMERCIALES								
Salas de Espera						4.756		
Servicios Públicos			2.500	1.633			701	609
Mantenimiento y reposición de sillas	5.148	780	6.381	6.859				
Aseo y cafetería	633	7.173	4.689	3.424	7.963	7.355	2.509	1.808
Vigilancia y Sistema de Seguridad					63.779	65.288		
Impuesto Predial							4.030	3.487
Circuito cerrado de televisión	7.650	24.745		6.777				
Depreciación					65.151	78.476	65.339	73.706
Servicios públicos			6.700	5.802	11.038	15.693		
Señalización								
Seguros			5.118	3.633	3.132	2.310		
Obligatorio de Tránsito	358	369						
Otros		145						
Seguridad								
Sistematización					31.986	8.689		
Gastos Generales (honorarios comisiones y prestación de servicios)								
Iluminación	7.708	31.568						
Higiene Industrial-Seguridad Industrial	22.697	9.270				3.920		
Papelería								
Publicidad y Propaganda	37.106	6.102	4.638	7.438	13.100	20.955	31.668	35.108
Impresos publicaciones y suscripciones			120	6.260	4.073	8.737	9.743	12.626
TOTAL COSTOS COMERCIALES	81.300	80.152	30.146	41.826	200.222	216.179	814	736
COSTOS ADMINISTRATIVOS								
Costo Taquilla Tasa de Uso			32.038	39.700	20.163	31.984	29.600	32.229
Mantenimiento de Equipos	906	806						

MINISTERIO DE TRANSPORTE
OFICINA DE REGULACIÓN ECONÓMICA

ESTRUCTURA DE COSTOS
CONSOLIDADO
Miles de pesos

DESCRIPCION	TERMINAL DE TRANSPORTE		CALI		APARTADO		BUENAVENTURA		FLORENCIA	
	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005
Impuesto de Industria y Comercio	21.558	21.390								
Provisión Impuesto de renta y complementarios										
Otros impuestos										
Seguros									11,021	11,552
Manejo	2.102	2.049								
Corriente Débil	3.612	6.062								
Incendio	117.447	30.909								
Terremoto	-	23.933								
Sustracción y Hurto	554	1.284								
Flota y Equipo de transporte	2.149	3.056								
Responsabilidad Civil	956	940								
Rotura de Maquinaria	1.178	2.293								
Obligatorio de Accidentes de Tránsito	150	234								
Otros	1.055	1.024								
Costo Personal Administrativo	217.944	185.382	82.851	106.786	84.459	114.079	146.269	162.503		
Costo Personal Operativo	115.939	155.769	49.804	54.213	16.800	19.003				
Costo Personal Temporal Administrativo	89.065	160.917	23.114	37.914	6.640	8.250	19.082	52.205		
Costo Personal Temporal Operativo	371.851	556.824								
Servicios Públicos										
Energía	138.853	110.558								
Acueducto y Alcantarillado	14.408	22.704								
Alumbrado Público	18.174	15.920								
Emsirva	4.359	4.131								
Teléfono	21.407	24.873								
Capacitación	1.949	5.280	1.903	2.095	80	3.497	8.507	6.532		
Programas de prevención										
Control de Calidad	9.269	27.077			5.400	7.800	6.750	6.150		
TOTAL COSTOS ADMINISTRATIVOS	1.154.885	1.363.415	189.710	240.708	144.580	200.306	239	291		
GASTOS FINANCIEROS										
Costos de Capital										
Costos Financieros	12.864	75.764					426	1506		

MINISTERIO DE TRANSPORTE
 OFICINA DE REGULACIÓN ECONÓMICA

**ESTRUCTURA DE COSTOS
 CONSOLIDADO
 Miles de pesos**

DESCRIPCION	CALI		APARTADO		BUENAVENTURA		FLORENCIA	
	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005
Otros Costos (Gastos Legales)	3.913	3.209						
TOTAL GASTOS FINANCIEROS	16.777	78.973	-	-	-	-	426	1.506
TOTAL COSTOS	2.884.049	2.961.569	396.485	589.466	547.180	672.097	1.787	2.873
INGRESOS OPERACIONALES								
Ingresos por Tasa de Uso	5.779.482	6.231.899	474.000	594.628	518.164	572.649	902.974	1.038.072
Ingresos por Prueba de Alcoholimetría	123.989	245.159		24.511	109.990	200.126	22.837	27.322
Otros (Multas, Inscrip taxis,parq,guardaequipaje,Arrendamiento)	1.090.050	1.281.207	71.817	70.217	167.465	181.608	196.468	134.324
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES	6.993.521	7.758.265	545.817	689.356	795.619	954.383	1.122.279	1.199.718

FUENTE: Terminales de transporte de pasajeros por carretera
 MT 54896 31/10/2006

MINISTERIO DE TRANSPORTE
 OFICINA DE REGULACIÓN ECONÓMICA

**ESTRUCTURA DE COSTOS
 CONSOLIDADO
 Miles de pesos**

DESCRIPCION	FUSAGASUGA		IBAGUE		SAN GIL		SANTA MARTA	
	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005
COSTOS OPERATIVOS								
Zonas verdes de áreas operativas (Arreglos ornamentales)	4.862	1.584	5.375	9.490	845	1.792	-	-
Rampas							-	-
Plataforma-Vías			14.617	10.511			-	-
Patios-Parqueadero Operacional			0	18.895			-	-

MINISTERIO DE TRANSPORTE
OFICINA DE REGULACIÓN ECONÓMICA

ESTRUCTURA DE COSTOS
CONSOLIDADO
Miles de pesos

DESCRIPCION	TERMINAL DE TRANSPORTE	FUSAGASUGA		IBAGUE		SAN GIL		SANTA MARTA	
		2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005
Parqueadero de Reserva				0	0			-	-
Vías				0	95.868			-	-
Uso de vías	19.625	63.374	22.714	38.308				-	-
Energía						1.607	1.735	-	-
Mantenimiento infraestructura	26.456	36.807	70.137	65.217	7.912	10.320	-	-	
Vigilancia y Sistema de seguridad	10.090		175.265	186.650	170	0	-	-	
Aseo			98.614	105.779	4.440	4.440	-	-	
Impuesto Predial			65.181	29.480	6.791	7.931	-	-	
Depreciación			26.611	30.773	246.251	259.474	165.937	150.424	
Servicios Públicos			65.493	62.328	4.201	4.579	-	-	
Energía									
Acueducto y Alcantarillado									
Alumbrado Público									
Emsirva									
Teléfono									
Combustible y lubricantes	1.574	190	7.018	6.888	0	0	2.525	2.807	
Señalización			1.500	3.000	1.442	1.200	-	-	
Personal de control patios operativos y casetas de ingreso, salida	42.912	22.773	295.270	455.226	0	0	-	-	
Otros Gastos Generales	4.735	28.667	29.435	30.026	0	0			
Policía							-	-	
Música Ambiental									
Gastos de Representación									
Indemnización por daños a terceros									
Otros Gastos Generales									
TOTAL COSTOS OPERATIVOS	110.254	153.395	877.230	1.148.439	273.659	291.471	168.462	153.231	
COSTOS COMERCIALES									
Salas de Espera			7.921	51.558	2.750	0	-	-	
Servicios Públicos		4.110	43.074	40.705	0	0	-	-	
Mantenimiento y reposición de sillas			9.092	37.775	0	0	-	-	
Aseo y cafetería			6.773	11.375	1.476	2.858	-	-	
Vigilancia y Sistema de Seguridad			1.476	1.500	0	0	553	-	

MINISTERIO DE TRANSPORTE
OFICINA DE REGULACIÓN ECONÓMICA

ESTRUCTURA DE COSTOS
CONSOLIDADO
Miles de pesos

DESCRIPCION	TERMINAL DE TRANSPORTE		FUSAGASUGA		IBAGUE		SAN GIL		SANTA MARTA	
	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005
Impuesto Predial			14.698	14.583	0	0	-	-		
Circuito cerrado de televisión			8.292	841	0	0	-	-		
Depreciación			39.917	46.160			-	-		
Servicios públicos					0	0	-	-		
Señalización	800		0	650	1.201	1.200	-	-		
Seguros			9.682	12.298	1.405	1.501	4.146	9.487		
Obligatorio de Tránsito										
Otros										
Seguridad			70.047	84.098	0	0	-	-		
Sistematización			12.601	17.373	4.310	4.407	-	-		
Gastos Generales (honorarios comisiones y prestación de servicios)										
Iluminación					3.928	8.796	-	-		
Higiene Industrial-Seguridad Industrial					0	0	-	-		
Papelería										
Publicidad y Propaganda	19.912		14.875	13.982	1.949	3.086	-	-		
Impresos publicaciones y suscripciones	5.995		37.415	28.823	719	1.198	15.884	11.494		
TOTAL COSTOS COMERCIALES	26.707	4.110	275.863	361.721	17.738	23.046	20.583	20.981		
COSTOS ADMINISTRATIVOS										
Costo Taquilla Tasa de Uso	2.085		50.058	47.484	1.086	470	-	-		
Mantenimiento de Equipos										
Impuesto de Industria y Comercio	5.783	7.178								
Provisión Impuesto de renta y complementarios										
Otros impuestos										
Seguros										
Manejo										
Corriente Débil										
Incendio										
Terremoto										
Sustracción y Hurto										
Flota y Equipo de transporte										

MINISTERIO DE TRANSPORTE
OFICINA DE REGULACIÓN ECONÓMICA

**ESTRUCTURA DE COSTOS
CONSOLIDADO
Miles de pesos**

DESCRIPCION	TERMINAL DE TRANSPORTE		FUSAGASUGA		IBAGUE		SAN GIL		SANTA MARTA	
	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005
Responsabilidad Civil										
Rotura de Maquinaria										
Obligatorio de Accidentes de Tránsito										
Otros										
Costo Personal Administrativo	129.215	61.349	299.170	313.601	112.053	102.955	355.793	355.733		
Costo Personal Operativo	95.969	62.362			7.089	7.254				
Costo Personal Temporal Administrativo					3.148	2.887	77.745	85.282		
Costo Personal Temporal Operativo										
Servicios Públicos	7.944		6.618	6.230		0	19.701	27.576		
Energía										
Acueducto y Alcantarillado										
Alumbrado Público										
Emsirva										
Teléfono										
Capacitación	2.924		5.454	5.090	510	616	8.631	3.620		
Programas de prevención										
Control de Calidad	120.926		1.510	4.675	0	0	-	-		
TOTAL COSTOS ADMINISTRATIVOS	364.846	130.889	362.810	377.079	123.886	114.182	461.870	472.211		
GASTOS FINANCIEROS	0	0	32.388	33.393						
Costos de Capital			0	0			97.787	44.692		
Costos Financieros			32.388	33.393			6.637	8.067		
Otros Costos (Gastos Legales)			0	0			1.795	4.642		
TOTAL GASTOS FINANCIEROS	-	-	32.388	33.393	-	-	106.219	57.401		
TOTAL COSTOS	501.807	288.394	1.548.291	1.920.632	415.283	428.699	757.134	703.824		
INGRESOS OPERACIONALES										
Ingresos por Tasa de Uso			2.018.914	2.126.934	251.607	265.777	846.069	935.466		
Ingresos por Prueba de Alcoholimetría	34.254	19.242	67.161	77.525	53.659	86.566	21.554	24.015		
Otros (Multas, Inscrip taxis, parq, guardaequipaje, Arrendamiento)	539.469	296.797	300.677	334.655	349.188.342	43.570	162	165.165		
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES	573.723	316.039	2.386.752	2.539.114	349.493.608	395.913	867.785	1.124.646		

MINISTERIO DE TRANSPORTE
 OFICINA DE REGULACIÓN ECONÓMICA

**ESTRUCTURA DE COSTOS
 CONSOLIDADO
 Miles de pesos**

DESCRIPCION	TERMINAL DE TRANSPORTE	FUSAGASUGA		IBAGUE		SAN GIL		SANTA MARTA	
		2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005

FUENTE: Terminales de transporte de pasajeros por carretera
 MT 54896 31/10/2006

MINISTERIO DE TRANSPORTE
 OFICINA DE REGULACIÓN ECONÓMICA

**ESTRUCTURA DE COSTOS
 CONSOLIDADO
 Miles de pesos**

DESCRIPCION	TERMINAL DE TRANSPORTE	SOCORRO		BOGOTÁ		TUNJA		POPAYÁN	
		2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005
COSTOS OPERATIVOS									
Zonas verdes de áreas operativas (Arreglos ornamentales)		520	850					5.129	5.390
Rampas									
Plataforma-Vías									
Patios-Parqueadero Operacional									
Parqueadero de Reserva				13.425	4.554				
Vías				522	986				
Uso de vías				-	-				
Energía				194.254	357.329	16.153	17.331	4.718	8.936
Mantenimiento infraestructura		3.000	5.800	577.983	395.281	16.634	14.255	33.273	21.814
Vigilancia y Sistema de seguridad		22.000	21.000	669.836	636.389	37.782	39.678	35.155	38.227
Aseo		8.000	9.000	1.350.750	1.230.420	12.765	19.037	27.361	61.021

MINISTERIO DE TRANSPORTE
OFICINA DE REGULACIÓN ECONÓMICA

ESTRUCTURA DE COSTOS
CONSOLIDADO
Miles de pesos

DESCRIPCION	TERMINAL DE TRANSPORTE		SOCORRO		BOGOTÁ		TUNJA		POPAYÁN	
	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005
Impuesto Predial	1.800	1.950	241.054	171.372			538	538	20.373	21.390
Depreciación			1.076.630	882.864			538		83.392	114.515
Servicios Públicos	2.100	3.800	285.378	403.483			18.695	22.313	55.558	54.522
Energía			-	-						
Acueducto y Alcantarillado			-	-						
Alumbrado Público			-	-						
Emsirva			-	-						
Teléfono			-	-						
Combustible y lubricantes			6.858	5.193			7.783	3.698	2.818	3.062
Señalización		1.200	4.088	763						
Personal de control patios operativos y casetas de ingreso, salida	16.200	18.400	130.620	160.339			24.220	19.616		
Otros Gastos Generales	2.300	1.800	967.343	1.020.484			26.056	59.874	250.871	392.221
Policía			-	-						
Música Ambiental			-	-						
Gastos de Representación			-	-						
Indemnización por daños a terceros			-	-						
Otros Gastos Generales			-	-						
TOTAL COSTOS OPERATIVOS	55.920	63.800	5.518.742	5.269.457			160.626	196.340	518.648	721.098
COSTOS COMERCIALES										
Salas de Espera	350	500								
Servicios Públicos	11.200	13.800	264.514	347.828			6.693	10.736		
Mantenimiento y reposición de sillas	300	500	160.098	75.203					43.360	-
Aseo y cafetería	3.000	4.000	38.665	29.792			5.026	8.213	9.360	12.458
Vigilancia y Sistema de Seguridad			50.521	25.538			9.445	9.919	5.780	6.285
Impuesto Predial			-	-					3.350	3.517
Circuito cerrado de televisión			-	-					54.421	-
Depreciación			619.706	707.547					17.615	34.677
Servicios públicos			-	-					8.491	5.413
Señalización	300	600	1.036	763						
Seguros	1.200	1.500	120.935	169.168					15.511	16.099
Obligatorio de Tránsito			-	-						

MINISTERIO DE TRANSPORTE
 OFICINA DE REGULACIÓN ECONÓMICA

ESTRUCTURA DE COSTOS
CONSOLIDADO
Miles de pesos

DESCRIPCION	TERMINAL DE TRANSPORTE		SOCORRO		BOGOTÁ		TUNJA		POPAYÁN	
	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005
Otros			-	-						
Seguridad			650.618	658.533						
Sistematización			68.159	49.715			3.480		3.339	6.964
Gastos Generales (honorarios comisiones y prestación de servicios)			697.218	1.202.569						
Iluminación	1.200	1.800	-	-						
Higiene Industrial-Seguridad Industrial			106.901	111.351						
Papelería										
Publicidad y Propaganda	2.000	3.200	25.766	74.846	16.277	8.200			2.789	4.193
Impresos publicaciones y suscripciones	800	1.000	73.300	96.868	7.114	6.567			1.044	845
TOTAL COSTOS COMERCIALES	20.350	26.900	2.877.437	3.549.723	44.555	47.115			165.060	90.451
COSTOS ADMINISTRATIVOS										
Costo Taquilla Tasa de Uso			205.438	260.773	21.175	42.613			38.746	37.564
Mantenimiento de Equipos			-	-						
Impuesto de Industria y Comercio			-	-						
Provisión Impuesto de renta y complementarios			1.164.227	1.377.583						
Otros impuestos			144.202	152.616						
Seguros			-	-	5.605	7.303				
Manejo			-	-						
Corriente Débil			-	-						
Incendio			-	-						
Terremoto			-	-						
Sustracción y Hurto			-	-						
Flota y Equipo de transporte			-	-						
Responsabilidad Civil			-	-						
Rotura de Maquinaria			-	-						
Obligatorio de Accidentes de Tránsito			-	-						
Otros			-	-						
Costo Personal Administrativo	32.500	36.500	1.483.481	1.732.198	143.191	336.785			184.870	202.769
Costo Personal Operativo	16.200	18.400	1.624.199	1.992.395	147.610	109.642			101.085	100.723
Costo Personal Temporal Administrativo			121.260	150.299						

MINISTERIO DE TRANSPORTE
 OFICINA DE REGULACIÓN ECONÓMICA

**ESTRUCTURA DE COSTOS
 CONSOLIDADO
 Miles de pesos**

DESCRIPCION	TERMINAL DE TRANSPORTE		SOCORRO		BOGOTÁ		TUNJA		POPAYÁN	
	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005
Costo Personal Temporal Operativo			-	-						
Servicios Públicos			110.926	89.633	2.019		10.046	1.854		
Energía			-	-						
Acueducto y Alcantarillado			-	-						
Alumbrado Público			-	-						
Emsirva			-	-						
Teléfono			-	-						
Capacitación	800	1.110	92.484	64.524	9.255	41.634	1.700	2.191		
Programas de prevención										
Control de Calidad							5.798	15.280		
TOTAL COSTOS ADMINISTRATIVOS	49.500	56.010	4.946.217	5.820.022	328.855	537.977	342.245	360.381		
GASTOS FINANCIEROS										
Costos de Capital	74.300	52.300								
Costos Financieros	10.700	11.200	82.358	91.031	4.370	6.364	11.132	3.964		
Otros Costos (Gastos Legales)			2.679	3.323	7.045	6.644	-			
TOTAL GASTOS FINANCIEROS	85.000	63.500	85.037	94.354	11.415	13.008	11.132	3.964		
TOTAL COSTOS	210.770	210.210	13.427.432	14.733.556	545.451	794.440	1.037.085	1.175.894		
INGRESOS OPERACIONALES										
Ingresos por Tasa de Uso	196.500	207.000	11.114.543	12.485.696	550.552	876.069	976.075	1.164.980		
Ingresos por Prueba de Alcoholimetría	11.700	27.800	281.743	334.076	139.786	257.795	42.961	49.788		
Otros (Multas, Inscrip taxis, parq, guardaequipaje, Arrendamiento)			2.930.577	3.070.408		241.708	553.416	600.560		
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES	208.200	234.800	14.326.863	15.890.179	690.338	1.375.572	1.572.452	1.815.328		

FUENTE: Terminales de transporte de pasajeros por carretera
 MT 54896 31/10/2006

MINISTERIO DE TRANSPORTE
 OFICINA DE REGULACIÓN ECONÓMICA

**ESTRUCTURA DE COSTOS
 CONSOLIDADO
 Miles de pesos**

DESCRIPCION	TERMINAL DE TRANSPORTE		BUCARAMANGA		ARMENIA		MANIZALES		TOTALES	
	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005
COSTOS OPERATIVOS										
Zonas verdes de áreas operativas (Arreglos ornamentales)	3.444	3.744	8.440	8.981					42.399	50.517
Rampas									6.388	27.765
Plataforma-Vías	227.697	247.497					1.762.231	1.847.699	2.398.413	2.115.205
Patios-Parqueadero Operacional	1.364.151	1.482.773							1.425.063	1.569.627
Parqueadero de Reserva	3.531.281	3.838.349					158.450	166.134	3.735.578	4.051.518
Vías	368.303	400.329							368.825	497.183
Uso de vías									42.339	101.682
Energía			17.533	19.732	49.870	37.081			284.135	442.143
Mantenimiento infraestructura			229.121	290.500	44.560	43.439			1.205.044	1.358.091
Vigilancia y Sistema de seguridad	3.913	4.253	92.599	100.956					1.552.092	1.499.419
Aseo	3.622	3.937	106.324	105.365					1.958.963	1.909.996
Impuesto Predial	10.772	11.709	57.850	65.598	53.076	79.389			559.786	539.237
Depreciación	892	970	153.805	133.255	155.136	166.995			2.036.377	1.882.147
Servicios Públicos			42.525	51.065	82.204	53.610			595.394	696.458
Energía	5.203	5.656							8.099	20.969
Acueducto y Alcantarillado	1.114	1.211							30.341	28.379
Alumbrado Público									344	1.572
Emsirva									211	651
Teléfono									361	2.537
Combustible y lubricantes			13.035	11.047	-	8.356			48.887	55.280
Señalización	2.230	2.424	5.895	3.284					161.594	97.572
Personal de control patios operativos y casetas de ingreso, salida	18.815	20.452	209.410	218.850	229.385	214.211			1.170.931	1.374.688
Otros Gastos Generales			249.971	284.668					1.595.627	1.909.195
Policía									27.060	24.029
Música Ambiental									10	4.050
Gastos de Representación									6.787	7.114

MINISTERIO DE TRANSPORTE
 OFICINA DE REGULACIÓN ECONÓMICA

**ESTRUCTURA DE COSTOS
 CONSOLIDADO
 Miles de pesos**

DESCRIPCION	TERMINAL DE TRANSPORTE		BUCARAMANGA		ARMENIA		MANIZALES		TOTALES	
	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005
Indemnización por daños a terceros									3.801	173
Otros Gastos Generales			11.622	11.607					11.632	11.622
TOTAL COSTOS OPERATIVOS	5.541.438	6.023.302	1.198.131	1.304.907	2.534.910	2.616.915			19.276.482	20.278.818
									-	-
COSTOS COMERCIALES									-	-
Salas de Espera	75.522	82.089	21.201	31.071					107.744	169.973
Servicios Públicos	2.216	2.409	23.568	24.595					354.467	446.425
Mantenimiento y reposición de sillas	27.572	29.970	1.230	1.230					253.182	152.317
Aseo y cafetería	2.173	2.362	9.247	6.919					91.514	97.737
Vigilancia y Sistema de Seguridad	186	202	6.000	6.000					137.739	114.732
Impuesto Predial	3.191	3.469	6.914	3.122					32.184	28.178
Circuito cerrado de televisión									70.363	32.363
Depreciación	368	400	38.451	33.314					846.547	974.280
Servicios públicos									26.229	26.908
Señalización	956	1.039	9.633	10.633					13.925	14.885
Seguros	1.341	1.457	7.260	7.500	10.167	14.380			179.896	239.334
Obligatorio de Tránsito	276	300							634	669
Otros									-	145
Seguridad	7.257	7.888	210.618	267.058					938.539	1.017.577
Sistematización									120.395	90.628
Gastos Generales (honorarios comisiones y prestación de servicios)									697.218	1.202.569
Iluminación									12.836	42.164
Higiene Industrial-Seguridad Industrial			5.165	8.400					134.763	132.941
Papelería			2.610	2.706					2.610	2.706
Publicidad y Propaganda			19.784	23.297	24.649	33.037			214.513	233.444
Impresos publicaciones y suscripciones			20.192	21.465	2.420	3.278			178.819	199.162
TOTAL COSTOS COMERCIALES	121.058	131.585	381.874	447.310	37.235	50.695			4.414.117	5.219.138
									-	-
COSTOS ADMINISTRATIVOS										
Costo Taquilla Tasa de Uso	3.770	4.098	28.691	44.736					432.850	541.650

MINISTERIO DE TRANSPORTE
OFICINA DE REGULACIÓN ECONÓMICA

ESTRUCTURA DE COSTOS
CONSOLIDADO
Miles de pesos

DESCRIPCION	TERMINAL DE TRANSPORTE		BUCARAMANGA		ARMENIA		MANIZALES		TOTALES	
	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005
Mantenimiento de Equipos									906	806
Impuesto de Industria y Comercio	16.053	17.449							43.394	46.017
Provisión Impuesto de renta y complementarios									1.164.227	1.377.583
Otros impuestos									144.202	152.616
Seguros									16.626	18.855
Manejo									2.102	2.049
Corriente Débil									3.612	6.062
Incendio									117.447	30.909
Terremoto										23.933
Sustracción y Hurto									554	1.284
Flota y Equipo de transporte									2.149	3.056
Responsabilidad Civil									956	940
Rotura de Maquinaria									1.178	2.293
Obligatorio de Accidentes de Tránsito									150	234
Otros									1.055	1.024
Costo Personal Administrativo	36.386	39.550	234.862	237.429	337.195	417.465			3.880.238	4.405.084
Costo Personal Operativo			89.531	104.279					2.264.227	2.624.040
Costo Personal Temporal Administrativo			45.888	63.061					385.942	560.815
Costo Personal Temporal Operativo									371.851	556.824
Servicios Públicos			37.811	41.654					223.666	202.205
Energía									138.853	110.558
Acueducto y Alcantarillado									14.408	22.704
Alumbrado Público									18.174	15.920
Emsirva									4.359	4.131
Teléfono									21.407	24.873
Capacitación			8.818	9.713	70.757	23.031			213.773	168.933
Programas de prevención			35.563	35.619					35.563	35.619
Control de Calidad			20.779	22.453					170.432	83.435
TOTAL COSTOS ADMINISTRATIVOS	56.209	61.097	501.943	558.943	407.952	440.496			9.674.301	11.024.453
									-	-
GASTOS FINANCIEROS										
Costos de Capital			6.941	13.133	6.816	2.621			185.844	112.746

MINISTERIO DE TRANSPORTE
 OFICINA DE REGULACIÓN ECONÓMICA

**ESTRUCTURA DE COSTOS
 CONSOLIDADO
 Miles de pesos**

TERMINAL DE TRANSPORTE <i>DESCRIPCION</i>	BUCARAMANGA		ARMENIA		MANIZALES		TOTALES	
	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005
Costos Financieros	546.063	593.546	261.905	205.962	2.308	1.824	971.151	1.032.620
Otros Costos (Gastos Legales)	53.764	58.439					69.196	76.258
TOTAL GASTOS FINANCIEROS	599.827	651.986	268.846	219.095	9.123	4.445	1.226.191	1.221.624
							-	-
TOTAL COSTOS	6.318.532	6.867.970	2.350.794	2.530.255	2.989.221	3.112.550	34.591.090	37.744.032
							-	-
INGRESOS OPERACIONALES							-	-
Ingresos por Tasa de Uso	2.629.862	2.760.368	1.546.783	1.643.373	1.698.601	1.746.298	29.504.127	32.649.208
Ingresos por Prueba de Alcoholimetría	334.436	370.451	789.310	876.809	26.612	27.387	2.059.992	2.648.573
Otros (Multas, Inscric taxis,parq,guardaequipaje,Arrendamiento)	820.116	821.042	18.487	14.258	1.671.989	1.718.911	357.549.034	8.974.430
TOTAL INGRESOS OPERACIONALES	3.784.414	3.951.861	2.354.579	2.534.440	3.397.202	3.492.596	389.113.153	44.272.211

FUENTE: Terminales de transporte de pasajeros por carretera
 MT 54896 31/10/2006

Componentes de la tasa de uso: Para realizar el análisis de los componentes técnicos, económicos y operativos de la tasa de uso es necesario hacer las siguientes consideraciones:

Según lo dispone la Ley, al Ministerio de Transporte le corresponde fijar las tasas de uso de las terminales de transporte por la prestación del servicio así: De conformidad con lo establecido en el artículo 12 del Decreto 2762 del 2001, le corresponde al Ministerio de Transporte determinar la Tasa de Uso mediante Resolución, teniendo en cuenta la clase de vehículo a despachar, la longitud de la ruta y el número de terminales en el recorrido. Dicha tasa debe ser cobrada por las terminales de transporte terrestre autorizadas, a las empresas de transporte intermunicipal de pasajeros usuarias de los mismos por la operación del servicio prestado en sus instalaciones.

Con base en lo anterior y teniendo en cuenta parámetros de un mercado eficiente, no es clara la determinación de la tasa con las variables arriba mencionadas: la resolución 002222 del 21 de febrero de 2002, actualmente vigente, en su artículo 1º establece los valores de acuerdo con la clase de vehículo a despachar y sí la terminal es de origen, destino, origen y destino y tránsito, pero se desconoce la metodología de cálculo utilizada para llegar a dichos valores y en su contenido no se refleja el tratamiento de la variable “longitud de la ruta”.

Actualmente las terminales de transporte de pasajeros cobran la tasa de uso, tomando como referencia los parámetros definidos en la Resolución 2222/02, expedida por el Ministerio de Transporte.

Es importante indicar que además del valor definido como “tasa de uso”, las terminales cobran a las empresas de transporte un segundo componente de la tasa de uso que se menciona en la resolución 2222 de 2002, y que se define como la prueba de alcoholimetría. En este sentido las terminales de Transporte cobran a las empresas de transporte el valor de la prueba de alcoholimetría por cada despacho de origen en 1.800.00 para el año 2.004 con cobertura del 100%. Para enero del año 2.005 el valor de esta prueba se incrementó de

acuerdo con el Índice de Precios al Consumidor (IPC) del año inmediatamente anterior que fue del 5.5% para un valor de \$1.899.00 y se continúa con el mismo procedimiento para los años siguientes teniendo una cobertura del 100%, esto quiere decir que para el año 2006 el valor de la prueba es de \$1.991,00 aplicando el IPC de 4.85% correspondiente.

Dicha suma recaudada por la terminal se debe destinar al desarrollo de programas atinentes a la seguridad en la operación del transporte y es transferida a una cuenta bancaria destinada por la entidad administradora para la ejecución de dichos Programas.

En esta operación de manejo por convenio, que demanda recursos tanto humanos como físicos; la terminal de transporte tiene una contraprestación que va desde un 10% al 20%. Este porcentaje es pactado con cada una de las terminales de transporte y es transferido cada mes a las terminales como un ingreso operacional .

Para efectos del cobro de la tasa de uso se tiene en cuenta la clase y nivel de servicio del vehículo efectivamente despachado.

- a. Para las rutas que tengan únicamente terminal en el origen, se paga el 70% de un pasaje.
- b. Para las rutas que tengan terminales en origen, intermedias y en destino un cuarenta por ciento (40%).
- c. Para las rutas que tengan terminales en origen y en destino, sin tener terminales intermedias, cincuenta y siete por ciento (57%).
- d. Para las rutas que tengan únicamente terminal en origen y en destino, sin tener terminales intermedias, ni en destino, un setenta por ciento (70%).

Sumados los dos componentes: uno reflejado en términos de porcentaje del valor de un pasaje, tabla que actualiza anualmente cada terminal de transporte desde la liberación de tarifas (Resolución 3600 de 2000) para luego ser aplicada según lo requerido en el tipo de despacho que se haga; y el otro la prueba de alcoholimetría como valor fijado para el año en curso, el resultado es la tasa de uso a cobrar.

El pago de la tasa de uso se hace a través de una taquilla ubicada en la terminal de transporte para su recaudo. La prueba de alcoholemia se practica en un área cercana al despacho de los vehículos que salen a cubrir las diferentes rutas autorizadas por el Ministerio de Transporte y en la cual se realiza el respectivo pago.

5 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

- a. Para la determinación de la Tasa de Uso en las Terminales de Transporte se deben considerar los siguientes Principios:
 - **Principio de Eficiencia Económica**
 - **Principio de viabilidad Económica:** consiste en la sujeción de la elección a las restricciones presupuestarias a las que se enfrente el agente decisor.
 - **Principio de equidad y/o aceptabilidad política:** este principio determina en muchos casos el nivel de provisión y las subvenciones que se requieren en las terminales de transporte para hacer comercialmente viables las combinaciones de precios y niveles de servicio que socialmente se consideren adecuados, pero que no son atractivos para un operador privado. Sin embargo se trata de un criterio más subjetivo y muy difícil de alcanzar únicamente a través del sistema de precios.
 - **Principio de Quien usa, paga:** es el más usual en las Terminales de Transporte del mundo. Su efecto se traduce en la facturación o cobro por las facilidades en el uso de la infraestructura física y la calidad en la prestación del servicio público de transporte de pasajeros.

Sobre este principio se basa la mayoría de las tarifas por servicios públicos en el mundo, dado que tiene una base de solidaridad fiscal, al exigir el pago solo a quien hace uso del bien o servicio. Este principio se sustenta en el concepto tributario de la Tasa, en el sentido de pagar por aquello que el Estado pone a disposición para el disfrute del usuario en particular.

- **Principio de Igualdad:** es fundamental a la hora de otorgar facilidades similares a todas las personas, para que puedan utilizar el servicio de transporte y ejerzan actividades económicas inherentes en igualdad de condiciones, sin que la intervención del Estado configure un marco distorsionador de la competencia entre las empresas de transporte. Si las terminales son públicas o privadas, van a ser fuentes de mejora para la movilidad del transporte, sin goce de posiciones de privilegio o desventaja en materia de competencia entre ellas . Este principio se basa en el derecho de igualdad, que surge de la Constitución Política como derecho fundamental.
 - **Principio de Intensidad de Uso:** Corresponde como corolario, a la aplicación de las dos anteriores. En efecto, quien usa la terminal de transporte debe pagar, por lo cual se debe lograr una plataforma de igualdad interterminal que hay que pagar ¿Cuál sería el criterio mas justo para determinar la cuantía del pago? . el mas adecuado es el que relaciona el “derecho al uso” con la “intensidad de uso” que del terminal se hace, es decir el número de movimientos con contenido económico que se ejecuta en el marco del ejercicio del derecho conferido a las empresas de transporte de pasajeros.
- b. Es necesario determinar los costos a considerar para el cálculo de los cargos de acceso de todas las unidades necesarias en las terminales de transporte como punto de equilibrio entre la remuneración y la provisión eficaz del servicio en términos de calidad y seguridad que permita lograr transporte con características técnico - económicas benéficas para las partes en la red vial del país.

Los Sistemas de Costos por Actividades se presentan como una herramienta útil de análisis del costo y seguimiento de actividades, factores relevantes para el desarrollo y resultado final de la gestión empresarial de las terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros. Las exigencias de los usuarios obligan a estas entidades a disponer de la información necesaria para hacer frente a las decisiones coyunturales.

Este sistema permite la asignación y distribución de los diferentes costos indirectos de acuerdo con las actividades realizadas, identificando el origen del costo de cada actividad, no sólo para la generación del servicio, sino también para la distribución, contribuyendo en la toma de decisiones sobre líneas de servicios y relaciones con los usuarios.

Los sistemas de costos basados en las actividades basan su fundamento en que las distintas actividades que se desarrollan en la empresa son las que consumen los recursos y las que originan los costos, no los productos; estos sólo demandan las actividades necesarias para su obtención. La empresa reorganiza la gestión de sus costos, asociando estos a sus actividades. El costo del servicio se obtiene como la suma de los costos de las actividades que intervienen en el proceso.

Las actividades son el centro del sistema contable y no los productos. Estos pierden protagonismo como único objetivo de costo. Los Sistemas de Costos por Actividades imputan los costos a los productos en función de la demanda de actividades a lo largo de todo su ciclo de vida y están relacionados con la medición de las actividades desarrolladas. No sólo cambia la naturaleza de los criterios de imputación de los costos, sino también el número de bases utilizadas para imputar los mismos a los productos.

Esta modalidad de costeo es la base para la :

- Determinación de las tarifas de los servicios que prestan las terminales.
- Evaluación del desempeño de las áreas administrativas y operativas.

Las terminales deben considerar este Sistema como una herramienta para alcanzar un mejor entendimiento de las causas que producen los costos y utilizar esa información para aumentar la utilidad, reducir costos, incrementar la eficiencia, definir tarifas basadas en costos totales, y cumplir con los objetivos de rentabilidad de la empresa.

c. Para establecer la situación real de la Terminal de Transporte respecto a la prestación de los servicios inherentes a la actividad y para la fijación tarifaria, es necesario determinar los costos relevantes, información contable disponible, zonas de servicio, infraestructura instalada, niveles y número de empleados por nivel y organigrama entre otros. En tal sentido el costo incremental que determinará el monto equivalente de las tasas (tarifas) estará de acuerdo con las **inversiones, costos y gastos** de cada una de las actividades de la Terminal de transporte en consideración a la vida útil de los activos asociados al mismo, las tasas de tributación y de costo de capital.

d. La estructura, nivel y mecanismos a tener en cuenta para establecer las tarifas a las empresas de transporte intermunicipal de pasajeros se deberá determinar sobre la base de un modelo de empresa eficiente.

La empresa eficiente corresponde a una empresa modelo, que utilizando medios propios o de terceros, ofrece los servicios sujetos a fijación tarifaria, considerando para ello únicamente los costos indispensables de proveer cada servicio de acuerdo con la tecnología disponible, la mejor gestión técnica y económica factible y la calidad establecida para el servicio.

El diseño de la empresa eficiente se basará en criterios de eficiencia técnica y económica en cuanto a tecnología disponible, gestión, administración, comercialización, recursos humanos, uso de instrumentos y técnicas, entre otros, que combinados, permitan alcanzar el costo eficiente de operación posible dada la naturaleza del servicio. La empresa eficiente considerará en su

diseño la instalación, operación y explotación de un proyecto técnico y económico eficaz que asegure la satisfacción de la demanda prevista.

El diseño de la red de la empresa eficiente debe ser consistente con la eficiencia técnica económica en el uso de los recursos, tanto de inversión como de explotación, y con el uso de la tecnología apropiada a las fluctuaciones del mercado disponible comercialmente, que permita prestar los servicios demandados al costo eficiente y con la calidad establecida.

La tarifa eficiente de un servicio en la Terminal de transporte corresponderá a aquella que aplicada a la demanda prevista para un determinado servicio regulado de la empresa eficiente en el período tarifario, genere un recaudo equivalente al costo del desarrollo asociado a dicho servicio.

Para que las tarifas en las terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros reflejen el costo económico de largo plazo deben estar en función de:

- La demanda a satisfacer.
- El valor de la infraestructura existente.
- Plan de expansión de costo eficiente.
- Gastos eficientes de administración, operación y mantenimiento.
- Ajustes por consideraciones financieras.
- La aplicación de un esquema tarifario redistributivo.

La tarifa en las terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros debe cubrir los gastos administrativos y operacionales, la depreciación (costo de reemplazo de los activos), las necesidades de ampliación y el retorno al capital invertido.

Los componentes básicos que se deben considerar en la estructura de costos de los servicios en las terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros son los costos operativos, comerciales, administrativos y financieros

Los costos operativos son aquellos tendientes a mantener un funcionamiento adecuado de las áreas de cada proceso en las terminales de transporte intermunicipal de pasajeros: incluyen los rubros de personal, servicios públicos, mantenimiento de la infraestructura y servicios operativos, entre otros .

Los costos de administración no están directamente asociados con la prestación de un servicio específico, pero son necesarios para una adecuada gestión de la empresa. Estos costos deben ser considerados para determinar el costo del servicio en las diferentes áreas tarifarias de la terminal. Sin embargo es importante anotar que la estructura de la información contable de las terminales no permite obtener esta información con alto grado de precisión.

Un área tarifaria corresponde a una zona dentro de la Terminal de transporte donde el servicio es provisto por la empresa de transporte intermunicipal de pasajeros y que cubre a la totalidad de los usuarios que sean objeto de tarifa común.

Las terminales podrán disponer de más de un área tarifaria por servicio, circunstancia que deberá ser justificada debidamente, atendiendo principalmente los criterios de homogeneidad de costos, accesibilidad de las tarifas, disponibilidad y oportunidad de información de tarifas para el usuario del servicio. Para identificar dichas áreas tarifarias se deberá especificar las zonas geográficas y su equipamiento asociado.

Los costos que se deben tener en cuenta para establecer las tarifas en las áreas de las terminales de transporte de pasajeros, deben comprender una gama de servicios que se prestan en las terminales de transporte, incluyendo las operaciones de embarque y desembarque de pasajeros y otros servicios que se suministran a las empresas de transporte y a los usuarios del servicio. En consecuencia la tasa de uso que pagan las empresas que prestan servicios relacionados con el transporte intermunicipal de pasajeros, incluye los servicios prestados en las terminales de transporte.

Para la estimación de demanda de los servicios regulados, y de los servicios no regulados en las terminales de transporte se debe evaluar la pertinencia en los servicios prestados y se determinará para el período de fijación tarifaria, en cada área tarifaria, considerando en forma separada el volumen de la prestación asociada a cada uno de los servicios y sus componentes, para cada uno de los años comprendidos en el período tarifario, especificando las unidades físicas de los elementos que la componen.

Las proyecciones deberán realizarse utilizando métodos que reconozcan la dinámica del mercado y sus factores relevantes. Asimismo, las proyecciones podrán considerar los ingresos de las personas, en conjunto con su capacidad de pago y propensión al gasto en transporte, los potenciales sustitutos del servicio y variables macroeconómicas relevantes.

Se deberá verificar que el nivel de demanda proyectado y utilizado en el cálculo tarifario del servicio, guarde consistencia con la tarifa del servicio respectivo. En este sentido, la Terminal deberá justificar y fundamentar la utilización de elasticidades (precio-demanda, ingreso-demanda) y sus valores.

La forma de presentación de la demanda deberá ser tal que se pueda verificar:

- La separación de costos de los servicios regulados y no regulados de las terminales de transporte;
- El costo total de largo plazo
- El dimensionamiento técnico de las terminales y expansión asociadas al diseño de la empresa eficiente
- La no existencia de subsidios cruzados de cualquier tipo.

Por otra parte es necesario determinar la demanda de usuarios como variable fundamental en las terminales de transporte, ya que garantiza atender las necesidades reales de movilización futura, sin exagerar los escenarios de su determinación lo cual puede resultar muy costoso por el lucro cesante de un

sistema con mucha oferta pero poca demanda; ni minimizarlo pues puede resultar poco funcional y desestimulante al traducirse en congestiones permanentes.

Para lograr lo anterior es necesario realizar un estudio de mercado que permita definir con certeza el volumen de usuarios óptimo a movilizar en término de pasajeros/hora. Al respecto es importante considerar que un sistema óptimo se diseña para atender la movilización de usuarios en los periodos típicos de mayor demanda, pero no cubre completamente los picos atípicos de demanda desbordada.

DETERMINANTES DE LA DEMANDA DE TRANSPORTE EN LAS TERMINALES DE TRANSPORTE	
DEMANDA AGREGADA	DEMANDA INDIVIDUAL
<ul style="list-style-type: none">• Población	<ul style="list-style-type: none">• Precio del Transporte
<ul style="list-style-type: none">• Actividad Económica	<ul style="list-style-type: none">• Precio de otros bienes y servicios
<ul style="list-style-type: none">• Geografía	<ul style="list-style-type: none">• Características socioeconómicas
<ul style="list-style-type: none">• Cultura e Historia	<ul style="list-style-type: none">• Calidad de servicio
<ul style="list-style-type: none">• Política de Transporte	<ul style="list-style-type: none">• Tiempo de viaje

e. Con el propósito de lograr el fortalecimiento de la prestación de servicio adecuado a los usuarios en las terminales de transporte, estimular el aumento de la calidad del servicio prestado y posibilitar la transferencia de una parte del aumento de productividad al usuario es necesario reevaluar el modelo tarifario vigente.

Adicionalmente se debe exigir el cumplimiento de parámetros operacionales que conlleven al aumento de la eficiencia económica en la oferta de los servicios de transporte carretero de pasajeros en las terminales de transporte orientados a la calidad de la prestación del servicio al usuario y no exclusivamente a la rentabilidad de las empresas, de tal forma que no exista

concentración de la oferta del servicio ni restricciones a la competencia permitiendo la entrada de nuevas empresas al mercado.

6 OTROS CRITERIOS DE REGULACIÓN DE TERMINALES

Para la aprobación y establecimiento de una Terminal de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros, se debe considerar la conveniencia o necesidad de la región o municipio, para mejorar las condiciones del transporte, la circulación y el tráfico en la zona de que se trate, así mismo la rentabilidad social de su implantación cuando la construcción o explotación haya de sufragarse al menos parcialmente con cargo a fondos públicos.

Dada la importancia de la adecuada prestación del servicio de las terminales a los diferentes usuarios, la Oficina de Regulación Económica considera necesario partir de los criterios que se exponen a continuación y que se traducen en calidad, seguridad y eficiencia entre otros.

a) Servicio de Acceso: la eficiencia del uso de una terminal depende directamente de la capacidad de la red de acceso. El derecho de uso consiste en la facultad temporal de disponibilidad, ocupación y de utilización de un bien, expresado en la potencialidad de ingreso y salida desde la Terminal de los vehículos vinculados con la empresa transportadora. Lo anterior se refiere específicamente a:

- Disponer y utilizar las áreas de embarque y desembarque de pasajeros.
- Disponer y utilizar las áreas de taquillas para venta de tiquetes o de atención al usuario.
- Disponer y utilizar los sistemas de información del Terminal de transporte.
- Disponer de la práctica de los servicios de aptitud médica a los conductores de su Empresa y en general el acceso y utilización de los servicios y áreas del Terminal.

Este derecho se caracteriza porque es temporal, ya que la retribución por el uso incorpora un lapso: “La utilización de las áreas operacionales por un tiempo mayor a lo establecido en el correspondiente manual operativo“(art. 16, numeral 1, Decreto 2762/01)

El servicio de acceso a la Terminal de transporte debe corresponder a la utilización de las distintas áreas, incluyendo todas las actividades inherentes y el equipamiento necesario para proveer un servicio de acceso sin restricciones. Por tanto las tarifas deben reflejar la inclusión de los costos asociados a la provisión del servicio de acceso (incluyendo los costos de capital), de tal manera que por un lado el operador pueda recuperar sus costos y obtener un rendimiento razonable, y por otra existan incentivos para invertir en el mantenimiento y la ampliación necesaria de la infraestructura.

b) Servicio de Enlace: la Terminal de Transporte debe proporcionar a todas las empresas de servicio público de transporte que correspondan, igualdad de condiciones en los aspectos relacionados con accesibilidad y conexión con la infraestructura física de cada una de ellas, entendiéndose por conexión el enlace del usuario de una ruta asignada con la infraestructura física de una Terminal.

En el tema de accesibilidad la Terminal debe

- . Proveer la infraestructura necesaria para la prestación de un servicio eficiente al usuario del servicio.
- . Disponer de Espacio Físico y Seguridad: Consiste en la habilitación y arriendo en la Terminal de transporte de un espacio físico, debidamente protegido, necesarios para instalar taquillas para venta de tiquetes, salas de espera, plataformas de embarque y desembarque, instalaciones de las empresas de transporte y otros servicios conexos con el fin de optimizar la movilidad y resguardo de los usuarios.

c) Servicios para establecer y operar las Terminales de Transporte:

De acuerdo con lo señalado deberá proporcionar a los usuarios facilidades para proveerse de todos los servicios en igualdad de condiciones económicas, comerciales, técnicas, de información y las disposiciones que sean necesarias como la utilización de herramientas que sirvan de base para la tasación, facturación y cobranza a las empresas de transporte prestadoras del servicio que así lo requieran.

Dentro de estos servicios, se distinguen los siguientes:

- Registro, distribución y almacenamiento de información sobre las características de la clase de vehículo a despachar, longitud de la ruta y horarios, número de terminales en el recorrido.
- Identificación, selección y valoración monetaria y de costos de las rutas de larga y corta distancia, según la información obtenida y utilizada en el proceso de registro.
- Emisión de boletas o facturas, esto es, incluir en la cuenta única los valores a pagar por la operación del servicio.
- Las terminales de transporte deben poner a disposición de los usuarios, en términos no discriminatorios, toda la información relevante relativa a sus rutas, horarios y empresas que prestan el servicio.

d) Aspectos ambientales

Para la implantación de las terminales de transporte de pasajeros es importante tener conocimiento de aspectos críticos medioambientales como la velocidad vehicular, la contaminación por gases en la zona y la calidad del suelo en donde se ubicarán las estaciones y torres de sostenimiento (pilonas). Todos estos aspectos son de manejo técnico, pero deben conocerse para dimensionar el sistema.

Se debe tener aval de las autoridades ambientales para obtener la licencia ambiental, prerequisite obligatorio antes de concretar la obra.

e) Inversiones.

Para estimar con un buen nivel de certeza el monto de las inversiones que se van a llevar a cabo, se deben desarrollar los estudios de detalle y diseños de la infraestructura requerida.

Este valor debe incluir los siguientes costos básicos:

- Estudios, diseños y gestiones preoperativas (socialización, trámite de licencias, personal técnico propio, interventorías, entre otros)
- Compra de predios para el sistema y urbanismo (amoblamiento urbano, retiros, servidumbres, servicios complementarios)
- Compra de equipos electromecánicos: Suministro, nacionalización y transporte hasta el sitio de la obra.
- Construcción de obras civiles de estaciones y soportes de equipos y pilonas.
- Suministro y montaje de equipos auxiliares: subestaciones eléctricas, sistema de peaje, comunicaciones entre otros.
- Montaje de equipos principales y auxiliares
- Suministro de energía para el sistema principal y equipos auxiliares.

Se debe considerar en un nivel de inversiones básico una lista de chequeo de los ítems descritos en la Norma Técnica 5454 de Terminales de Transporte.

Con relación a la Vida útil es necesario considerar que estos sistemas tienen una larga vida útil, de más de 30 años de uso, lo cual permite diferir las inversiones durante un largo periodo de recuperación.

f) Costos de operación.

Deben estimarse en forma racional, incluyendo aspectos normales, correctivos y predictivos para la instalación y la gestión del personal para cada año de operación. Los costos de operación de las terminales de transporte se componen de costos de personal, costos de mantenimiento y costos asociados (servicios públicos, etc.).

g) Ingresos operacionales.

Este valor es un dato muy sensible en la viabilidad de las nuevas terminales de transporte de pasajeros, ya que indica si el proyecto puede generar retorno para sus inversionistas o si las gestiones deben encaminarse a obtener beneficios sociales y ambientales para la región. Debe sensibilizarse la tarifa y demás ingresos dependiendo del esquema de gestión que se defina para el proyecto (inversión y operación por sector público o privado, combinado, etc)