

INTRODUCCIÓN

1. INTRODUCCIÓN

Las características geográficas del país dificultan la integración física, social, cultural y económica; tales condiciones elevan los costos de construcción, de mantenimiento de infraestructura y de operación de los servicios de transporte.

Sin embargo, países que cuentan con condiciones geográficas similares a las nuestras, en Sudamérica y en otras partes del mundo, han desarrollado infraestructura de transportes con inversiones menores. Además, las tarifas de sus servicios de transporte son más económicas en comparación a las que se pagan en Bolivia.

Una de las mayores dificultades que tiene el sector productivo, y que es expresada permanentemente en los diferentes escenarios de concertación entre el Estado y los actores productivos, es la insuficiente infraestructura y servicios de transporte en todas sus modalidades: carretero, ferroviario, aéreo y fluvial – lacustre que disponen para el desarrollo de sus actividades. Esta situación se debe, en primer lugar, a que los recursos presupuestados para ser invertidos en infraestructura de transportes fueron administrados ineficiente y discrecionalmente. En muchos de los casos se sobredimensionaron los costos, con los consiguientes daños al Estado. Además la débil capacidad técnica, a nivel departamental y municipal, acompañó a la escasa concurrencia de la inversión pública entre los tres niveles y a las presiones políticas y regionales que vulneraron la normativa existente.

En segundo lugar, la inversión destinada para el desarrollo de infraestructura de transporte no fue suficiente para atender la demanda de la población y de los sectores productivos, los cuales no fueron tomados en cuenta, por las instancias responsables de las decisiones pertinentes.

En tercer lugar, la política de transportes ha sido orientada exclusivamente a la construcción de infraestructura carretera, en desmedro de las otras modalidades de

transporte: ferroviario, aéreo y fluvial-lacustre, que no fueron aprovechadas para superar las características geográficas del país.

Por otro lado el crecimiento de la población sea ésta urbana o rural, tiene como consecuencia lógica el incremento de necesidades por satisfacer tanto en cantidad como en calidad, sobre todo en lo que respecta a servicios.

El caso específico del servicio de transporte público es de importancia vital para los pobladores de El Valle de la Concepción, tanto para el transporte de sus productos como para el traslado de los pasajeros a sus fuentes de trabajo y también a centros educativos.

El desarrollo económico y social de los pueblos, sobre todo de los del área rural se incrementa con la comunicación vial, por lo tanto debe ir de la mano la construcción de infraestructura vial, como así también un parque automotor.

2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El Valle de la Concepción, capital del municipio de Uriondo, Primera Sección de la Provincia Avilés del Departamento de Tarija, es el único centro poblado considerado como urbano en esta sección municipal.

Según datos del último censo de población y vivienda realizado por el Instituto Nacional de Estadística (INE) para el año de 2001 la población del Valle de la Concepción, considerado como urbano cuya población es de 1031 habitantes de los cuales 495 son hombres y 536 mujeres

El Valle de la Concepción tiene como actividad principal la actividad agropecuaria, entre la que resalta su vocación vitivinícola, lo que ha sido un atrayente para visitantes regionales, nacionales e incluso internacionales.

Esta localidad tiene gran potencialidad no sólo en la actividad agrícola y pecuaria, sino también turística por su hermosa campiña y por todo lo que representa la cadena

de uva – vino – singani(ruta del vino) además de la calidez de sus habitantes, son potencialidades de desarrollo económico y social que no se pueden explotar adecuadamente si es que no se cuenta con un adecuado servicio de transporte que permita trasladar visitantes potenciales hacia esta localidad y también el transporte de pasajeros para que puedan realizar sus actividades(trabajo, educación, atención médica especializada, trámites legales, etc.) y transportar productos a la ciudad de Tarija y también abastecerse de insumos para la producción agropecuaria como de mercancías en los centros de abasto de esta ciudad para poder trasladarlos al Valle de la Concepción.

Esta necesidad de tener un servicio de transporte que pueda coadyuvar al desarrollo de esta localidad se satisface con la existencia en primera instancia de una línea de trufis y posteriormente por el incremento de la demanda con la implementación de un servicio de taxis que realizan el traslado de pasajeros y algunos producto agrícolas según su capacidad desde el Valle de la Concepción hacia Tarija y viceversa.

Este servicio de transporte público se ha constituido en un sector de relevancia en la economía de la localidad del Valle de la Concepción por lo tanto un análisis de este sector también es de relevancia. Para lo cual se plantean las siguientes interrogantes.

- ¿Cuál es el mercado al que se enfrenta el servicio de transporte en el Valle de la Concepción?
- ¿Cuál es el costo de ingreso o salida del mercado: existen barreras en el mercado?
- ¿Quiénes son y cómo están organizados los que desarrollan el servicio de transporte de pasajeros y qué tipo de motorizados emplean?
- ¿Existe un marco normativo del servicio de transporte en el Valle de la Concepción?
- ¿Cuáles son los costos e ingresos de operación del servicio de transporte?

- ¿Quién y cómo se determinan las tarifas del transporte?
- ¿Quién y de qué modo se definen las rutas de este servicio?
- ¿Cuál es la periodicidad o frecuencia de uso del servicio?
- ¿Qué parte de la población es beneficiada con el servicio del transporte en el Valle de la Concepción y en la ciudad de Tarija?
- ¿En qué forma este servicio aporta al desarrollo económico y social del Valle de la Concepción?

3. JUSTIFICACIÓN

El servicio de transporte público de pasajeros es de gran importancia para el desarrollo de los pueblos, ya que los beneficiarios de este servicio lo usan para realizar sus actividades laborales, educativas, comerciales, de abastecimiento, etc. tanto en el Valle de la Concepción como en la ciudad de Tarija.

El presente trabajo de investigación se justifica plenamente porque no existe en la actualidad un documento que permita conocer las características del mercado del servicio de transporte de pasajeros en la localidad del Valle de la Concepción.

Este trabajo de investigación es de gran utilidad para el sector de transporte público del Valle de la Concepción, la población usuaria de este servicio y las entidades públicas y privadas de esta localidad que apoyan a este sector.

La importancia de este trabajo radica en que la investigación realizada servirá como una herramienta para la toma de decisiones y determinación de políticas tanto para el sector de transporte de pasajeros como para las entidades públicas y privadas del Valle de la Concepción relacionados con el tema.

4. OBJETIVOS

4.1. OBJETIVO GENERAL

Analizar el impacto que tiene el servicio de transporte público de pasajeros en la economía del Valle de la Concepción.

4.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Determinar y analizar las características del mercado de transporte público de pasajeros en el Valle de la Concepción.
- Identificar las barreras de entrada de nuevos compradores y vendedores del servicio de transporte público de pasajeros en el Valle de la Concepción.
- Determinar la magnitud y el flujo de pasajeros beneficiarios del Valle de la Concepción hacia la ciudad Tarija y viceversa en las diferentes épocas del año.
- Analizar y determinar los costos e ingresos de operación y las tarifas del servicio de transporte.
- Determinar el impacto económico y social que tiene el sector del transporte público en el Valle de la Concepción.

5. HIPÓTESIS

“La estructura del mercado del servicio de transporte público de pasajeros que vincula al Valle de la Concepción con la ciudad de Tarija se caracteriza por ser de un mercado de Oligopolio”.

6. PERIODO DE ANÁLISIS

El periodo de análisis que se tomará para la realización del trabajo de investigación “Servicio de Transporte Público y su importancia Económica en el Valle de la Concepción” es la gestión 2008

7. LIMITACIONES DEL ESTUDIO

El estudio de investigación se centrará sólo en la caracterización del mercado de transporte público de pasajeros en la localidad del Valle de la Concepción. Por lo tanto otros temas secundarios y colaterales que puedan surgir del mismo podrán ser objeto de estudios posteriores.

CAPÍTULO I

MÉTODO Y DATOS

1.1. METODOLOGÍA

“El camino a seguir mediante una serie de operaciones, reglas y procedimientos fijados de antemano de manera voluntaria y reflexiva para alcanzar un determinado fin que puede ser material o conceptual”¹.

En el presente trabajo de investigación se utilizarán los siguientes métodos:

El método científico: “permite orientar el desarrollo dentro de determinados marcos y con ciertos elementos (sistema conceptual, hipótesis, definiciones, variables e indicadores), que brindan los elementos necesarios para construir un sistema teórico, estudiar hechos y revelar nuevos conocimientos; además, porque la unión de teoría y método permiten no sólo la elaboración de hipótesis y modelos que expliquen los hechos que se dan en la realidad, sino porque permiten la predicción”².

1.1.1. MÉTODO INDUCTIVO

“Este método parte de verdades particulares y concluye en verdades generales, y tanto la conclusión como la premisas deben estar relacionadas, como el todo lo está en sus partes”. Es aquel que establece un principio general una vez realizado el estudio y el análisis de hechos y fenómenos en particular.³

El presente trabajo de investigación tiene como base de datos la información proveniente de los dos tipos de encuestas diseñadas tanto para ofertantes como para demandantes del servicio de transporte público de pasajeros. Este levantamiento de

¹ ANDER-EGG, EZEQUIEL; “Técnicas de investigación social”; EDIT. HUMANITAS; 19^o EDICIÓN; BUENOS AIRES 1983; Pág. 41-42.

² ANDER-EGG, EZEQUIEL; OB. CIT; Pág.42.

³ Aneiva Idiaquez; Gonzalo; Ob. Cit.; Pág. 58

datos permite caracterizar cualitativa y cuantitativamente el servicio de transporte público de pasajeros en la ruta Tarija-El Valle de Concepción. Es decir, a partir de las encuestas de establecen conclusiones generales sobre el estado del servicio estudiado.

1.1.2. MÉTODO HISTÓRICO

“Es el estudio de la historia y fenómenos de la realidad, busca conocer los antecedentes, orígenes y otras condiciones históricas en que surgió y se desarrolló el objeto de estudio”⁴.

Si bien la base de estudio es de fuente primaria, la investigación también hace referencia sobre antecedentes de los sindicatos de transporte público de pasajeros que operan en esta ruta, y que permite una más amplia contextualización del tema.

1.1.3. MÉTODO ESTADÍSTICO

“Es un procedimiento metódico que permite comprender la realidad de mejor forma mediante la recolección, tabulación, presentación e interpretación de los datos que se analizarán en la investigación”⁵.

En el estudio del presente tema, este método sirvió en la recopilación, procesamiento y análisis de datos. Las herramientas estadísticas que se utilizaron fueron los cuadros o tablas, gráficos, medidas de tendencia central, medidas de dispersión, índices y porcentajes.

La estadística se constituye en el pilar del análisis inductivo, ya que lo que se pretende es obtener conclusiones de datos dispersos en el medio que respondan a los objetivos planteados; y ésto no sería posible sin un adecuado uso del procedimiento estadístico.

⁴ Aneiva Idiaquez; Gonzalo; Ob. Cit.; Pág. 61.

⁵ Moya Calderón, Rufino; “Estadística descriptiva”; Pág. 459.

1.2. DATOS

1.2.1. INFORMACIÓN UTILIZADA

Los datos para la investigación provienen de fuentes primarias, mediante la aplicación de dos tipos de encuestas, una dirigida a la oferta del servicio y otra hacia una muestra representativa de los usuarios del servicio.

Para la oferta, la boleta de encuesta se estructura en apartados referidos a datos personales del propietario o chófer del vehículo, características del servicio y costos inherentes a la prestación del servicio.

Esta recopilación de información se constituye en un censo puesto que la misma se aplica a la totalidad de empresarios del “Sindicato de Transporte Público el Valle de la Concepción” y la “Asociación de Transporte Mixto el Valle de la Concepción” que prestan el servicio de transporte público en la ruta Tarija-Valle de Concepción.

Las boletas de encuesta se presentan en la sección de anexos del presente trabajo (Ver Anexo 2).

Para la demanda del servicio, se aplica el muestreo aleatorio simple para la extracción de una muestra representativa de 63 unidades de estudio. La Unidad de Estudio se define como “Una persona residente en el Valle de la Concepción de 17 años o más”.

Las boletas de encuesta se presentan en la sección de anexos del presente trabajo (Ver Anexo 3).

De forma complementaria se dirige una entrevista a informantes clave de los sindicatos de transporte, con el propósito de recopilar los antecedentes de las organizaciones. El formulario se presenta en el anexo 1.

1.2.2. METODOLOGÍA APLICADA

El desarrollo del presente trabajo de investigación se desarrolló en cuatro fases, las mismas que permitieron configurar un producto metodológicamente coherente.

- La primera fase se constituye en el planteamiento del problema, identificando como problema central la inexistencia de un estudio específico que caracterice el servicio de transporte público en la ruta Tarija-El Valle de la Concepción. Reconocido el problema, se argumenta su justificación y se plantea los objetivos en los que se enmarcará el análisis del tema a estudiar, luego se plantea una hipótesis que permite apresurar una explicación del problema identificado.
- La segunda fase, consiste en la estructuración de la metodología a emplear para el desarrollo de la investigación. Siendo importante además la definición de la información a recopilar para el análisis, ésta principalmente es de carácter primario. En esta fase, también se estructura el marco teórico con los conceptos imprescindibles para la comprensión de la temática estudiada.
- En la tercera fase, se desarrolla el trabajo de campo, aplicando la encuesta a la totalidad de chóferes del “Sindicato de Transporte Público el Valle de la Concepción” y de la “Asociación de Transporte Mixto el Valle de la Concepción”. Se aplica la encuesta a la muestra representativa que se constituirá en la demanda del servicio. De forma complementaria se entrevista a informantes clave de ambos sindicatos siendo éstos los más calificados por su conocimiento del entorno de tales organizaciones.

Para contextualizar el entorno físico, político-administrativo y socioeconómico se revisa información secundaria de documentos tales como el “Plan de Desarrollo Municipal 2007-2011 Municipio de Uriondo”. Para la determinación del aporte del sector transporte a la economía del Valle de la

Concepción se revisa información estadística del Instituto Nacional de Estadística INE.

- La cuarta fase, es la parte concluyente del trabajo desarrollado, y consiste en responder a los objetivos planteados para la investigación, contrastar la hipótesis planteada, y finalmente se redactan algunas recomendaciones dirigidas hacia la minimización del problema estudiado.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. LOS SERVICIOS

El presente acápite lo que pretende, es establecer las pautas generales consideradas para familiarizarse con los servicios.

El encontrar una definición tajante de los servicios no es tarea fácil, ya que este término tiene varias acepciones, de las cuales, se toma las tres siguientes:

- La ejecución de un trabajo en provecho y bajo las órdenes de otra persona, como cuando se dice que un obrero ha estado, veinte años al servicio de una determinada empresa.
- La ventaja o ayuda que rinden o proporcionan los bienes a quienes lo usan, como cuando se habla del servicio que presta un caballo, un telar o una casa.
- El resultado de la actividad productora (o sea, del trabajo), si no se manifiesta bajo la forma de una mercancía tangible, al cual se alude cuando se mencionan el servicio telegráfico, el ferrocarrilero, etcétera.⁶

Los servicios, por lo general, son dinámicos, están fuertemente interrelacionados con los sectores productivos en la economía. Están en constante evolución y su importancia cada vez va creciendo ya que son consumidores de energía, como también producen, difunden y facilitan la tecnología.

Por lo que se puede decir que, “un servicio es un conjunto de características”⁷.

⁶ Zamora, Francisco: “Trabajo de Teoría Económica”. Fondo de Cultura Económica, México, 1981, Pág. 11

⁷ Noguera Méndez, Pedro y Semitiel García, María.: “Economía de los Sectores Productivos ”, Universidad de Murcia – España, 2000,Pág. 30.

Estas características son:

- Beneficios
- Tecnología
- Competencia dada por la experiencia del que brinda el servicio, la interacción en grupo.
- Competencia de los clientes, se refiere al servicio concreto.

La fuerte interrelación entre bienes industriales y de servicios ocasiona que no se pueda definir donde termina el bien y donde comienza el servicio.

Las principales características y especificidades para distinguir a los servicios son:

- Carácter intangible o inmaterial.
- Simultaneidad de producción y consumo.
- Suelen producirse para clientes específicos.
- Muchos de ellos son intensivos en trabajo y utilizan menos consumos intermedios que los bienes.
- Existe una fuerte interacción entre producción y consumo.
- Los recursos humanos son un factor clave.
- Muchos servicios requieren niveles bajos de capital.
- El proceso de distribución de los servicios tiene una función esencial.

- Algunos servicios se manifiestan en el tiempo así como en el momento de su entrega. Servicios directos e indirectos.
- El mercado de servicios presenta problemas de regulación⁸.

2.1.1. EL SERVICIO DE TRANSPORTE

Una de las actividades de servicios es el transporte, dentro de éste se incluye:

- Ferrocarriles
- Transporte por carretera, oleoductos, gasoductos.
- Transporte marítimo y de canotaje; navegación interior.
- Transporte aéreo.
- Servicios anexos a los transportes.

Aunque el transporte es fundamentalmente un medio y no un fin en sí mismo, el desarrollo de los servicios de transporte es un requisito indispensable para el crecimiento económico y social de los países en desarrollo como el nuestro.

Si bien los planteamientos en materia de tecnología del transporte pueden ser diferentes en los países desarrollados y en los países en desarrollo, el objeto de la política de transporte es el mismo en todo el mundo, a saber, lograr unos servicios de transporte, económicos y eficientes desde el punto de vista de la rapidez y la seguridad.

Sin embargo, el hecho de que el costo y la eficiencia del transporte no sean compatibles plantea algunos problemas; en este caso, pues, conviene adoptar un

⁸ Ibidem, Pág. 10

planteamiento equilibrado que tome en cuenta las necesidades de los distintos usuarios.

Por lo que las Naciones Unidas plantean lo siguiente:

“La creación de un mercado más amplio mediante la promoción de la cooperación económica y el establecimiento de sistemas de transporte integrado a nivel regional o subregional son requisitos previos para el desarrollo económico”⁹.

2.2. ANÁLISIS DE MERCADO

2.2.1. EL MERCADO

Al respecto de este acápite se indica que todas las actividades tienen lugar a través de los mercados.

Se comprenderá por mercado a aquel proceso económico mediante el cual se intercambian bienes y servicios que son valorados en términos de dinero. Por lo que es importante comprender que mercado no es un lugar geográfico, sino por el contrario, una institución a través de la cual operan las fuerzas determinantes de los precios. En otras palabras, es en el mercado donde operan la oferta y la demanda, este mercado estará definido por la existencia y comunicación de los deseos de los vendedores y compradores de un bien o servicio definido.

2.2.2. TIPOS DE MERCADO

Los mercados pueden ser clasificados de acuerdo a diferentes criterios, pero por lo general, se toma como base las siguientes características más importantes:

- Distribución del tamaño de la empresa

⁹ Naciones Unidas: “El Transporte Multinacional Internacional en los Países en Desarrollo Problemas y Documentación, Mayo de 1980, Pág. 1-2.

- Distribución del tamaño de compradores
- Barreras de entrada de nuevos compradores y vendedores
- Grado de diferencia del producto¹⁰.

De acuerdo a las características citadas, se pueden distinguir cuatro principales estructuras de mercado¹¹. A continuación, se describen los mismos:

Monopolio, se da cuando en el mercado existe un solo vendedor y el producto es homogéneo. Además, enfrenta a toda la demanda del mercado.

Competencia perfecta, se caracteriza por la participación de un gran número de vendedores que ofrecen un producto homogéneo. La demanda de este tipo de mercado está constituida por un gran número de compradores en el mercado.

Competencia monopolista, se manifiesta con un número bastante grande de ofertantes que venden productos diferenciados. No existe dependencia recíproca entre ellos y efectos perceptibles.

Oligopolio, se caracteriza por tener en su estructura un pequeño número de vendedores y cuyo producto vendido puede ser homogéneo o diferenciado, lo que hace cierta rivalidad entre ellos.

En estos mercados, lo que se analiza son los precios y cantidades para poder llegar a un equilibrio entre ofertantes y demandantes del bien o servicio.

¹⁰ Graham Bannock, Baxter R.E. y Ress, Ray: "Diccionario de Economía", Editorial Trillas, México, 1997, Pág164.

¹¹ Levenson, Albert M. y Solon, Babette : "Manual de Teoría de los Precios", Amorrortu Editores, Buenos Aires, 1983, Pág. 116-122.

2.3. CARACTERÍSTICAS DEL OLIGOPOLIO

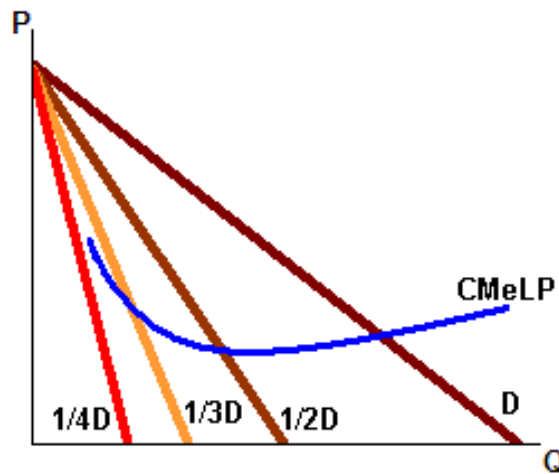
Un oligopolio es un mercado en el que existe un pequeño número de empresas productoras de un bien o servicio homogéneo y por medio de su posición ejercen un poder de mercado provocando que los precios sean más altos y la producción sea inferior.

Estas empresas buscan las decisiones que en concordancia con las acciones de sus rivales, causen el mayor beneficio y el menor riesgo de pérdida, así como impedir el ingreso de nuevos productores al mercado.

El mundo tal y como lo conocemos, nos presenta varios de estos modelos con los que tenemos contacto día a día en nuestras vidas, los cereales, la crema dental, los electrodomésticos, etc., son productos que representan la participación y el poder refinador de un mercado, en el que sólo participan y se mantienen las empresas que logran encontrar y producir su producto bajo ciertas condiciones de calidad y de beneficio. Para lograr su mayor beneficio, esta empresa tiene dos caminos: Puede buscar minimizar los costos empleando métodos tecnológicos más avanzados o cambiando su proporción de factores de producción. También puede maximizar su utilidad, ideando estrategias publicitarias, incursionando en nuevos mercados y utilizando su habilidad para ganar más participación de su producto en el mercado.

2.3.1. SUPUESTOS BÁSICOS DEL OLIGOPOLIO

- Hay un número reducido de empresas: dadas las características de la producción y sus costos, el mercado sólo resiste un número reducido de empresas.

GRÁFICO N° 2.1: CANTIDAD DE EMPRESAS EN EL OLIGOPOLIO

En la gráfica anterior se observa un mercado que sólo resiste la existencia de 3 empresas en el mercado. La curva D representa la demanda total, la curva $\frac{1}{2} D$ la demanda proporcional cuando hay 2 empresas en el mercado (duopolio) y la curva $\frac{1}{3} D$ es la demanda proporcional si hubiera 3 empresas. Hasta aquí todavía la curva de demanda proporcional está por encima de la curva de costo medio de largo plazo (CMeLp). Pero si entra una cuarta empresa, su curva de demanda proporcional $\frac{1}{4} D$ estará en todo momento por debajo de CMeLp, lo que le dará pérdidas siempre.

- Hay muchos compradores.
- Hay libre entrada y salida de empresas al mercado.
- Las empresas producen productos homogéneos, los productos son sustitutos cercanos o productos poco diferenciados.
- Sólo son posibles las empresas con una sola planta.
- Existe información imperfecta.

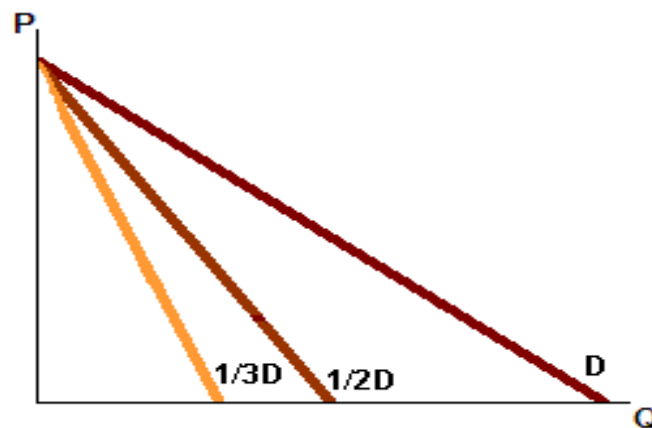
- Las barreras para el ingreso pueden ser muchas, pero no tantas como en un monopolio. Las economías de escala hacen que el ingreso de nuevas empresas resulte muy costoso.

2.3.2. LA CURVA DE DEMANDA DEL OLIGOPOLISTA

Para determinar la curva de demanda del oligopolista es necesario hacer supuestos sobre la forma en que reaccionan las empresas cuando las otras empresas toman sus decisiones.

En un modelo sencillo, se supondrá que cada empresa espera que cualquier cambio de precios sea igualado por sus competidores. Ésto da por resultado que la curva de demanda de cada oligopolista sea equivalente a la curva de demanda proporcional, equivalente a $1/n D$, donde n es el número de empresas y D la demanda total.

GRÁFICO N° 2.2: CURVA DE DEMANDA DEL OLIGOPOLISTA



2.4. PRINCIPALES MODELOS DE OLIGOPOLIO

Existen muchos modelos que intentan explicar el comportamiento de los mercados de oligopolio, pero en realidad ninguno logra explicar todas las posibles conductas de las empresas en los oligopolios.

Los modelos de oligopolio podrían dividirse en dos grandes grupos:

Modelos tradicionales

Modelos de teoría de juegos

También, a veces se habla de:

Modelos de oligopolio puro, como el modelo de la curva de la demanda quebrada

Modelos de colusión, donde las empresas se coluden para comportarse como monopolistas

Modelos de liderazgo de precios, como el caso de la empresa dominante

A continuación se explican algunos de los modelos más importantes:

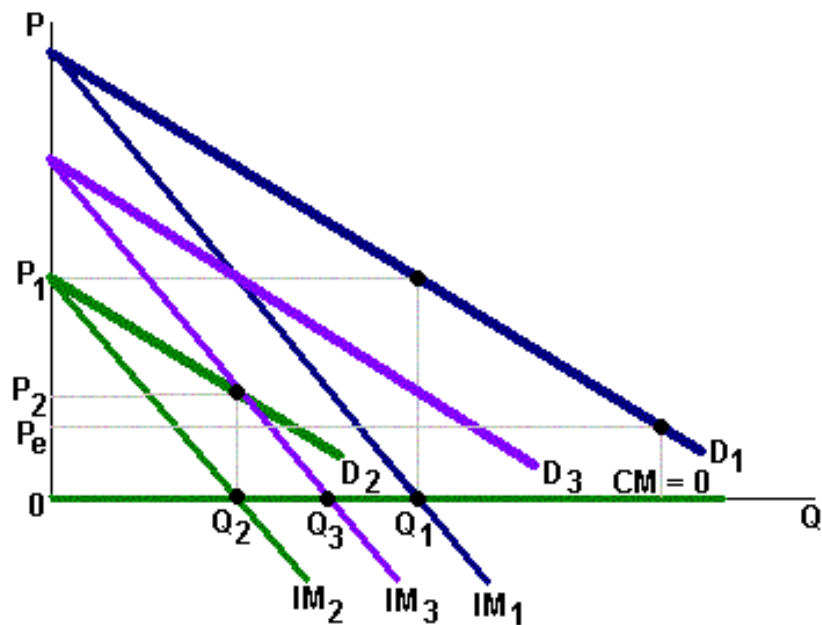
2.4.1. MODELOS TRADICIONALES

2.4.1.1. MODELO DE COURNOT: DUOPOLIO

Supone un costo marginal de cero (coincide con el eje horizontal). La primera empresa fija sus ganancias donde $IM = CM$, suponiendo que la demanda es $D1$, entonces el ingreso marginal es $IM1$ y por tanto la cantidad producida es $Q1$ y el precio $P1$.

Luego, la segunda empresa percibe la demanda $D2$, la cual se obtiene al restarle a $D1$ el nivel de producción $Q1$, y produce la cantidad $Q2$, donde $IM = CM$. Como la segunda empresa produce $Q2$, entonces la primera empresa percibe la demanda $D3$, y ajusta su producción a $Q3$, donde maximiza ganancias. Después reaccionará la segunda empresa, y así sucesivamente hasta que alcancen un precio P_e , tal que cada empresa produzca $\frac{1}{2}Q_e$. La principal crítica a este modelo es la suposición de que cada empresa toma sus decisiones pensando que la otra empresa mantiene constante su producción.

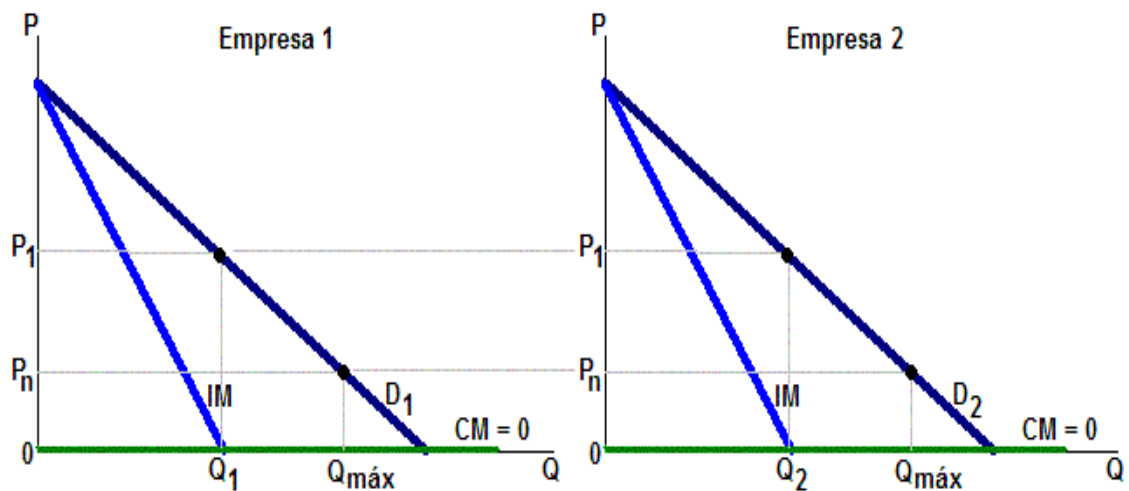
GRÁFICO N° 2.3: MODELO DE COURNOT: DUOPOLIO



2.4.1.2. MODELO DE DUOPOLIO DE EDGEWORTH

En este modelo cada empresa no toma sus decisiones suponiendo que la otra mantiene su producción constante, sino que supone que mantiene su precio constante.

GRÁFICO N° 2.4: MODELO DE DUOPOLIO DE EDGEWORTH



Se tiene dos curvas de demanda proporcionales, D_1 y D_2 . La empresa fijará su nivel de producción en Q_1 al precio P_1 , donde maximiza sus ganancias. La empresa 2 tratará de fijar su precio por debajo de P_1 , para intentar quitarle algo de mercado a la empresa 1.

La empresa 1 reaccionará bajando su precio, y así sucesivamente, hasta que ambas empresas lleguen a un precio P_n donde se alcance el límite de su capacidad de producción ($Q_{\text{máx}}$) Luego aumentará sus precios hasta P_1 donde maximizará sus ganancias.

En este modelo no hay una producción única de equilibrio ni un precio único de equilibrio.

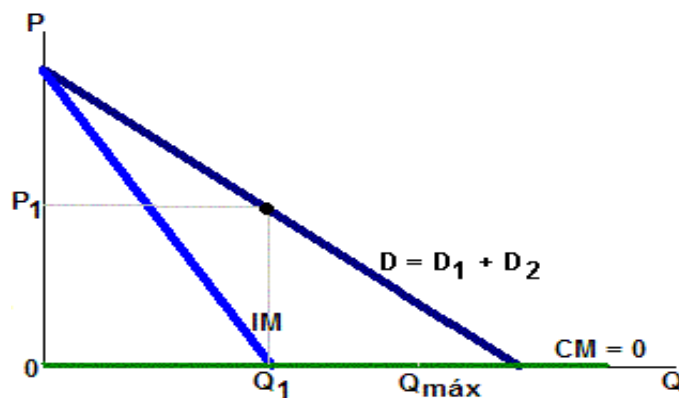
2.4.1.3. MODELO DE CHAMBERLIN:

En este modelo cada empresa se da cuenta que después de ajustar su precio, la otra reaccionará.

Ambas empresas reconocen que desean compartir las ganancias monopolísticas (ésto lo hacen sin algún tipo de acuerdo de confabulación explícita). La curva D es la suma de las demandas proporcionales D_1 Y D_2 .

La producción total es Q_e , cada empresa produce $\frac{1}{2}Q_e$ y vende al precio P_e .

GRÁFICO N° 2.5: MODELO DE OLIGOPOLIO DE CHAMBERLIN



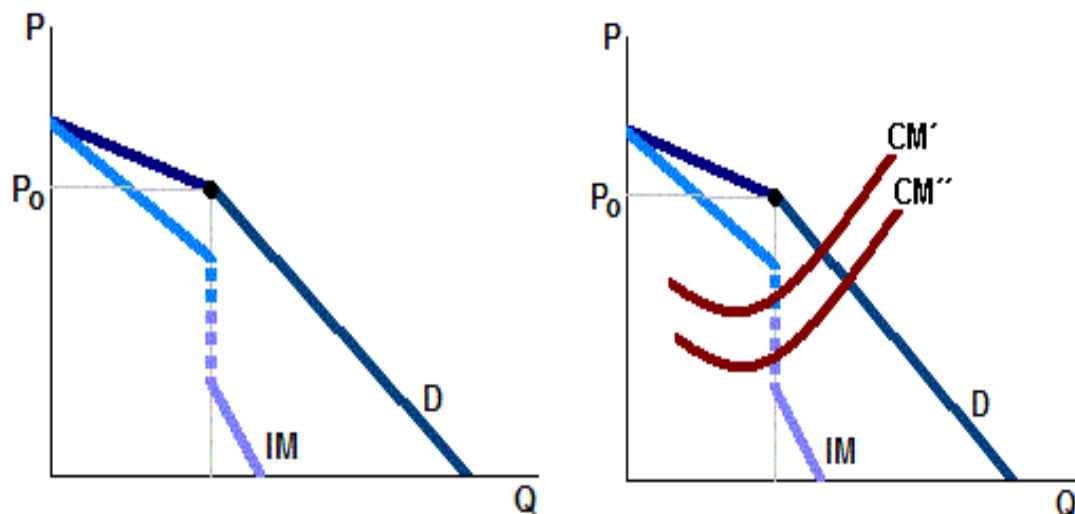
2.4.2. OLIGOPOLIO PURO

2.4.2.1. MODELO DE SWEEZY: MODELO DE LA CURVA DE DEMANDA QUEBRADA

Este modelo supone que los competidores estarán dispuestos a igualar cualquier reducción del precio, pero no los aumentos. Supóngase el precio P_0 . Si la empresa considera subir el precio, sus competidores no la seguirán, por lo que la demanda es relativamente elástica. Pero si disminuyera el precio, entonces sus competidores igualarán la rebaja, por tanto la curva de demanda tiene un quiebre en el punto E y la curva del ingreso marginal es discontinua. Mientras la curva de costo marginal interseca a la curva de ingreso marginal en su parte discontinua, entonces aunque cambie el costo marginal, no habrá cambios en la cantidad y precio que maximizan las ganancias.

Pero si disminuyera el precio, entonces sus competidores igualarán la rebaja, por tanto la curva de demanda tiene un quiebre en el punto E y la curva del ingreso marginal es discontinua. Mientras la curva de costo marginal interseca a la curva de ingreso marginal en su parte discontinua, entonces aunque cambie el costo marginal, no habrá cambios en la cantidad y precio que maximizan las ganancias.

GRÁFICO N° 2.6: MODELO DE OLIGOPOLIO DE LA CURVA DE DEMANDA QUEBRADA



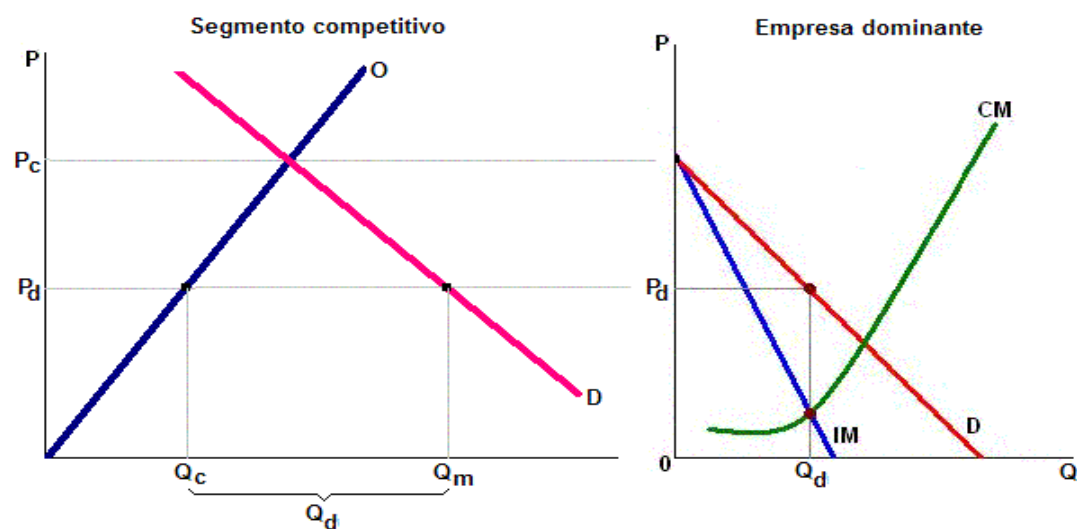
2.4.3. MODELOS DE CONFABULACIÓN IMPLÍCITA: MODELOS DE EMPRESA LÍDER

2.4.3.1. LIDERAZGO DE LA EMPRESA DOMINANTE

Este modelo supone que hay una empresa que es la más grande de la industria, y esta empresa fija el precio. Las demás empresas constituyen un “segmento competitivo”, porque actúan como si estuvieran en competencia perfecta al ser tomadoras de precios.

Al precio P_d (fijado por la empresa dominante), las empresas pequeñas producen la cantidad Q_c entre todas y la empresa dominante suple la cantidad Q_d .

GRÁFICO N° 2.7: MODELO DE OLIGOPOLIO DE LA EMPRESA LÍDER

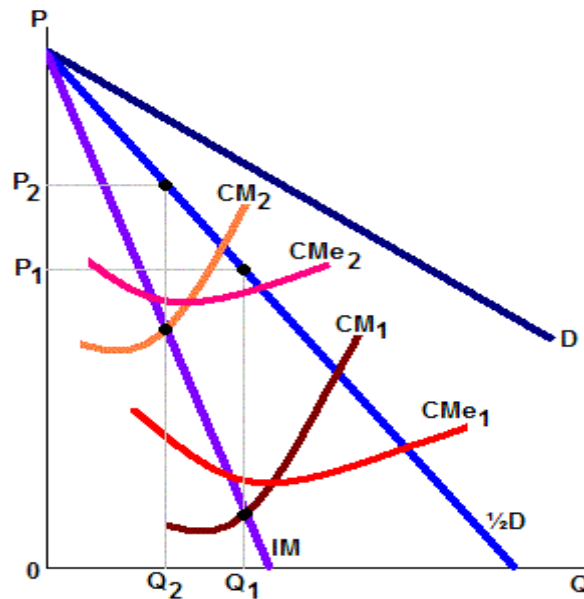


2.4.3.2. LIDERAZGO DE PRECIOS DE LA EMPRESA DE COSTOS MÁS BAJOS

Este modelo supone que existe una empresa que posee costos más bajos que las demás. Suponiendo dos empresas, la empresa de costo más bajo tiene el costo marginal CM_1 y el costo medio CME_1 , y fija su producción Q_1 , y su precio P_1 donde maximiza sus ganancias ($CM_1 = IM$). La otra empresa tiene el costo marginal CM_2 y

el costo medio CMe_2 , y fija su cantidad de producción Q_2 y desearía vender al precio P_2 , pero tendrá que seguir a la empresa líder y vender al precio P_1 .

GRÁFICO N° 2.8: MODELO DE OLIGOPOLIO DE LA EMPRESA DE COSTOS MÁS BAJOS



2.4.4. CONFABULACIÓN ABIERTA O CARTEL

2.4.4.1. MODELO DE OLIGOPOLIO DE STIGLER

Stigler supone la posibilidad de llegar a una confabulación explícita. En su modelo no incluye funciones de reacción, sino que acepta la hipótesis de que las empresas querrán confabularse para compartir ganancias monopólicas.

Esta confabulación implica ciertos costos (costos de transacción y de vigilancia del acuerdo), además de la posibilidad de hacer trampa. Stigler concluye que será más fácil negociar el cartel y éste será más efectivo si:

El número de empresas en el cartel es reducido.

Un producto homogéneo. Mientras más diferenciado sea el producto, más difícil será que se respete el acuerdo.

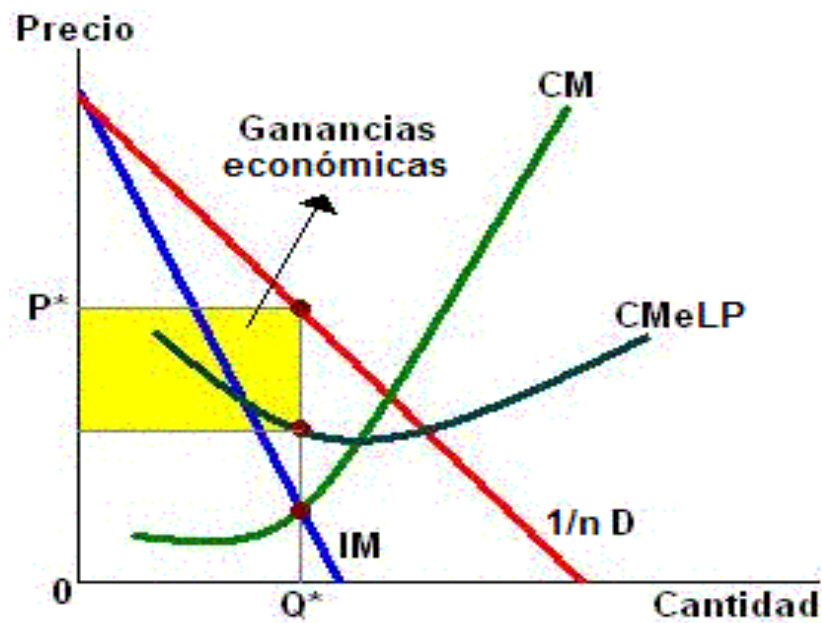
Un mercado estable. Si las condiciones del mercado son muy inestables, es menos probable que el acuerdo sea exitoso.

Compradores pequeños. Existe un incentivo a ofrecer rebajas a compradores grandes, con lo que se violaría el acuerdo.

2.5. GANANCIAS ECONÓMICAS EN EL LARGO PLAZO

La empresa oligopolista busca maximizar sus ganancias, lo cual logra donde el costo marginal iguala al ingreso marginal, y las ganancias quedan determinadas por la diferencia entre el precio y el costo medio. En la medida que existan barreras a la entrada será posible mantener estas ganancias en el largo plazo.

GRÁFICO N° 2.9: GANANCIAS ECONÓMICAS EN EL LARGO PLAZO



2.6. BARRERAS DE ENTRADA

“Las barreras de entrada son elementos de protección para las empresas que pertenecen a un sector industrial dado”¹²

En el fondo, cualquier barrera de entrada a un sector industrial, lo que hace es que el competidor potencial tenga que realizar esfuerzos (en inversiones) para entrar al sector, cuantos mayores sean los costos por asumir mayores serán las barreras de ingreso para estos competidores. Difíciles barreras de ingreso mantienen a potenciales rivales fuera de una industria incluso cuando los rendimientos industriales sean altos.

2.7 TEORÍA DE LA OFERTA

“La curva de oferta es la relación entre los precios de mercado y la cantidad de un bien que los productores están dispuestos a ofrecer durante un cierto período, *ceteris paribus*”.¹³

Los principales factores que determinan la cantidad de una mercancía que las empresas ofrecen en el mercado son:

Precio. Mientras más alto sea el precio de un bien, las empresas estarán dispuestas a ofrecer más de ese bien. Por los que precios más altos hacen que sea beneficioso producir más de ese bien.

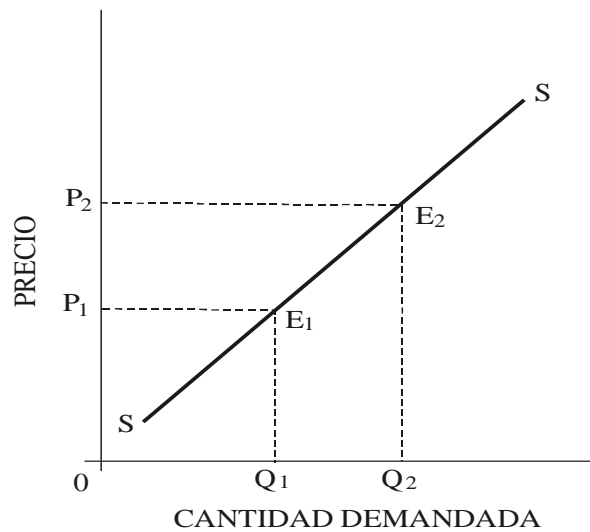
Precios de los factores. Las empresas utilizan ciertos factores para su producción. Ya que si el costo de los factores sube, disminuye la cantidad del producto que deben ofrecer provechosamente a un precio dado.

¹² Michel Porter, “Estrategia competitiva”

¹³ Katz, Michael L. y Rosen, Harvey S.: “Microeconomía”. Addison – Wesley Iberoamericana, USA, 1994, Pág.13.

A continuación, se muestra gráficamente la curva de oferta SS' para un determinado bien, que representa la cantidad que los productores están dispuestos a vender a cada precio.

GRÁFICO N° 2.10: REPRESENTACIÓN DE LA CURVA DE OFERTA



2.8. COSTOS

Para determinar el costo de producción es necesario definir el escenario y las variables del proceso de producción; tales como las condiciones físicas de la producción, el precio de los recursos, y la eficiencia económica o eficiencia del empresario, los cuales, generan el costo como el resultado de la suma de cantidades de los recursos usados por su precio unitario respectivo.

Los costos de producción de un volumen determinado dependerán del tiempo disponible para hacer ajustes en las cantidades de los factores productivos empleados. De este modo se analiza los costos en el corto y largo plazo.

2.8.1. CORTO PLAZO

El corto plazo se lo define como aquel; “lapso en el que ciertos tipos de insumos no pueden ser aumentados o disminuidos”.¹⁴

En otras palabras lo que quiere decir es que en el proceso de producción en el corto plazo hay insumos cuyo nivel de empleo no se puede cambiar independientemente del nivel de producción, éstos son los insumos fijos, en tanto que hay otro tipo de insumos, llamados variables, cuyo nivel de empleo varía de acuerdo a la producción.

2.8.2. LARGO PLAZO

Cuando se habla de largo plazo se hace referencia a que:

“Es un periodo de tiempo suficientemente largo para que todos los factores productivos se ajusten en su totalidad”.¹⁵

En el largo plazo todos los insumos son variables, lo que quiere decir que, se puede cambiar la cantidad total de ellos para obtener la combinación más eficiente.

2.8.3. COSTOS FIJOS Y VARIABLES A CORTO PLAZO

Como ya se indicó anteriormente, en el corto plazo existen tanto costos fijos como variables, por lo que, a corto plazo, el coste total vendría a ser la suma del costo variable total y el costo fijo total.

Los costos fijos a corto plazo son aquellos cuyo valor no puede variar como consecuencia de un incremento o una disminución de la producción, estos costos resultan de multiplicar los recursos empleados en insumos fijos por su precio de mercado, y éstos deberán ser cubiertos independientemente del volumen de producción; de modo que si la producción es cero los costos fijos deberán ser

¹⁴ Ferguson, C.E.y Gould, J.P.: “Teoría Microeconómica”. Edición Olimpia, México, 1980, Pág. 188.

¹⁵ Ibidem, Pág. 16

cubiertos de igual modo, por otro lado, si la producción aumenta, el valor o monto que se debe pagar por costos fijos deberá ser el mismo.

Los costos variables a corto plazo se generan a partir de los insumos variables, ya que la utilización de éstos puede variar de acuerdo al nivel de producción, los costos también varían con dicho nivel. Por lo que se puede afirmar que cuando la producción es cero, la utilización de insumos variables será también cero y, por ende, no existirán costos variables. Por tanto, si se considera que el coste variable es cero, entonces, el costo total será igual al costo fijo.

2.8.4. COSTO TOTAL A CORTO PLAZO

El costo total de corto plazo depende de dos posiciones:

La primera posición, se refiere a que las condiciones físicas de la producción y los precios unitarios de la producción determinan el costo de producción para cada nivel de producción posible.

La segunda, se refiere a que el costo total (CT) se divide en dos componentes: el costo fijo (CFT) y el costo variable (CVT).

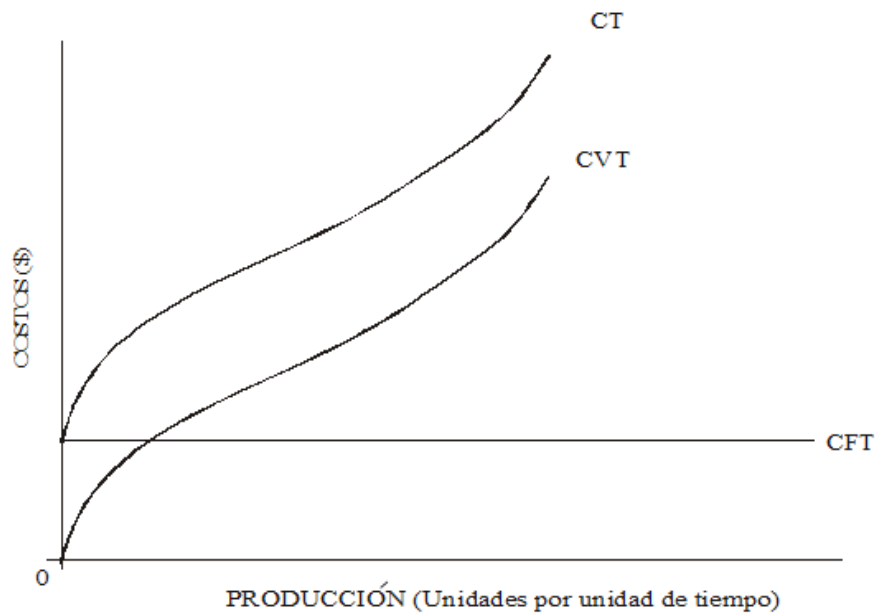
Simbólicamente:

$$\mathbf{CT = CFT + CVT}$$

Si se representa el caso de una industria, gráficamente se tendría, que los costos fijos estarán representados por una línea recta, la que nos indicará un cierto nivel de costos que es constante ante cambios en el nivel de producción (CFT). Por otro lado, se tendrá los costos variables (CVT) que están representados por una curva, que nos señala que si la producción es cero, estos costos también serán cero y si la producción aumenta los costos variables también aumentarán; por último, el costo total (CT) representado por una curva que se mueve paralelamente a la curva de costo variable, en otras palabras, las pendientes de ambas son iguales en cualquier punto. Esta curva

representa la suma de los costos fijos y los variables por lo que ambas curvas CVT y CT estarán separadas por una distancia vertical, que corresponde al costo fijo.

GRÁFICO N° 2.11: REPRESENTACIÓN DE LAS CURVAS DE COSTO FIJO, VARIABLE Y TOTAL



2.8.5. COSTO MEDIO Y MARGINAL

Para un mejor entendimiento de los que es el costo total nos será de gran ayuda el estudiar el costo medio y marginal; al respecto se presentan algunas definiciones:

“*El costo fijo medio*, es el coste fijo total dividido por el número de unidades producidas”.¹⁶

Simbólicamente:

$$CFM = CF/C$$

¹⁶ Ibidem, Pág. 16

Gráficamente éste se representa por una curva donde en el eje vertical se mide el costo en dólares, y en el eje horizontal se mide la producción. Esta curva tiene pendiente negativa en toda su extensión, debido que a medida que aumenta la producción debe disminuir la razón del costo fijo al número de unidades producidas.

“*El costo variable medio*, es el costo variable total dividido por el número de unidades producidas”.¹⁷

Simbólicamente: $CVM = CV/C$

Gráficamente éste se representa por una curva, que a diferencia de la de costo fijo medio, ésta no tiene pendiente negativa en toda su extensión. La curva de costo variable medio desciende al principio hasta que llega a un mínimo y, luego comienza a ascender, llegando a tener una forma de U. La razón de esta curva se explica en la teoría de la producción.

“*El coste medio total*, es igual al coste total dividido por el número de unidades producidas”.¹⁸

Simbólicamente: $CMT = CT/C$

Dado que: $CT = CFT + CVT$

También se puede expresar el costo medio total de la siguiente manera:

$$CMT = CFM + CVM$$

Esta forma de expresar el costo medio total da una idea de la forma de su curva. En el intervalo en que CFM y CVM descienden, es evidente que el CMT también debe descender. Aún después de que el CVM empieza a ascender, el marcado descenso del CFM hace que el CMT siga descendiendo; luego, llega un momento en que el

¹⁷ Ibidem, Pág. 16

¹⁸ Ibidem, Pág. 16.

aumento del CVM supera a la reducción del CFM y ésto da lugar a que la curva de CMT empiece a ascender después de haber llegado a un punto mínimo.

“*El costo marginal* es la adición al coste total, imputable a una unidad adicional de producción”.¹⁹

Si se considera esta definición, simbólicamente, por ejemplo para la segunda unidad se tiene lo siguiente:

$$CMg_2 = CT_2 - CT_1$$

Gráficamente, la curva de CMg tiene la forma de U - al igual que la de CVM - con la única diferencia que su forma es más achatada. En un principio es descende hasta que llega a un punto mínimo; luego comienza a ascender. Esta forma del CMg se explica en la teoría de la producción.

En términos más generales, si la producción no varía precisamente en una unidad entonces, se puede expresar el costo marginal de la siguiente manera:

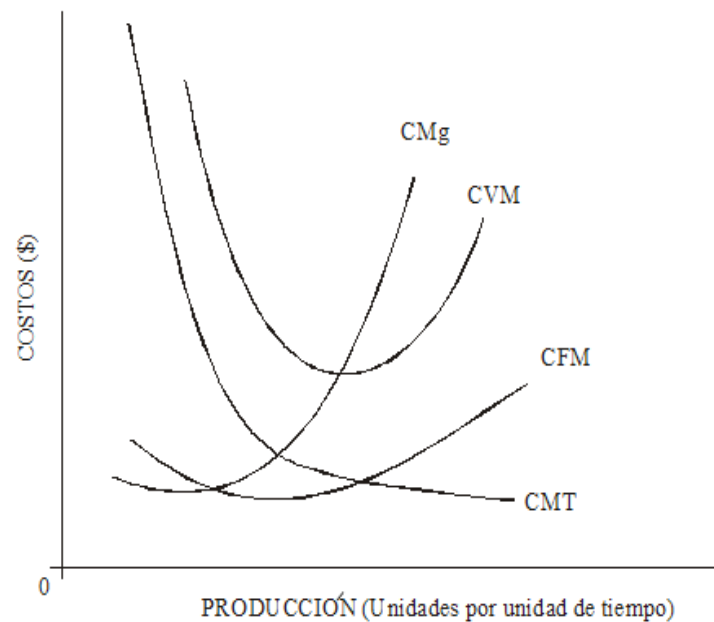
$$CMg = \frac{\Delta (CVT)}{\Delta Q}$$

Donde las unidades de producción están representadas por Q.

A continuación se presentan las curvas anteriormente mencionadas.

¹⁹ Ibidem, Pág. 16

GRÁFICO N° 2.12: CURVAS DE CMG, CVM, CFM Y CMT



2.9. TEORÍA DE LA DEMANDA

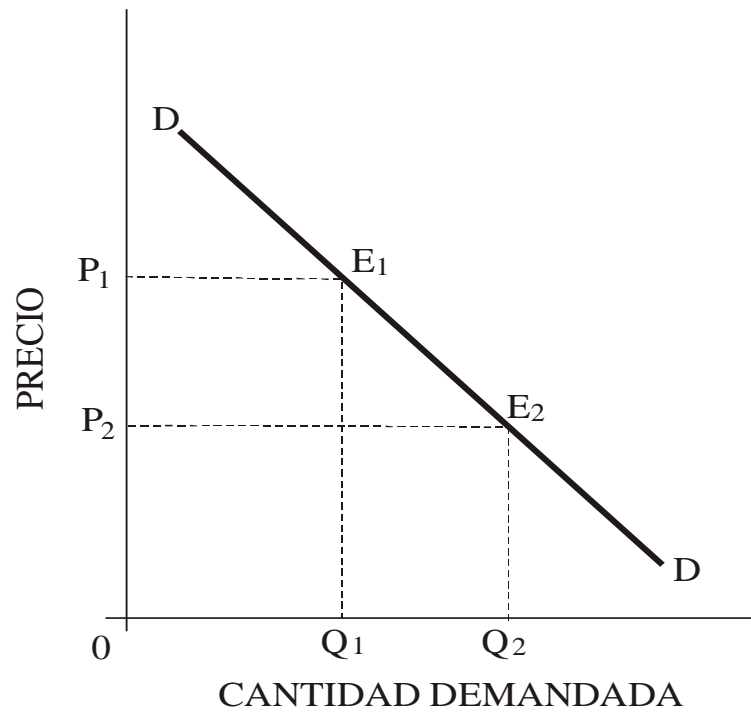
La teoría de la demanda se basa en el supuesto de que: “un consumidor trata de asignar su limitado ingreso monetario entre los bienes y servicios disponibles de tal modo que su satisfacción se eleve al máximo”.²⁰ En otras palabras, el consumidor busca arreglar sus compras de modo tal que le brinden la máxima satisfacción con el ingreso limitado con el que dispone.

Dado este supuesto es posible definir las curvas de demanda individuales y la suma de éstas dará la demanda total. La curva de demanda es la sucesión de puntos que indican la cantidad máxima del bien que se desea comprar, a un precio determinado y en una unidad de tiempo. En otras palabras, la curva de demanda DD, muestra la cantidad C que los consumidores desean comprar a un cierto precio P. Esta curva de

²⁰ Ibidem, Pág. 10

demanda tiene pendiente negativa, lo cual, señala que a medida que el precio baje los consumidores desearán obtener más de ese bien.

GRÁFICO N° 2.13: REPRESENTACIÓN DE LA CURVA DE LA DEMANDA



CAPÍTULO III

GENERALIDADES DEL VALLE DE LA CONCEPCIÓN

3.1. EL MUNICIPIO DE URIONDO

3.1.1. UBICACIÓN Y SUPERFICIE

El Municipio de Uriondo, primera sección de la provincia Avilés, es uno de los 11 Municipios del Departamento y se localiza al sud del Municipio de Cercado, oeste de O'Connor, este de Yunchará y norte de Padcaya, tiene una superficie de 116308 ha, según la división territorial, se ubica en el sector oeste del departamento de Tarija, entre las siguientes coordenadas geográficas:

CUADRO N° 3.1: COORDENADAS DEL MUNICIPIO DE URIONDO

Punto	UTM (m)	
	X	Y
SO	290101,00	7577778,00
NE	362278,00	7614816,00

Fuente: PDM 2007-2011 Municipio de Uriondo

La accesibilidad a Uriondo se da mediante una carretera asfaltada hasta la población del Valle de Concepción, distante a 25 kms. de la ciudad de Tarija.

3.1.2. CONDICIONES CLIMÁTICAS

El ámbito geográfico del Municipio de Uriondo presenta diferente tipos climáticos, determinados por la orografía, altitud sobre el nivel del mar. En general, el verano se caracteriza principalmente por una temperatura y humedad relativa alta y masas de aire inestables, produciéndose precipitaciones aisladas de alta intensidad y corta duración. Por otro lado, el invierno se caracteriza por temperaturas y humedad relativa generalmente bajas y la ausencia de precipitaciones. El invierno también está asociado a la llegada de frentes fríos provenientes del sur, llamados "surazos", que

traen consigo masas de aire frío, dando lugar a veces a precipitaciones de muy baja intensidad.

En el territorio del municipio se presentan los siguientes tipos climáticos y con la siguiente distribución de superficies y proporciones:

CUADRO N° 3.2: DISTRIBUCIÓN DE LOS TIPOS CLIMÁTICOS

Unidades climáticas	Superficie	
	ha	%
Frío húmedo	10136	8,7
Frío semiárido	10632	9,1
Frío semihúmedo	18164	15,6
Muy frío húmedo	1586	1,4
Templado árido	28905	24,9
Templado semiárido	23411	20,1
Templado semihúmedo	23474	20,2
Total	116308	100,0

Fuente: PDM 2007-2011 municipio de Uriondo

3.1.3. CARACTERÍSTICAS DEMOGRÁFICAS

3.1.3.1. POBLACIÓN

La población estimada para la gestión 2006 según el INE es de 13.308 Habitantes de los cuales son Hombres 6.736 que representa el (50.61%) y 6.572 son Mujeres que representa el (49.38%) con un índice de crecimiento de 1.1 % (representando en 4% del total departamental) la misma que está distribuida en un territorio de aproximadamente de 810 Km² (2% del territorio departamental) con una densidad poblacional de aproximadamente 19 habitantes por Km².

3.1.3.2. DINÁMICA POBLACIONAL

Se considera que la población no es estática, es decir que varía de un tiempo a otro, se estudian los movimientos poblacionales más importantes como la migración, tasa de crecimiento y la tasa de analfabetismo.

Se considera la migración como los movimientos territoriales humanos, donde se pueden clasificar en definitivos y temporales.

La migración se da en todas las comunidades del Valle de Concepción, relacionados con el tipo de producción o de año agrícola; sin embargo existe otras razones que la población migra entre ellas tenemos la insuficiencia de trabajo, los bajos ingresos pero principalmente el rendimiento bajo de la producción agrícola, este tipo de migración es temporal, que la población se desplaza hacia la Argentina y al resto del Departamento.

La migración produce consecuencias severas, como el descuido de los terrenos y haciendas.

La tasa de migración del Municipio de Uriondo es de 2.07% anual.

La tasa de crecimiento anual de acuerdo al censo y datos proporcionados por el INE es de 1.06 %.

La tasa de Masculinidad el de 100%

El índice de fecundidad, es decir cantidad de hijos por mujer es de 4.

La Tasa de Mortalidad es de cada 1000 niños 61 mueren.

La tasa de analfabetismo anual es de 24,31 %.

3.1.4. DESARROLLO SOCIAL

Se consideran diferentes variables como ser:

EDUCACIÓN

Primeramente podemos señalar que la infraestructura escolar no ha sido totalmente transferida puesto que no han sido registrados en derechos reales las propiedades

donde están ubicadas las unidades educativas, debido a la debilidad institucional existente.

Por lo que podemos indicar que existen 5 núcleos, 39 escuelas y 3 colegios medios. El hecho de contar solamente con tres establecimientos de nivel medio limita la asistencia de los estudiantes, debido a las distancias existentes entre los establecimientos y las diferentes comunidades. El número de alumnos de todo el Municipio es de 3624 y el número de profesores es de 174 existiendo una relación alumno profesor en promedio de 20 alumnos por profesor.

Con relación a la tasa de analfabetismo el municipio presenta un alto grado de 24,5 % lo cual está por encima de la media departamental.

Otro aspecto que debemos tocar con relación a este sector es que existe una serie de problemas estructurales como ser la desnutrición, problemas organizativos y la equidad cultural de género / generacional.

SALUD

La red de Salud de Uriondo, se encuentra conformado por un Directorio local de Salud, cuenta con su equipo de Gerencia completo, una red de servicios de 1er. Nivel a atención de 3 centros de salud y 5 Puestos de Salud, los mismos que pertenecen al sector público, el establecimiento de referencia es el Centro de Salud Hospital Dr. Fanor Romero de concepción que tiene II y III nivel de atención siendo el centro de referencia el Hospital Regional San Juan de Dios.

VIVIENDA

De las 49 comunidades que comprende, se encuentra en su mayoría con una vivienda tradicional con materiales del lugar y construidas por ellos.

Los materiales que predomina, son paredes de piedra o adobe sin revocar, techos de teja o barro de caña vista y pisos de tierra; sin embargo debemos señalar que existe un

grupo de comunidades que tienen casas de material ladrillo de buena calidad que son hasta de dos plantas.

Casi todas las familias poseen vivienda propia, por lo que no existe problema sobre la tenencia, sin embargo los propietarios no cuentan con la documentación legal que respalde su propiedad.

También podemos señalar que presentan características similares en toda la región en hábitos y costumbres, como las comunidades carecen de ordenamiento urbano, distribuyéndose en ambos costados del camino carretero y de manera dispersa. Las viviendas que habitan las familias por lo general son propias, el material del piso es de cemento- mosaico, sus paredes están revocadas, el techo por lo general es de material y en algunos casos cuentan con tumbado.

SERVICIOS BÁSICOS

Podemos señalar que Concepción cuenta con un sistema de agua potable, lo cual está siendo administrado parcialmente por el comité de agua, que realiza la supervisión, el mantenimiento del sistema y efectúa los cobros, siendo administrado por el Gobierno Municipal.

La cobertura de agua potable a nivel Municipal es de 27%. La cobertura del servicio de agua por cañería y bombas de agua, alcanza a un 24% del total de las familias, existiendo un bajo abastecimiento del líquido elemento en épocas de estiaje.

Con relación a las letrinas debemos señalar que el 45% de las comunidades cuentan con este servicio.

PRODUCCIÓN

La principal actividad económica de los pobladores del Municipio es la agricultura, que es el pilar de la actividad económica de la población, sin dejar de lado la ganadería entre estos podemos nombrar los siguientes cultivos de papa, maíz,

cebolla, arveja, pero principalmente el cultivo de la vid donde les reditúa buenos dividendos cuyo producto además de ser para consumo de mesa, es decir para su comercialización y una parte se destina para la elaboración de vino y singani y la cría de ganado como ser vacuno, porcino, caprino.

Siendo la agricultura la actividad principal que desarrolla alrededor de 6.000 has. de tierra cultivable – frontera que está siendo ampliada por la implementación del riego.

Con relación al insumo utilizado en la producción agrícola, en algunos casos se utiliza la semilla mejorada y semilla tradicional.

No debemos dejar de señalar que a esta producción les persiguen una serie de enfermedades y plagas por lo que se debe hacer uso de fertilizantes e insecticidas.

El Destino de la producción agrícola para su comercialización es el mercado en un porcentaje elevado y el saldo es para su auto consumo.

3.1.5. DIVISIÓN POLÍTICA ADMINISTRATIVA

El Municipio se divide en 9 distritos, conformado por 49 comunidades que se detallan a continuación en el cuadro N° 3

CUADRO N° 3.3: DIVISIÓN POLÍTICA ADMINISTRATIVA MUNICIPIO DE URIONDO

DISTRITO 1 Miscas	Miscas Caldera	Alisos	Antigal	Barbascuyo	Puesto Tunal		
DISTRITO 2 Juntas	Juntas	San José de Charaja	Armaos	Cabildito	Charaja	Rumicancha	
DISTRITO 3 Chocloca	Chocloca	Huayco Grande	Barrientos	Huayriguana	Almendros	San Antonio Chocloca	
DISTRITO 4 Colón	Colon Sud	Colón Norte	Barrancas	Guaranguay Norte	Guaranguay Sud	Monte Monte	Campo de Vasco
DISTRITO 5 Compañía	La Compañía	Rujero	Chorrillos	Mullicancha	Saladillo	San Nicolás	OTB Fuerte La Compañía
DISTRITO 6 Choza	La Choza	San Isidro	Sunchu Huayco	La Ventolera	Toma Tunal		
DISTRITO 7 Uriondo	OTB La Cruz	OTB La Purísima	Pampa la Villa Chica	Pampa la Villa Grande	Ancon Grande	Ancón Chico	
DISTRITO 8 Calamuchita	Calamuchita	Mutuario	La Angostura	La Higuera			
DISTRITO 9 Laderas	Laderas Centro	Laderas Sud	Papachacra				

Fuente: PDM 2007-2011 municipio de Uriondo

Elaboración propia

Como se observa en la gráfica en el “Distrito 7 Uriondo” se encuentran las OTBs La Cruz y La Purísima que constituyen la parte urbana del Municipio llamada el Valle de la Concepción.

3.2. EL VALLE DE LA CONCEPCIÓN

Es la parte urbana del Municipio, de Uriondo y se encuentra en el “Distrito Uriondo 7”, cuenta con una población de 1080 habitantes distribuida en dos barrios u OTBs (La Cruz y La Purísima), siendo su principal actividad la agricultura en especial el cultivo de vid.

Ahora pasaremos a brindar las características generales de ambas OTBS.

3.2.1 OTB LA CRUZ

La O.T.B. La Cruz colinda, al Norte con la comunidad de Ancón Chico, al Sur con la comunidad de Colón Norte, al Este con la OTB – La Purísima, al oeste con La Compañía.

Se vincula mediante los caminos vecinales:

OTB-La Cruz – Tarija, camino en buenas condiciones.

OTB-La Cruz – La Compañía, camino en regulares condiciones.

OTB-La Cruz – La Higuera, camino en buenas condiciones.

El clima predominante de la comunidad es templado.

Los principales cultivos son: vid, papa, cebolla.

La vegetación predominante está compuesta por: sauce, álamo, molle.

Las principales plantas silvestres son: taquillo, penca, cactus.

Los principales animales son: chanchos, vacas, ovejas.

Los principales animales silvestres son: comadrejas, liebres, zorros.

Las principales especies de caza y/o recolección son: palomas, liebres, perdiz – mojarra y llausas.

Las instituciones que trabajan en la comunidad son:

Pro Habitat, con el mejoramiento de viviendas; CARE (Cooperativa Americana de remesas al exterior), ayuda a través de la dotación de alimentos para los niños.

FADES, concede préstamos a la población en general.

SEDES (Servicio Departamental de Salud), fumigado de las viviendas, para la eliminación de la vinchuca.

El piso de las viviendas son de tierra y cemento, las paredes tienen revoque, la mayoría de las casas tienen tumbado, cuentan con agua por cañería, la misma que no es potable, cuentan con luz eléctrica, servicio de telefonía local y nacional, algunas casas cuentan con letrinas.

El total de la población está constituido por 631 personas, de las cuales 315 son hombres, que representan el 50 % y 316 son mujeres que representan el 50 %. La comunidad está comprendida por 180 familias (aproximadamente)²¹.

La principal actividad a la que se dedica toda la población de O.T.B. La Cruz es la agricultura y el comercio.

Desde la OTB – La Cruz, se lleva a la ciudad de Tarija los siguientes productos, huevos, singani, carne, queso, leche, chicha, vinagre, vino patero, dulces, queso de membrillo, verduras y hortalizas, choclo, papa, tomate, frutas, canastas, cebolla, arveja y durazno y se trae de la misma: harina, fideo, arroz, gaseosa, sal, papel, azúcar, hierba, manteca, chocolate, derivados de la leche, trigo, frangollo, conservas, ropa, útiles escolares, muebles, material de construcción.

Los productos que se traen de la ciudad de Tarija son aquellos que no se producen y que no se pueden adquirir en la OTB- La Cruz.

3.2.2. OTB LA PURÍSIMA

Se encuentra ubicada al centro del Valle de Concepción territorialmente engloba a la Alcaldía Municipal de Uriondo pertenecientes a la Primera Sección de la Provincia Avilés Departamento de Tarija.

²¹ Plan Estratégico de Desarrollo Comunal 2007-2011

La OTB La Purísima colinda, al este con las comunidades de Pampa La Villa Chica y Pampa La Villa Grande, al oeste con la OTB la Cruz, al sur con la comunidad de la Higuera y al norte con la comunidad de Ancón Chico.

El clima predominante de la OTB La Purísima es templado

La OTB la Purísima se fundó en el año 1998, llevando el nombre en honor a la Virgen Inmaculada Concepción (La Purísima) que se festeja cada 8 de diciembre.

Actualmente se cuenta con una población de 400 habitantes de los cuales 180 son hombres y el restante 220 son mujeres.²²

La purísima trabaja con las siguientes instituciones:

Sub prefectura de Uriondo, Prohisaba, el fondo de Inversión Productiva y Social (FPS).

También están trabajando otras instituciones como ser: el Plan Tarija, en las áreas de salud, educación y la elaboración de Planes de Desarrollo Municipales; Prohabitat en el mejoramiento de viviendas en la zona.

Existe también el trabajo de la Alcaldía Municipal en la gestión de proyectos; Fundación Valles con el proyecto de cebolla y instituciones como FADES y la Cooperativa el Churqui en la actividad crediticia.

La mayoría de la gente que habita en la Purísima, cuenta con una vivienda propia, el material del piso es de cemento, el techo de cemento-tumbado, sus paredes están revocadas.

²² Ibid. Pág. 31

En cuanto a servicios básicos, se cuenta con letrinas, agua potable, luz eléctrica y un sistema de alcantarillado; servicios que se encuentran en la actualidad en regulares y malas condiciones (agua potable, saneamiento básico).

Los principales rubros a los que se dedican los habitantes de la OTB la Purísima son: a la producción de uva (*Vitis vinifera*), mayormente de la variedad moscatel con rendimientos promedios de 200 cajas por hectárea; en orden de importancia le sigue la producción de papa (*Solanum tuberosum*) de la variedad rosada con rendimientos promedios de 140 qq por hectárea; también producen una serie de frutales como durazneros (*Prunus persicae*), nogal (*Myristica fragrans*), higueras (*Ficus carica*), ciruelo (*Spondias cytherea*) y a la producción de hortalizas menores como ser: tomate (*Lycopersicon esculentum*), maíz (*Zea mays*) y maní (*Arachis hypogaea*).

Los canales de comercialización que mayormente se dan en los productos que se producen en la zona y los no producidos son:

OTB la Purísima–Tarija, generalmente se llevan productos como: hortalizas, higos, uva, durazno, papa, cebolla, tomate, haba, arveja, verduras, camote y maíz; la cantidad de producto que llevan no es muy grande debido a que se siembran en pequeñas parcelas, el tiempo de recorrido es de 25 Km., generalmente se trasladan los productos al mercado en carros particulares y en minibuses que realizan el servicio diario de traslado.

Tarija - OTB la Purísima, se traen productos que no se producen en la zona como: azúcar, aceite, arroz, fideo, harina, té, café, chocolate, fósforos, papel higiénico, material escolar, cigarro, coca, jabón, detergente, plátano, piña, manzana, papaya, huevos, zapatos, ropa, flores, alcohol, pan, sombreros, juguetes, enlatados. Productos para la venta y consumo familiar, en cantidades relativamente grandes.

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS DE RESULTADOS

4.1. EL MERCADO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN EL VALLE DE LA CONCEPCIÓN

4.1.1. NACIONAL

En todas las ciudades de Bolivia existen líneas de trufis que generalmente se identifican con banderolas de colores diferentes según la ruta y letreros sobre el techo, tienen tarifas fijas y generalmente son más bajas que el taxi común pero más altas que el servicio colectivo.

En la mayoría de los lugares hay también servicios similares de automóviles que hacen recorridos fijos hasta lugares alejados y hasta a otras ciudades, por precios muy bajos (por ejemplo medio dólar por una distancia de 50 kilómetros).

En Bolivia el transporte público fue declarado “libre” hace dos décadas, es decir que cualquier persona que disponga de un vehículo puede teóricamente prestar este servicio y cobrar por el mismo.

Los principales enemigos de esta decisión son obviamente los propietarios del transporte sindicalizado, que han hecho un feudo de éste rubro y algunos llegan a poseer decenas de unidades y son prácticamente dueños de líneas enteras por medios excluyentes.

Disconformes también han resultado los funcionarios públicos municipales que pierden el “control” del asunto, ya que el lucro ilegal por el mismo es conocido y apetecido por los políticos.

4.1.2. DEPARTAMENTAL

El parque automotor del departamento de Tarija para el 2007 registró un crecimiento de 6,94 por ciento con respecto al año 2006, que en términos absolutos representa a 1.659 vehículos adicionales. El servicio oficial fue el que más subió y llegó al 14,56 por ciento con respecto al año 2006. Los vehículos particulares aumentaron en el 7,49 por ciento y el público fue el que menos creció llegando a aumentar en el 3,43 por ciento con respecto al 2006.²³

4.1.3. MARCO LEGAL

El Gobierno Municipal de la Ciudad de Tarija y la Provincia Cercado tiene un Departamento de Tráfico y Transporte el cual cumple sus funciones en base a un reglamento de tráfico y transporte elaborado en la gestión 1996, entre sus principales artículos mencionaremos los siguientes:

Art. 3° el presente reglamento tiene por objeto regular el servicio de transporte público urbano de pasajeros, carga y o bienes, estableciendo requisitos para el funcionamiento de sociedades empresariales, sindicales, cooperativas y/o de transporte.

Art. 5° todos los medios de transporte público urbano tienen la obligación de observar y cumplir las disposiciones del presente reglamento.

Art. 8° el departamento de tráfico y transporte tiene las siguientes facultades:

1.- Hacer cumplir estrictamente las prescripciones constitucionales legales y reglamentarias, que prohíben toda forma de monopolio en el servicio del autotransporte.

²³ Estadísticas de Tarija, Prefectura del Dpto. de Tarija

2.- Planificar, normar, reglamentar, orientar, coordinar promover autorizar fiscalizar y fomentar las actividades del transporte público en toda su jurisdicción.

3.- Estudiar aprobar y autorizar las tarifas y fletes para el transporte público urbano de pasajeros y carga.

4.- Estudiar y autorizar la habilitación de nuevos servicios, cambios de modalidades de transporte público urbano que beneficie a la población por su economía, eficiencia confiabilidad y garantía.

5.- Establecer nuevas rutas, modificar las existentes fijar horarios y frecuencias en las diferentes modalidades, favoreciendo en todo caso los intereses de los usuarios.

4.2. EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN EL VALLE DE LA CONCEPCIÓN

Actualmente existen dos empresas que ofrecen el servicio de transporte público al valle las cuales son: el Sindicato de Transporte Público el Valle de la Concepción y la Asociación de Transporte Mixto el Valle de la Concepción.

En el Sindicato trabajan regularmente 14 vehículos Toyota Ipsum llamados minivan con capacidad para 6 pasajeros cada uno, también trabajan 4 taxis con capacidad sólo para 4 pasajeros. Ofreciendo el servicio Tarija- Valle de la Concepción y viceversa para la cual cobran una tarifa única de 5 bs.

El servicio que presta el sindicato se lo realiza siguiendo los siguientes pasos:

1º Llega el primer pasajero para abordar un vehículo se le informa que el pasaje es de 5 Bs. por persona.

2º Se le invita a esperar la llegada de mas pasajeros, por un tiempo máximo de 20 minutos, si lo desea dentro del vehículo o parado afuera del mismo.

FLUJOGRAMA DEL SERVICIO PRESTADO SINDICATO DE TRANSPORTE PÚBLICO EL VALLE DE LA CONCEPCIÓN



3° Una vez bien acomodados los pasajeros se parte de la calle Corrado casi esquina Campero con dirección al Valle de la Concepción

4° El lugar de llegada es la plaza central del Valle, pero si el pasajero lo requiere se lo lleva hasta La Cruz sin recargo alguno.

5° Una vez en destino el chofer del taxi o minivan le cobra el pasaje correspondiente finalizando así el servicio prestado.

El servicio que se presta para el retorno es exactamente el mismo partiendo de la plaza del Valle y llegando a la parada de Tarija en la calle Corrado.

Además podemos mencionar que dentro de este sindicato trabajan también 18 trufis en convenio con el Municipio de Uriondo realizando el servicio de transporte escolar.

En la Asociación trabajan regularmente 16 taxis con capacidad para 4 pasajeros y trabajan 4 minivans con capacidad para 6 pasajeros, ofreciendo el servicio Tarija-Valle de la Concepción y viceversa para la cual cobran una tarifa única de 5 bs.

El servicio que presta la Asociación se lo realiza siguiendo los siguientes pasos:

1° Llega el primer pasajero para abordar un vehículo se le informa que el pasaje es de 5 Bs. por persona.

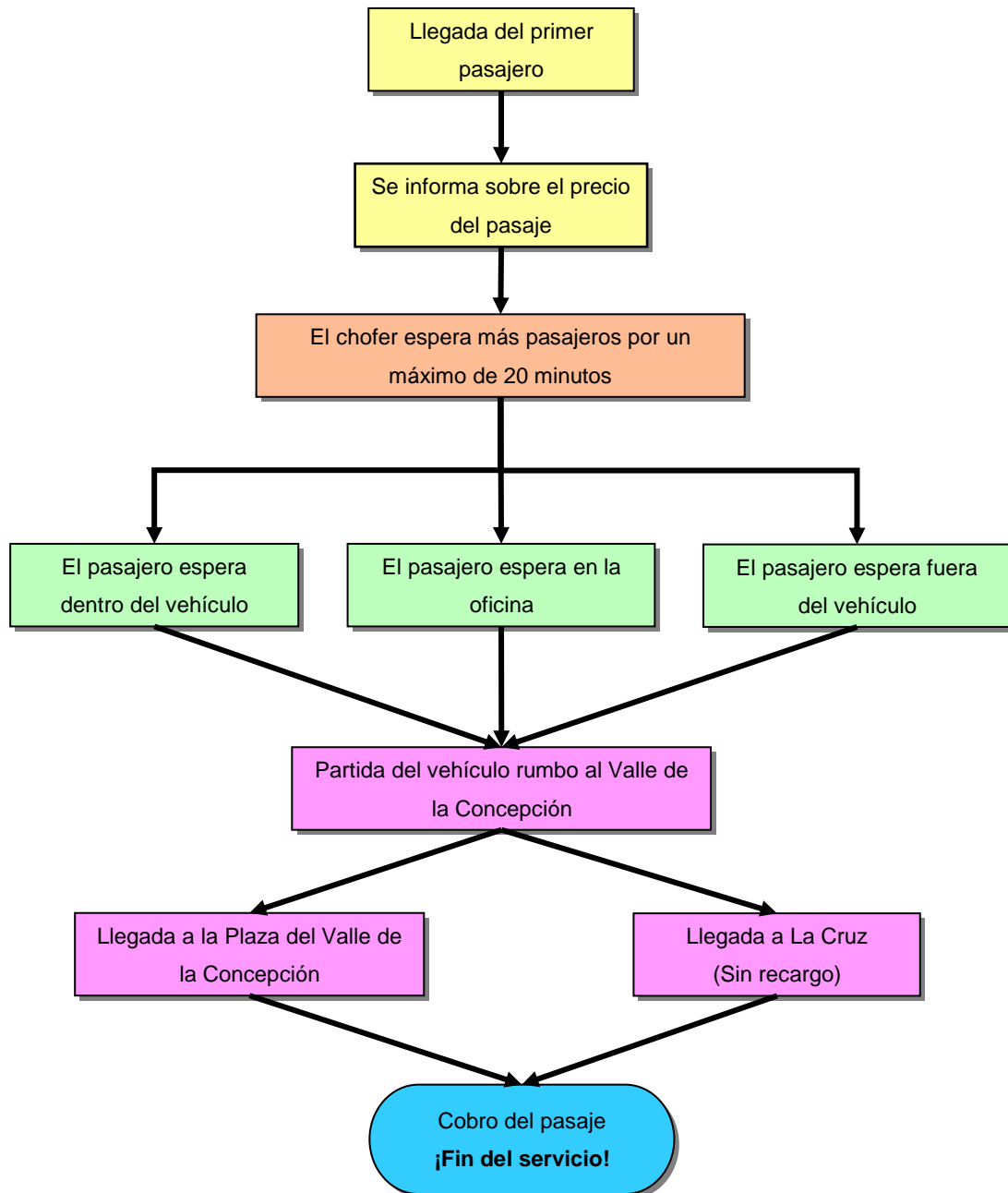
2° Se le invita a esperar la llegada de más pasajeros, por un tiempo máximo de 20 minutos, si lo desea dentro del vehículo, en la oficina o parado afuera del mismo.

3° Una vez bien acomodados los pasajeros se parte de la calle Corrado entre Ballivián y Ramón Rojas con dirección al Valle de la Concepción.

4° El lugar de llegada es la plaza central del Valle, pero si el pasajero lo requiere se lo lleva hasta La Cruz sin recargo alguno.

5° Una vez en destino el chofer del taxi o minivan le cobra el pasaje correspondiente finalizando así el servicio prestado.

FLUJOGRAMA DEL SERVICIO PRESTADO ASOC. TRANSPORTE MIXTO EL VALLE DE LA CONCEPCIÓN



El servicio que se presta para el retorno es exactamente el mismo partiendo de la plaza del Valle y llegando a la parada de Tarija en la calle Corrado.

4.2.1. MARCO ORGANIZACIONAL

El “Sindicato de Transporte Público el Valle de la concepción” está afiliado a la Federación del Autotransporte de Tarija 15 de abril a su vez esta federación está afiliada a la Confederación Nacional del Autotransporte.

Para un mejor desarrollo de sus actividades el Sindicato se halla organizado de la siguiente manera:

Secretario General:	Juan Carlos Quiroga
Secretario de Conflictos:	Claudio Rodríguez
Secretario de Hacienda:	Mario Rengifo
Secretario de Prensa y Propaganda:	Santos Ríos
Secretario de Deportes:	Armin Quispe
Vocales:	Arturo Gutiérrez y Eyber Colodro

La Asociación de Transporte Mixto “El Valle de la Concepción” está afiliada a la Asociación de Transporte Libre 26 de Marzo.

Para un mejor desarrollo de sus actividades la Asociación se halla organizada de la siguiente manera:

Secretario general:	Roger Rodríguez
Secretario de hacienda:	Remberto Herrera
Secretario actas:	Wilder Villca

Secretario de deportes: Delfor Hoyos

Vocales: Jesús Romero y Luis Sanchez

4.2.2. BREVE RESEÑA HISTÓRICA

El servicio de transporte público al Valle de la Concepción se inicia el año 1989 con el servicio que prestaban los trufis del “Sindicato de Transporte Unificado Calamuchita-Concepción” con dos rutas una hacia Calamuchita y otra hacia el Valle de la Concepción. Posteriormente el 25 de marzo de 2001 parte de los socios de este sindicato deciden dividirse y crean el “Sindicato de Transporte Público el Valle de la Concepción” que cubría con exclusividad la ruta al Valle de la concepción y que contaba con 15 socios fundadores; en ese entonces la carretera era de tierra por lo que el tiempo promedio de recorrido era de 50 minutos siendo la tarifa la tarifa de 3 Bs.

Luego el 31 de diciembre de 2001 se crea la “Asociación de Transporte Mixto el Valle de la Concepción” que contaba con 10 socios fundadores; para esa fecha la carretera ya se encontraba asfaltada por lo que el tiempo de recorrido de la misma era mucho menor de 30 minutos aproximadamente y la tarifa era de 5 bs.

4.2.3. SUJETO DE INVESTIGACIÓN

El presente trabajo estudiará las características del servicio de transporte público de pasajeros Tarija- el Valle de la Concepción y su importancia económica y social.

4.2.4. PARÁMETROS DE CARACTERIZACIÓN DEL MERCADO

Para poder caracterizar el mercado del servicio de transporte público Tarija- Valle de la Concepción utilizaremos como base las siguientes características principales:

1. Distribución del tamaño de la empresa.
2. Distribución del tamaño de los compradores.
3. Barreras de entrada de nuevos compradores y vendedores

4.- Grado de diferencia del producto.

En base a los parámetros se determinará en qué tipo de mercado se encuentra este servicio.

4.3. CARACTERÍSTICAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS EN EL VALLE DE LA CONCEPCIÓN

4.3.1. UNIDADES MOTORIZADAS

Las unidades motorizadas utilizadas para el servicio de transporte público de pasajeros, son de dos tipos: minivans y taxis. A continuación se realizará un análisis de cada una de ellas.

4.3.1.1. PARÁMETROS DE COMPARACIÓN

Según el reglamento de Tráfico y Transporte público urbano de la Honorable Alcaldía Municipal en su artículo 37 inciso C señala claramente que los taxis de ruta fija y libre deberán cumplir con los siguientes requisitos técnicos:

- Ser automóviles con capacidad de 4 pasajeros que puedan viajar cómodamente sentados.
- Deben ser vehículos de 4 puertas.
- Su modelo no excederá de los 15 años anteriores a la fecha de presentación de la solicitud, y periódicamente deberán reverenciarse a la gestión presente.
- Los vehículos deben estar en perfectas condiciones de funcionamiento mecánico y confort garantizando la seguridad del usuario.
- Carrocería, vidrios laterales, parabrisas delantero y trasero, luces interiores y exteriores en perfecto estado de funcionamiento.

- Portar y proporcionar a los usuarios la lista de las tarifas debidamente aprobada con los sellos y firmas de Dpto. de tráfico y transporte y la Unidad Operativa de Tránsito.
- Portar credencial correspondiente en el que se indiquen los datos referidos al conductor incluida su fotografía.

En la actualidad se tiene elaborado el reglamento de taxi seguro y se espera su pronta aprobación por el concejo municipal de la ciudad de Tarija, del cual se extrajeron los artículos más importantes:

Art. 7 De las características de los vehículos

- Carrocería cerrada con cuatro puertas de fácil acceso y funcionamiento.
- Las puertas deberán hallarse dotadas del mecanismo conveniente para accionar sus vidrios a voluntad del usuario.
- Tanto en las puertas como en la parte posterior del vehículo el número suficiente de ventanillas para conseguir la mayor visibilidad, luminosidad y ventilación posibles, provistas de vidrios transparentes.
- En el interior habrá instalado el necesario alumbrado eléctrico.
- Asimismo deberán ir provistos de un extintor de incendios.

Art. 11 La Roseta Municipal deberá ser colocada en el parabrisas del taxi y llevará el denominativo de “taxi seguro”.

Art. 13 Cada vehículo llevará la numeración correlativa e identificación ya sea de su sindicato o asociación y/u otros de transporte en el lado izquierdo del parabrisas anterior (visto de frente) y en el lado medio derecho del parabrisas posterior (visto de atrás).

Art. 17 De las condiciones para prestar el servicio de taxi seguro:

- El operador deberá portar de forma visual su tarjeta de identificación y la roseta municipal
- El motorizado deberá contar con el respectivo certificado de inspección Técnica, otorgado por la Policía Nacional.
- Durante la noche llevarán una luz verde en la parte interior derecha de la carrocería indicadora de dicha circunstancia.
- Todo motorizado contara obligatoriamente con un dispositivo de seguridad luminoso destellante externo.
- Para el servicio irán provistos de un plano de la ciudad, un ejemplar de este reglamento y otro de las tarifas aprobadas.

4.3.1.2. UNIDADES MOTORIZADAS EN USO

Para un mejor desarrollo del tema se analizaran las unidades motorizadas de las dos empresas por separado.

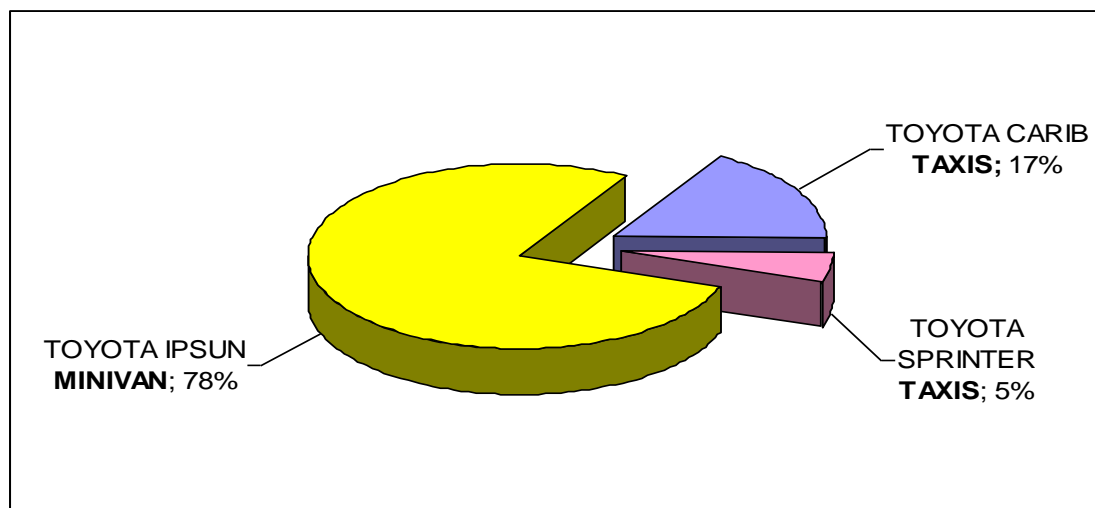
4.3.1.2.1. SINDICATO DE TRANSPORTE PÚBLICO EL VALLE DE LA CONCEPCIÓN

CUADRO N° 4.1: MARCA DE LAS UNIDADES MOTORIZADAS DEL SINDICATO DE TRANSPORTE EL VALLE DE LA CONCEPCIÓN

TIPO DE VEHÍCULO	TAXIS		MINIVAN	TOTAL
MARCAS	TOYOTA CARIB	TOYOTA SPRINTER	TOYOTA IPSUM	
Unidades Motorizadas	3	1	14	18
Porcentaje	17%	5%	78%	100%

Fuente: Encuestas a los conductores del Sindicato de Transporte El Valle de la Concepción Elaboración propia

GRÁFICO N° 4.1: MARCA DE LAS UNIDADES MOTORIZADAS DEL SINDICATO DE TRANSPORTE EL VALLE DE LA CONCEPCIÓN



Fuente: Encuestas a los conductores del Sindicato de Transporte El Valle de la Concepción Elaboración propia

Como podemos observar en el gráfico N° 5. 1, 14 coches que representan el 78% del total son minivan de marca Toyota Ipsum; 3 vehículos (17% del total) son taxis de marca Toyota Carib y 1 coche (5% del total) es taxi marca Toyota Sprinter.

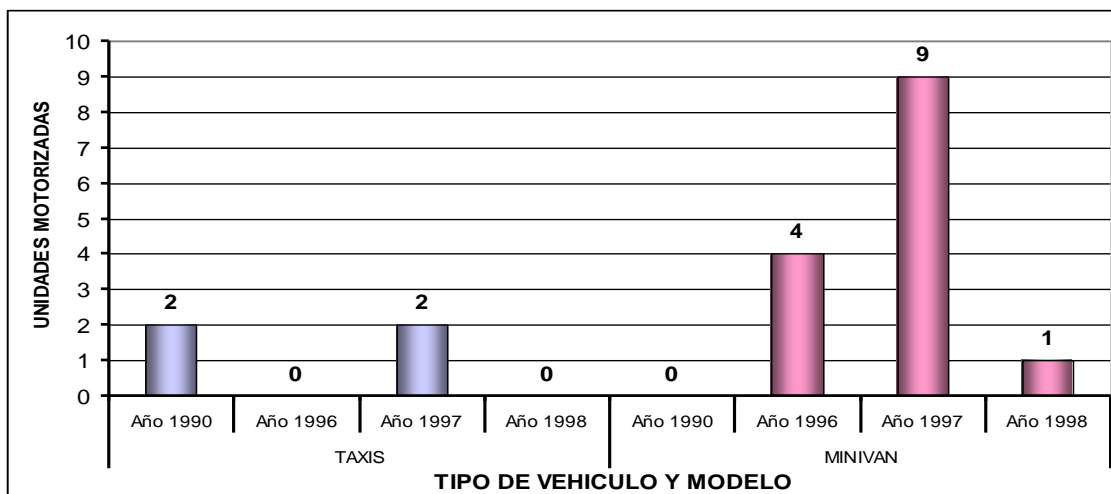
Resaltando que según las especificaciones técnicas del fabricante estos vehículos fueron creados para uso familiar y de paseo y no así para el servicio de taxi.

CUADRO N° 4.2: MODELOS DE LAS UNIDADES MOTORIZADAS DEL SINDICATO DE TRANSPORTE EL VALLE DE LA CONCEPCIÓN

Modelo	TAXIS				MINIVAN				Total
	1990	1996	1997	1998	1990	1996	1997	1998	
Unid. Mot.	2	0	2	0	0	4	9	1	18
Porcentaje	11%	0%	11%	0%	0%	22%	50%	6%	100%

Fuente: Encuestas a los conductores del Sindicato de Transporte El Valle de la Concepción Elaboración propia

GRÁFICO N° 4. 2: MODELOS DE LAS UNIDADES MOTORIZADAS DEL SINDICATO DE TRANSPORTE EL VALLE DE LA CONCEPCIÓN



Fuente: Encuestas a los conductores del Sindicato de Transporte El Valle de la Concepción Elaboración propia

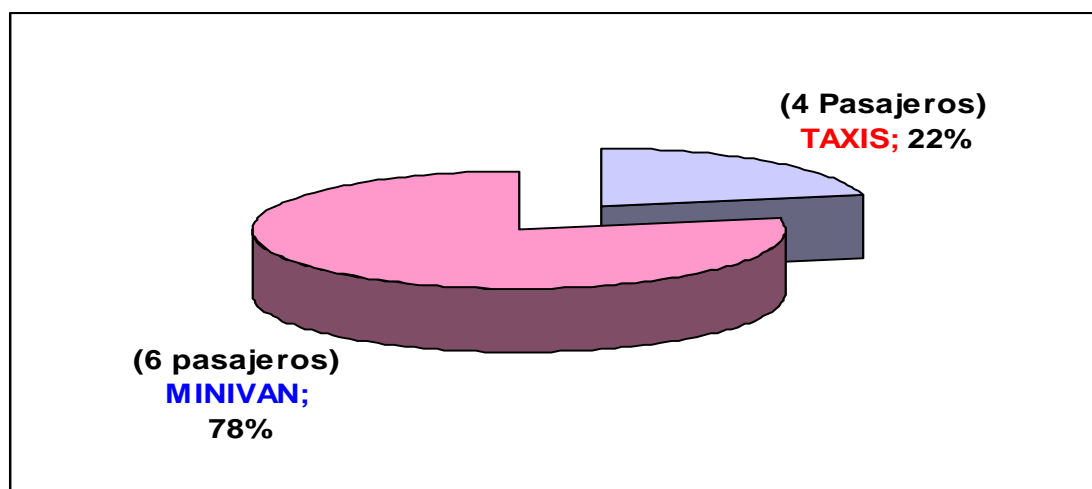
Como se observa en el gráfico N° 5. 2, 11 unidades motorizadas (61% del total) son modelo 1997 de las cuales 9 (50%) son minivan y 2(11%) son taxis; 4 unidades motorizadas (22%) son minivan modelo 1996; 2 unidades motorizadas (11%) son taxis modelos 1990 y por último se tiene que un motorizado (6% del total) es minivan modelo 1998.

CUADRO N° 4.3: CAPACIDAD DE LOS VEHÍCULOS SEGÚN NÚMERO DE PASAJEROS

TIPO DE VEHÍCULO	TAXIS	MINIVAN	TOTAL
CAPACIDAD (pasajeros)	4	6	
Unidades Motorizadas	4	14	18
PORCENTAJE (%)	22%	78%	100%

Fuente: Encuestas a los conductores del Sindicato de Transporte El Valle de la Concepción Elaboración propia

GRÁFICO N° 4.3 CAPACIDAD DE LOS VEHÍCULOS SEGÚN NÚMERO DE PASAJEROS



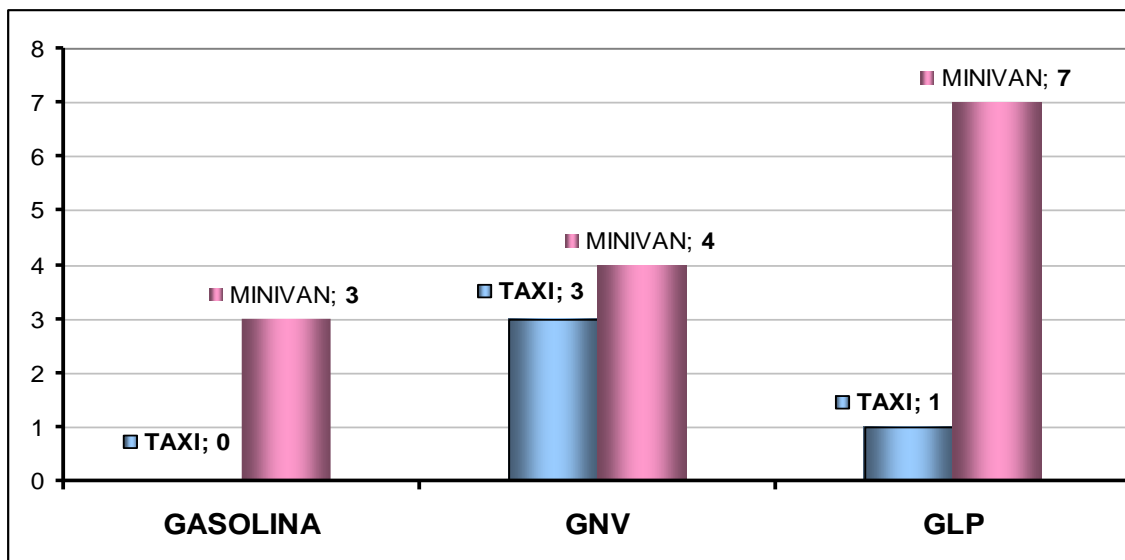
Fuente: Encuestas a los conductores del Sindicato de Transporte El Valle de la Concepción Elaboración propia

Como podemos observar en el gráfico N° 5. 3, 14 vehículos (78%) son minivan con capacidad para 6 pasajeros y 4 vehículos (22%) son taxis con capacidad para 4 pasajeros.

CUADRO N° 4.4: TIPO DE COMBUSTIBLE UTILIZADO

COMBUSTIBLE	GASOLINA	GNV	GLP	TOTAL
TAXI	0	3	1	4
MINIVAN	3	4	7	14
TOTAL	3	7	8	18
PORCENTAJE	17%	39%	44%	100%

Fuente: Encuestas a los conductores del Sindicato de Transporte El Valle de la Concepción Elaboración propia

GRÁFICO N° 4.4: TIPO DE COMBUSTIBLE UTILIZADO

Fuente: Encuestas a los conductores del Sindicato de Transporte El Valle de la Concepción Elaboración propia

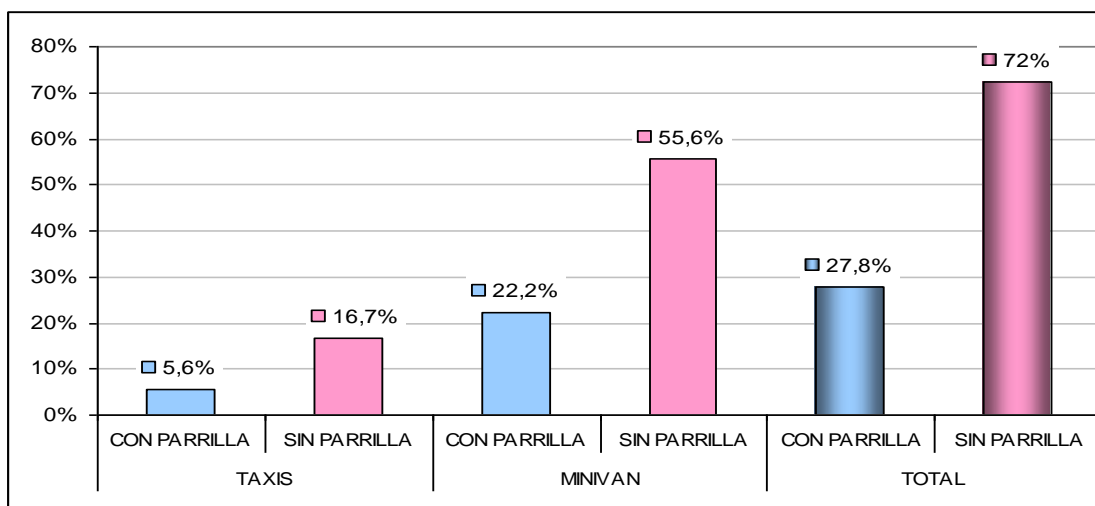
En la gráfica se observa que 8 vehículos (44 % del total) utilizan GLP(Gas Licuado de Petróleo, en garrafas de 10 Kg.), de los cuales 7 (39%) son minivan y 1 (5%) es taxi; 7 vehículos (39%) usan GNV(Gas Natural Vehicular), de los cuales 4((22%) son minivan y 3 (17%) son taxis, y por último sólo 3 vehículos (17%) que son minivan utilizan gasolina.

CUADRO N° 4.5: DISPONIBILIDAD DE PARRILLA EN LOS VEHÍCULOS

TIPO DE VEHÍCULO	TAXIS		MINIVAN		TOTAL	
	CON PARRILLA	SIN PARRILLA	CON PARRILLA	SIN PARRILLA	CON PARRILLA	SIN PARRILLA
U. MOTORIZADAS	1	3	4	10	5	13
PORCENTAJE	5,6%	16,7%	22,2%	55,6%	27,8%	72%

Fuente: Encuestas a los conductores del Sindicato de Transporte El Valle de la Concepción Elaboración propia

GRÁFICO N° 4.5: DISPONIBILIDAD DE PARRILLA EN LOS VEHÍCULOS



Fuente: Encuestas a los conductores del Sindicato de Transporte El Valle de la Concepción Elaboración propia

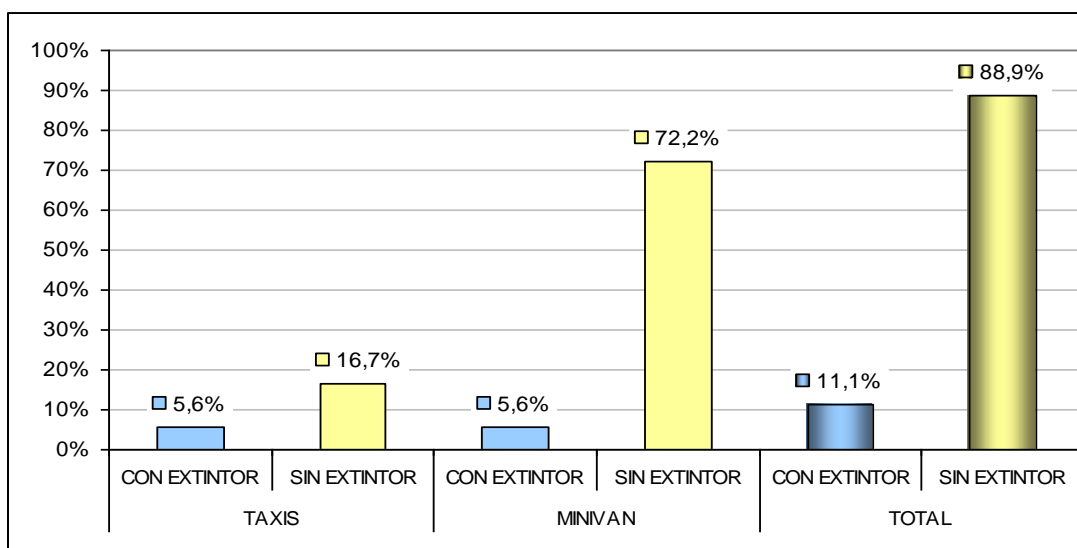
El 72 % de los vehículos no tienen parrilla; el 22% de los vehículos son minivan y tienen parrilla y el 6% de los vehículos son taxis que tienen parrilla.

Por lo que se puede deducir que el servicio es casi exclusivo de pasajeros llevándose muy poca carga.

CUADRO N° 4. 6: DISPONIBILIDAD DE EXTINTOR DE INCENDIOS

TIPO DE VEHÍCULO	TAXIS		MINIVAN		TOTAL	
	CON EXTINTOR	SIN EXTINTOR	CON EXTINTOR	SIN EXTINTOR	CON EXTINTOR	SIN EXTINTOR
U. MOTORIZADAS	1	3	1	13	2	16
PORCENTAJE	5,6%	16,7%	5,6%	72,2%	11,1%	89%

Fuente: Encuestas a los conductores del Sindicato de Transporte El Valle de la Concepción Elaboración propia

GRÁFICO N° 4.6: DISPONIBILIDAD DE EXTINTOR DE INCENDIOS

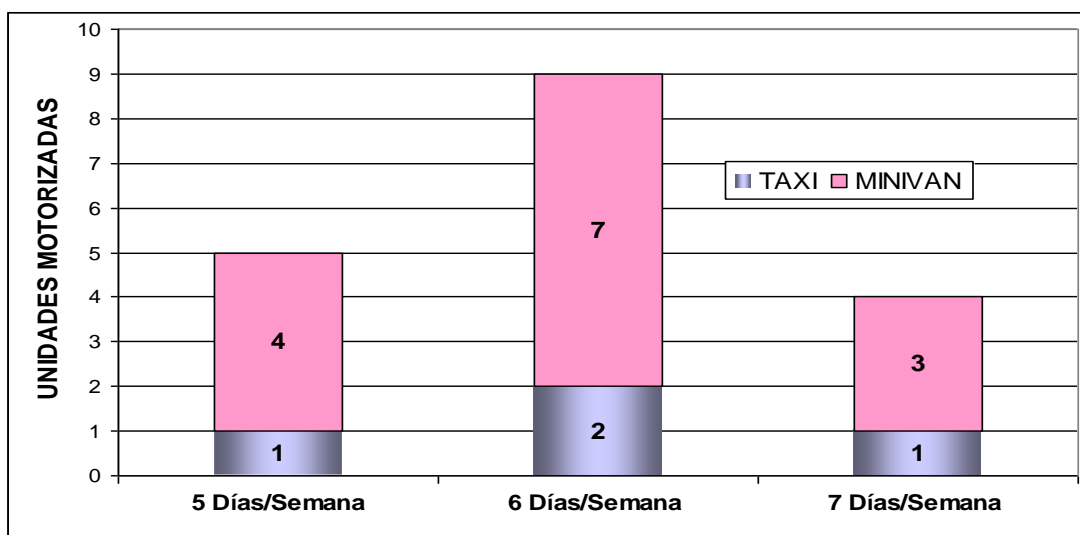
Fuente: Encuestas a los conductores del Sindicato de Transporte El Valle de la Concepción, Elaboración propia

El 88,9 % de los vehículos (4 Taxis y 13 minivans) no cuentan con extintor de incendios; sólo el 11,1% de los vehículos cuentan con extintor de incendios es decir, sólo 1 taxi y 1 minivan.

CUADRO N° 4.7: DÍAS TRABAJADOS POR SEMANA

TIPO DE VEHÍCULO	TAXIS			MINIVAN			TOTAL
	5 Días	6 Días	7 Días	5 Días	6 Días	7 Días	
FRECUENCIA	1	2	1	4	7	3	18
PORCENTAJE	5,6%	11,1%	5,6%	22,2%	38,9%	16,7%	100,0%

Fuente: Encuestas a los conductores del Sindicato de Transporte El Valle de la Concepción, Elaboración propia

GRÁFICO N° 4.7: DÍAS TRABAJADOS POR SEMANA

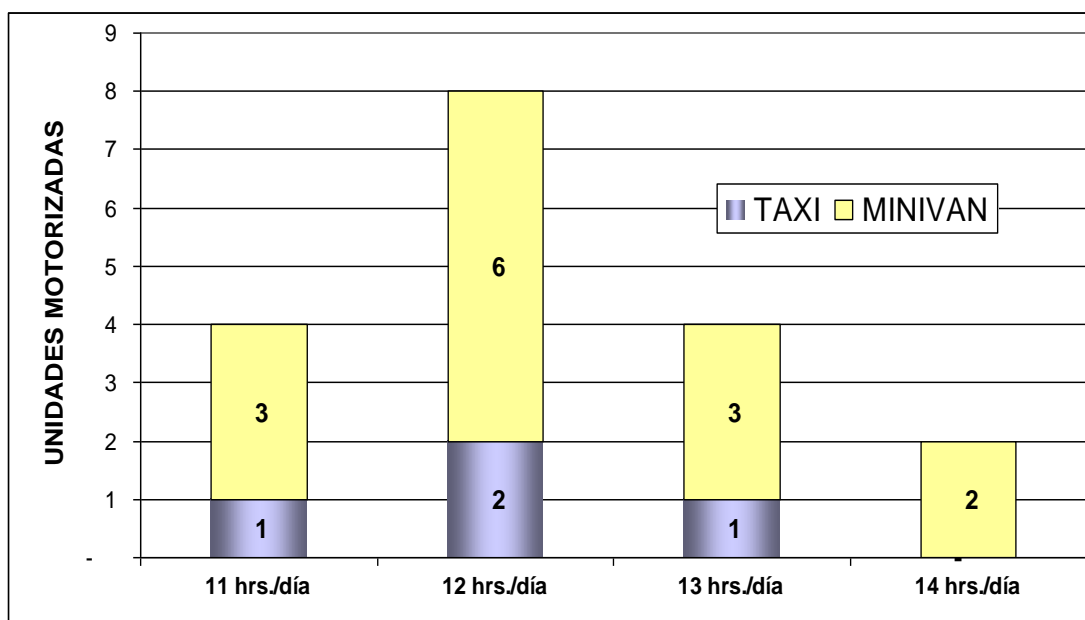
Fuente: Encuestas a los conductores del Sindicato de Transporte El Valle de la Concepción Elaboración propia

Según la información recopilada en las encuestas, se tiene que sólo 5 unidades motorizadas (1 taxi y 4 minivans) trabajan 5 días a la semana, ésto representa el 22,2% del total de unidades, en tanto que 9 unidades (2 taxis y 7 minivans) trabajan 6 días a la semana, siendo el 50% del total de unidades y finalmente sólo 4 unidades (1 taxi y 3 minivans) trabajan los 7 días a la semana que sería el 28,8% del total de unidades. Por tanto se puede concluir que el servicio es continuo aunque funcionan menos unidades los días domingos aproximadamente sólo 4 motorizados.

CUADRO N° 4.8: HORAS TRABAJADAS POR DÍA

HORAS TRABAJADAS	11 hrs./día	12 hrs./día	13 hrs./día	14 hrs./día	TOTAL
TAXI	1	2	1	-	4,00
MINIVAN	3	6	3	2	14,00
TOTAL	4	8	4	2	18,00
PORCENTAJE	22,2%	44,4%	22,2%	11,1%	100,0%

Fuente: Encuestas a los conductores del Sindicato de Transporte El Valle de la Concepción, Elaboración propia

GRÁFICO N° 4.8: HORAS TRABAJADAS POR DÍA

Fuente: Encuestas a los conductores del Sindicato de Transporte El Valle de la Concepción, Elaboración propia

De acuerdo a la encuesta realizada, se tiene que 4 vehículos(1 taxi y 3 minivan) trabajan 11 horas al día, 8 vehículos(2 taxis y 6 minivan) trabajan 12 horas al día, 4 vehículos(1 taxi y 3 minivan) trabajan 13 horas al día y sólo 2 vehículos(2 minivan) trabajan 14 horas al día.

Haciendo una comparación de las unidades motorizadas en uso con el reglamento de tráfico y transporte se llega a las siguientes conclusiones:

1. El 100% de los vehículos que prestan el servicio son vehículos de 4 puertas.
2. El 22% de los vehículos tienen capacidad para 4 pasajeros cómodamente sentados, y el 78% de los vehículos tienen capacidad para 6 pasajeros cómodamente sentados.
3. Sólo el 89 % son modelos que no exceden los 15 años de antigüedad.
4. Todos los vehículos están en perfectas condiciones.
5. Todos los vehículos tienen sus vidrios laterales, parabrisas y luces en perfecto estado de funcionamiento.
6. Ningún vehículo porta la tarifa aprobada por las autoridades competentes.
7. Ningún conductor porta su credencial correspondiente.

Comparando con el reglamento de taxi seguro se concluye que:

8. Todos los vehículos pueden abrir y cerrar sus ventanillas cuando así lo disponga el usuario.
9. Todos cuentan con la visibilidad, luminosidad y ventilación necesarias.
10. Todos tienen iluminación eléctrica interno.
11. Sólo el 11 % de los vehículos tienen extintor de incendios.
12. Ningún vehículo cuenta con luz verde interior para la noche, dispositivo de seguridad destellante externo ni plano de la ciudad.

4.3.1.2.2. ASOCIACIÓN DE TRANSPORTE MIXTO EL VALLE DE LA CONCEPCIÓN.

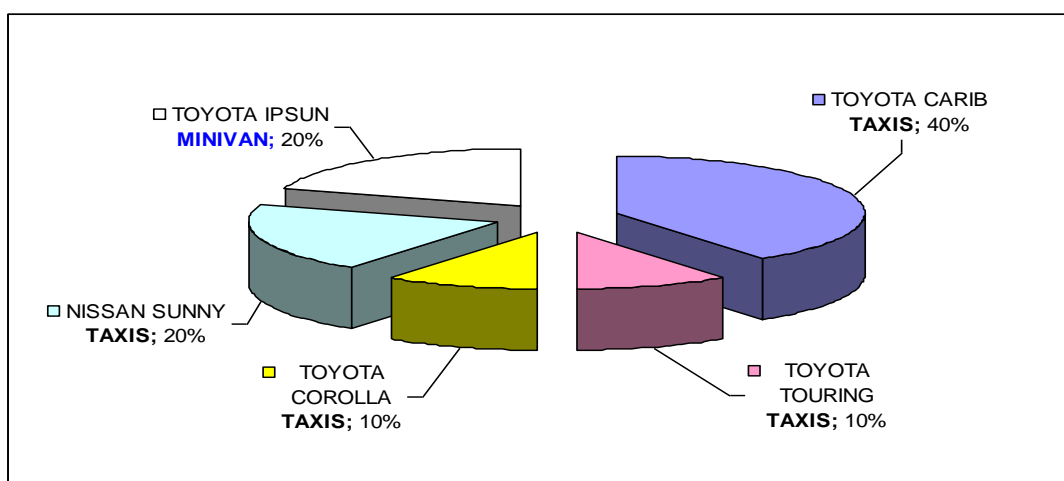
A continuación analizaremos los motorizados de la asociación de transporte mixto el Valle de la Concepción.

CUADRO N° 4.9: MARCA DE LOS MOTORIZADOS DE LA ASOCIACIÓN DE TRANSPORTE MIXTO EL VALLE DE LA CONCEPCIÓN

TIPO DE VEHÍCULO	TAXIS				MINIVAN	TOTAL
MARCAS	TOYOTA CARIB	TOYOTA TOURING	TOYOTA COROLLA	NISSAN SUNNY	TOYOTA IPSUM	
Unidades Motorizadas	8	2	2	4	4	20
Porcentaje	40%	10%	10%	20%	20%	100%

Fuente: Encuestas a los conductores del Asociación de Transporte Mixto El Valle de la Concepción
Elaboración propia

GRÁFICO N° 4.9: MARCA DE LOS MOTORIZADOS DE LA ASOCIACIÓN DE TRANSPORTE MIXTO EL VALLE DE LA CONCEPCIÓN



Fuente: Encuestas a los conductores del Asociación de Transporte Mixto El Valle de la Concepción
Elaboración propia

Como se observa en el gráfico N° 4.9, el 80% de los vehículos son Taxis y el restante 20% son Minivan. En lo que respecta a los Taxis la marca Toyota Carib representa el 40% del total de los vehículos, seguido por un 20% de los vehículos de marca Nissan Sunny y finalmente la marca Toyota Touring y Toyota Corolla con el 10% cada una, mientras que los minivan en su totalidad son de la marca Toyota Ipsum.

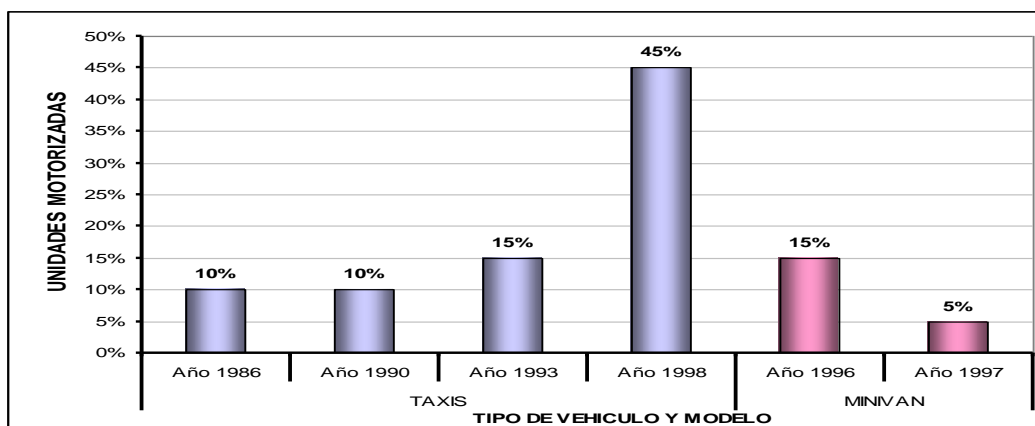
CUADRO N° 4.10: MODELOS DE LOS MOTORIZADOS DE LA ASOCIACIÓN DE TRANSPORTE MIXTO EL VALLE DE LA CONCEPCIÓN

VEHÍCULO	TAXIS				MINIVAN		Total
	Año 1986	Año 1990	Año 1993	Año 1997	Año 1996	Año 1997	
Modelo	Año 1986	Año 1990	Año 1993	Año 1997	Año 1996	Año 1997	
Unid. Mot.	2	2	3	9	3	1	20
Porcentaje	10%	10%	15%	45%	15%	5%	100%

Fuente: Encuestas a los conductores del Asociación de Transporte Mixto El Valle de la Concepción

Elaboración propia

GRÁFICO N° 4.10: MODELOS DE LOS MOTORIZADOS DE LA ASOCIACIÓN DE TRANSPORTE MIXTO EL VALLE DE LA CONCEPCIÓN



Fuente: Encuestas a los conductores del Asociación de Transporte Mixto El Valle de la Concepción

Elaboración propia

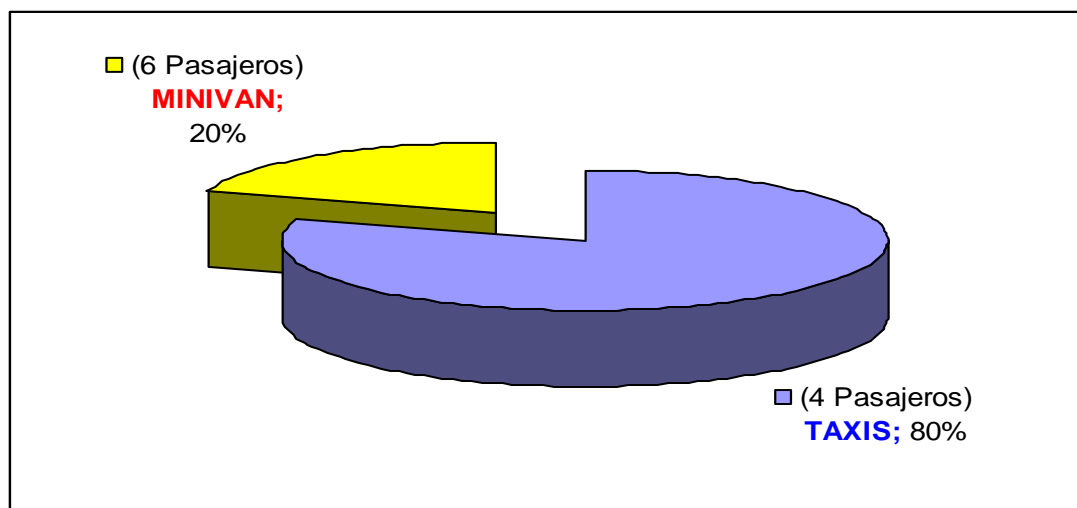
Como se observa en el gráfico N° 4.10, el 50% de los motorizados son modelo 1997 de los cuales 45%(9 unidades) son Taxis y 5%(1unidad) Minivan; 15%(3 unidades) son Minivan modelo 1996; 15%(3 unidades) son Taxis modelo 1993; por último hay Taxis modelos 1986 y 1990 con 10%(2 unidades) cada uno.

CUADRO N° 4.11: CAPACIDAD DE LOS VEHÍCULOS SEGÚN NÚMERO DE PASAJEROS

TIPO DE VEHÍCULO	TAXIS	MINIVAN	TOTAL
CAPACIDAD (pasajeros)	4	6	
Unidades Motorizadas	16	4	18
PORCENTAJE (%)	80%	20%	100%

Fuente: Encuestas a los conductores del Asociación de Transporte Mixto El Valle de la Concepción
Elaboración propia

GRÁFICO N° 4.11: CAPACIDAD DE LOS VEHÍCULOS SEGÚN NÚMERO DE PASAJEROS



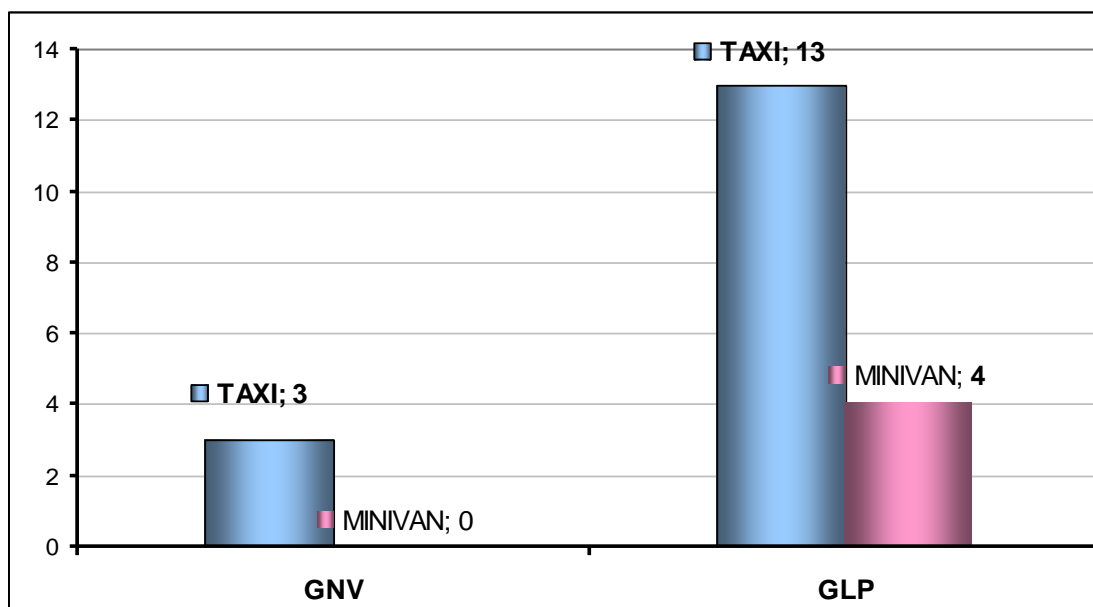
Fuente: Encuestas a los conductores del Asociación de Transporte Mixto El Valle de la Concepción
Elaboración propia

Como se observa 16 unidades motorizadas es decir el 80% son taxis con capacidad para 4 pasajeros y 4 unidades motorizadas sólo el 20% son minivan con capacidad para 6 pasajeros.

CUADRO N° 4. 12: TIPO DE COMBUSTIBLE UTILIZADO

COMBUSTIBLE	GNV	GLP	TOTAL
TAXI	3	13	16
MINIVAN	0	4	4
TOTAL	3	17	20
PORCENTAJE	15%	85%	100%

Fuente: Encuestas a los conductores del Asociación de Transporte Mixto El Valle de la Concepción
Elaboración propia

GRÁFICO N° 4. 12: TIPO DE COMBUSTIBLE UTILIZADO

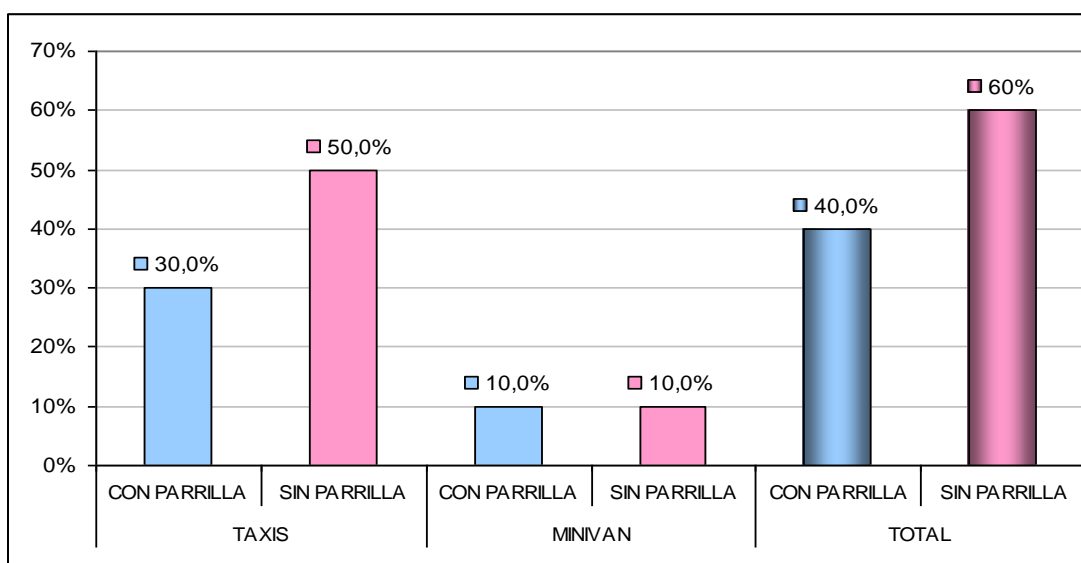
Fuente: Encuestas a los conductores del Asociación de Transporte Mixto El Valle de la Concepción
Elaboración propia

Como podemos ver el 85%(17) de los motorizados utilizan Gas Licuado de Petróleo (GLP) como combustible de los cuales el 65%(13) son taxis y el 20%(3) son minivan; por último 15%(3) son taxis que prefieren Gas Natural Vehicular (GNV) como combustible. Resaltando que ningún chofer de la asociación utiliza gasolina.

CUADRO N° 4.13: DISPONIBILIDAD DE PARRILLA

TIPO DE VEHÍCULO	TAXIS		MINIVAN		TOTAL	
	CON PARRILLA	SIN PARRILLA	CON PARRILLA	SIN PARRILLA	CON PARRILLA	SIN PARRILLA
UNIDADES MOTORIZADAS	6	10	2	2	8	12
PORCENTAJE	30,0%	50,0%	10,0%	10,0%	40,0%	60%

Fuente: Encuestas a los conductores del Asociación de Transporte Mixto El Valle de la Concepción
Elaboración propia

GRÁFICO N° 4.13: DISPONIBILIDAD DE PARRILLA

Fuente: Encuestas a los conductores del Asociación de Transporte Mixto El Valle de la Concepción
Elaboración propia

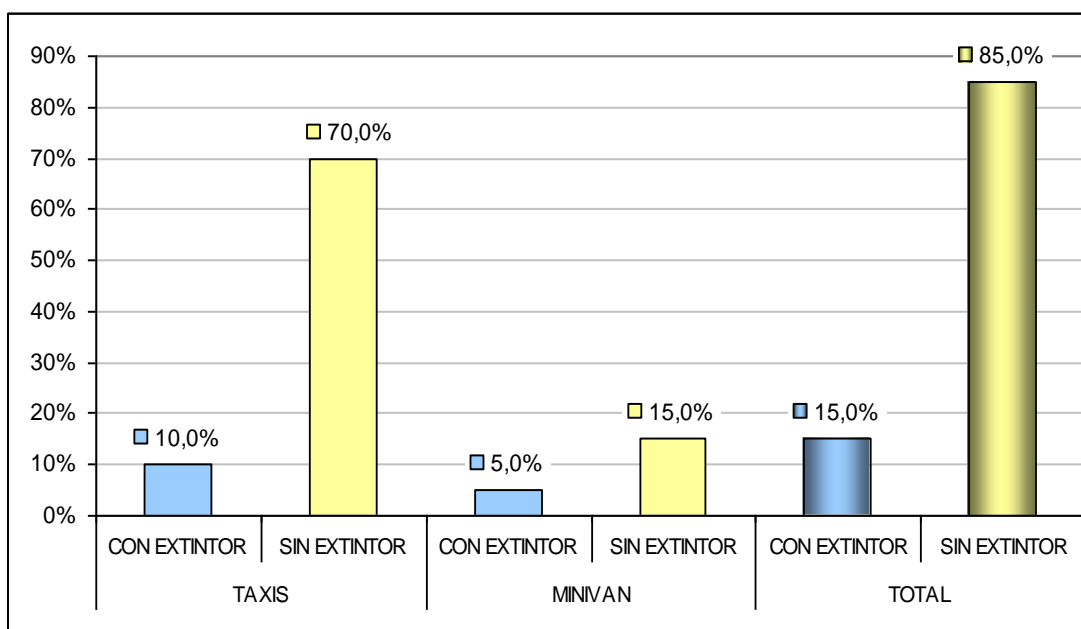
El 60 % (12) de los vehículos no tienen parrilla; el 30% (6) de los vehículos son taxis y tienen parrilla y el 10% (2) de los vehículos son minivan que tienen parrilla.

Por lo que se puede deducir que el servicio es casi exclusivo de pasajeros llevándose muy poca carga.

CUADRO N° 4.14: DISPONIBILIDAD DE EXTINTOR DE INCENDIOS

TIPO DE VEHÍCULO	TAXIS		MINIVAN		TOTAL	
	CON EXTINTOR	SIN EXTINTOR	CON EXTINTOR	SIN EXTINTOR	CON EXTINTOR	SIN EXTINTOR
UNIDADES MOTORIZADAS	2	14	1	3	3	17
PORCENTAJE	10,0%	70,0%	5,0%	15,0%	15,0%	85%

Fuente: Encuestas a los conductores del Asociación de Transporte Mixto El Valle de la Concepción
Elaboración propia

GRÁFICO N° 4. 14: DISPONIBILIDAD DE EXTINTOR DE INCENDIOS

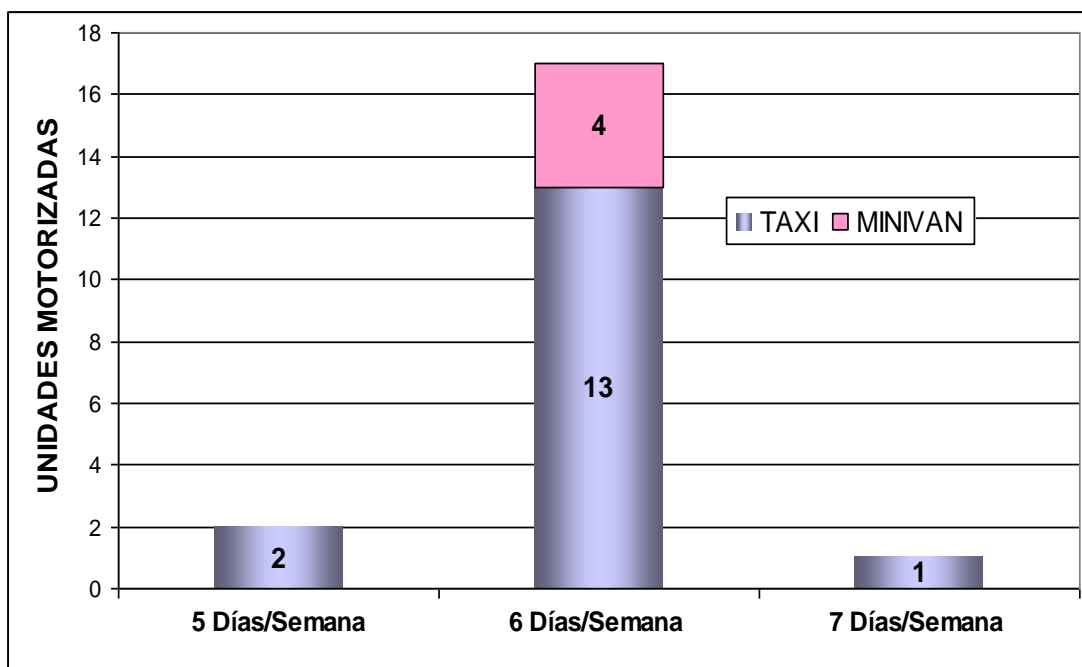
Fuente: Encuestas a los conductores del Asociación de Transporte Mixto El Valle de la Concepción
Elaboración propia

Se observa que el 85 % (17) de los vehículos no cuentan con extintor; el 10% (2) tienen extintor y son taxis y por último el 5% (1) tiene extintor y es minivan.

CUADRO N° 4.15: DÍAS TRABAJADOS POR SEMANA

TIPO DE VEHÍCULO	TAXIS			MINIVAN			TOTAL
	5 Días	6 Días	7 Días	5 Días	6 Días	7 Días	
DÍAS TRABAJADOS	5 Días	6 Días	7 Días	5 Días	6 Días	7 Días	
FRECUENCIA	2	13	1	0	4	0	20
PORCENTAJE	10%	65%	5%	0%	20%	0%	100,0%

Fuente: Encuestas a los conductores del Asociación de Transporte Mixto El Valle de la Concepción
Elaboración propia

GRÁFICO N° 4.15: DÍAS TRABAJADOS POR SEMANA

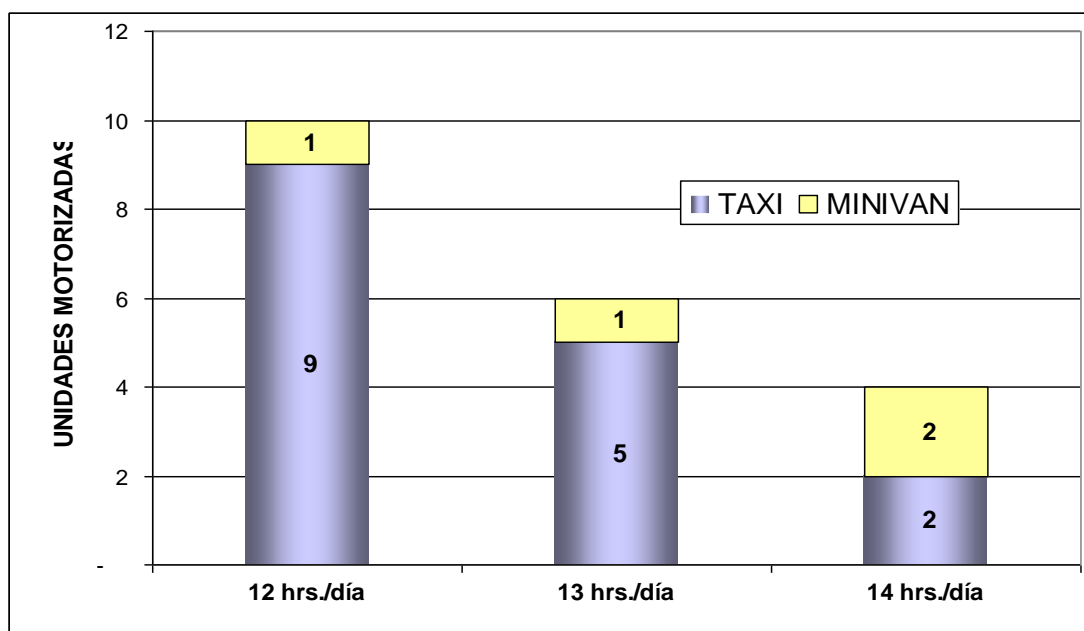
Fuente: Encuestas a los conductores del Asociación de Transporte Mixto El Valle de la Concepción
Elaboración propia

Como se observa en la gráfica, el 85%(17) de las Unidades Motorizadas trabajan 6 días a la semana de las cuales el 65%(13) son taxis y el 20%(4) son minivan; el 10%(2) son taxis que trabajan 5 días por semana, y por último sólo el 5%(1) es un taxi que trabaja los 7 días de la semana.

CUADRO N° 4. 16: HORAS TRABAJADAS POR DÍA

HORAS TRABAJADAS	12 hrs./día	13 hrs./día	14 hrs./día	TOTAL
TAXI	9	5	2	16,00
MINIVAN	1	1	2	4,00
TOTAL	10	6	4	20,00
	50,0%	30,0%	20,0%	100,0%

Fuente: Encuestas a los conductores del Asociación de Transporte Mixto El Valle de la Concepción
Elaboración propia

GRÁFICO N° 4.16: HORAS TRABAJADAS POR DÍA

Fuente: Encuestas a los conductores del Asociación de Transporte Mixto El Valle de la Concepción
Elaboración propia

La gráfica muestra que el 50%(10) trabaja 12 hrs. diarias de los cuales el 45%(9) son taxis y el 5%(1) son minivan; el 30%(6) de los vehículos trabajan 13 hrs. al día de los cuales el 25%(5) son taxis y el 5%(1) son minivan; por último el 20% trabajan 14 hrs. 10%(2) son taxis y 10%(2) son minivan.

Comparando las unidades motorizadas en uso con el reglamento de tráfico y transporte del Municipio de Cercado se llega a las siguientes conclusiones:

- Todos los vehículos que prestan el servicio son vehículos de 4 puertas y 6 puertas.
- El 80% de los vehículos tienen capacidad para 4 pasajeros cómodamente sentados y el restante 20% para 6 pasajeros.
- Sólo el 80 % son modelos que no exceden los 15 años de antigüedad.
- Todos los vehículos están en perfectas condiciones.
- Todos los vehículos tienen sus vidrios laterales, parabrisas y luces en perfecto estado de funcionamiento.
- Ningún vehículo porta la tarifa aprobada por las autoridades competentes.
- Ningún conductor porta su credencial correspondiente

Comparando con el reglamento de taxi seguro.

- Todos los vehículos pueden abrir y cerrar sus ventanillas cuando así lo disponga el usuario.
- Todos cuentan con la visibilidad, luminosidad y ventilación necesarias
- Todos tienen el alumbrado eléctrico interno
- Sólo el 15 % de los vehículos tienen extintor de incendios.
- Ningún vehículo cuenta con luz verde interior para la noche, dispositivo de seguridad destellante externo ni plano de la ciudad,

4.3.1.2.3. OFERTA TOTAL DEL SERVICIO

La disponibilidad del servicio es ininterrumpido los 360 días del año con un número de coches que se detalla en el siguiente cuadro.

CUADRO N° 4. 17: OFERTA TOTAL DE SERVICIO EN DÍAS POR AÑO

	DÍAS OFERTADOS			TOTAL
Días trabajados por año	360 días	288 días	240 días	
Unidades Motorizadas	5	26	7	38
%	13%	68%	18%	100%

Fuente: Encuestas a los conductores del Asociación de Transporte Mixto El Valle de la Concepción
Elaboración propia

Como se observa en la el cuadro, sólo 5 unidades motorizadas ofrecen su servicio todos los días del año; 26 vehículos trabajan 288 días al año y 7 vehículos trabajan 240 días al año.

El servicio está disponible todos los días desde horas 06:00 a.m. hasta las 20:00 p.m. por tanto se dispone de este servicio en promedio 14 hrs. al día, que multiplicadas por 360 días del año se determina que al año el sector oferta 5040 hrs. de servicio de transporte.

4.3.2. BARRERAS DE ENTRADA Y SALIDA EN EL MERCADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS EN EL VALLE DE LA CONCEPCIÓN

En el mercado de transporte público de pasajeros en la localidad de El Valle de la Concepción se pudieron identificar las siguientes barreras de entrada y salida al mercado de servicio de transporte de pasajeros

4.3.2.1. BARRERAS DE ENTRADA: TANGIBLES E INTANGIBLES

Entre las barreras de entrada se pueden diferenciar:

Barreras de entrada tangibles:

- Se debe pagar el derecho de afiliación que asciende a 2.500 Bs. en la Asociación y 2.000 Bs. en el Sindicato.
- Se debe contar con licencia de conducir actualizada.

- Se deben realizar aportes diarios (hoja de ruta) de 2 Bs. para la asociación y 3 Bs. para el Sindicato.
- El costo de inversión para adquirir un vehículo para prestar el servicio es muy elevado nuevos entre 4.000 \$us. y 6.500 \$us. y usados entre 2.500 \$us. y 3.800 \$us. según los propios chóferes.
- Los costos de operación y mantenimiento son elevados unos 1.800 Bs. mensuales.
- Presentar carnet de identidad y de propiedad del vehículo.
- Tener SOAT (Seguro Obligatorio de Accidentes a Terceros) al día.
- Los vehículos deben ser modelo 1990 en adelante o que estén en buen estado.

Barreras de entrada intangibles:

- El socio debe ser oriundo de la provincia Avilés.
- Para que un socio pueda tener dos vehículos en funcionamiento debe tener 2 años de antigüedad en su empresa.

4.3.2.2. BARRERAS DE SALIDA

Entre las barreras de salida que se pudieron determinar:

- Al momento de salirse del Sindicato o Asociación se deben cancelar todas las deudas pendientes que se tengan con los mismos.
- Al momento de desafiliarse se pierde la línea y no se la puede transferir a terceros.
- Sólo se dan permisos temporales hasta tres meses; permisos de mayor duración son con multas económicas.

4.3.3. MAGNITUD Y FLUJO DE PASAJEROS EN LA RUTA VALLE DE LA CONCEPCIÓN-TARIJA

La magnitud de personas transportadas por el sector transporte de el Valle de la Concepción es considerable con respecto a su población, ésto se debe a que una apreciable parte de la población desenvuelve sus actividades tales como estudio, trabajo, venta de productos, compra de insumos y otras en la ciudad de Tarija, haciendo de este modo imprescindible el servicio del transporte.

La magnitud de pasajeros transportados en la época de verano es mayor que en la época de invierno. En base a encuestas a los conductores se pudo determinar que los mismos transportan 780 pasajeros por día lo que comparado con la población del Valle de la Concepción que es de 1.080 hab. es una proporción elevada, este fenómeno se debe a que la mayoría de las personas que utilizan el servicio por lo general se dirigen desde el Valle de la Concepción hacia la ciudad de Tarija o viceversa regresan a su lugar de origen el mismo día.

Cabe señalar que para obtener el número de personas transportadas por día, se consideró – taxis y minivans - la capacidad usada, el número de viajes que realizan y el número de movilidades que hacen servicio por día.

El desarrollo del flujo de transporte de pasajeros en los últimos años ha sido acelerado, ésto se debe principalmente al crecimiento poblacional de la localidad de El Valle de la Concepción, que es de 1,18% (según PDM 2007-2011 del Municipio de Uriondo), que ha provocado la exigencia de transporte, no sólo de el Valle de la Concepción a Tarija sino también de localidades cercanas a el Valle. Una razón es la falta de un cambio en la estructura productiva en la localidad, puesto que no se están desarrollando ni el sector industrial, ni el de servicios y muy poco el sector de construcción. De igual manera, tampoco se está desarrollando la infraestructura y calidad educativa; consecuentemente, una buena parte de la población creciente busca oportunidades de estudio y trabajo en la ciudad capital que, como se recuerda, está a 30 minutos aproximadamente de la capital por carretera pavimentada.

4.3.3.1. TIPO DE USUARIO Y MOTIVACIÓN DE USO DEL SERVICIO

Para poder analizar al usuario de este servicio se realizó una encuesta por muestreo aleatorio simple, tomando como población a los habitantes de las dos OTBs que conforman el Valle de la Concepción que como dijimos es de 1.080 personas y nos dió como resultado un tamaño de muestra de 63 personas encuestadas. Entre los usuarios de este servicio se pudo determinar las siguientes características:

CUADRO N° 4. 18: DISTRIBUCIÓN DE LAS EDADES DE LOS USUARIOS ENCUESTADOS

Rango de Edad	10 - 20 Años	20 - 30 Años	30 – 40 Años	40 – 50 Años	50 o +	TOTAL
Frecuencia	11	11	19	9	13	63
Porcentaje	17%	17%	30%	14%	21%	100%

Fuente: Encuestas a los conductores del Asociación de Transporte Mixto El Valle de la Concepción
Elaboración propia

Según el rango de edad el 30% de las personas encuestadas tienen entre 30 y 40 años de edad; 21% tienen 50 años o más; 17% tienen entre 20 y 30 años; 17% tienen entre 10 y 20 años y el 14% tiene entre 40 y 50 años

CUADRO N° 4.19: ESTADO CIVIL DE LOS USUARIOS ENCUESTADOS

ESTADO CIVIL	SOLTERO	CASADO	VIUDO	CONCUBINO	TOTAL
FRECUENCIA	24	32	6	1	63
PORCENTAJE	38%	51%	10%	2%	100%

Fuente: Encuestas a los conductores del Asociación de Transporte Mixto El Valle de la Concepción
Elaboración propia

En cuanto al estado civil, del total de 63 de los encuestados el 51% respondieron que están casados, el 38% son solteros, el 10% viudo y 2% están en concubinato.

**CUADRO N° 4.20: ACTIVIDADES LABORALES DE LOS USUARIOS
ENCUESTADOS**

ACTIVIDAD	Chofer	Estudiante	Labores de Casa	Profesional	Agricultor	Otros	TOTAL
FRECUENCIA	6	12	13	13	14	5	63
PORCENTAJE	10%	19%	21%	21%	22%	8%	100%

Fuente: Encuestas a los conductores del Asociación de Transporte Mixto El Valle de la Concepción
Elaboración propia

Del total de encuestados, el 22% tienen como actividad principal agricultores, el 21% se dedican a labores de casa, 21% son profesionales 19% son estudiantes, 10% son chóferes y 5% tienen otras actividades.

A continuación se presentan los principales motivos por los cuales la gente de El Valle de la Concepción hace uso del servicio de transporte público, lo cual permitirá observar más claramente los motivos por los cuales la magnitud del flujo de transporte en el Valle de la Concepción es grande.

CUADRO N° 4.21: MOTIVOS DE USO DEL SERVICIO

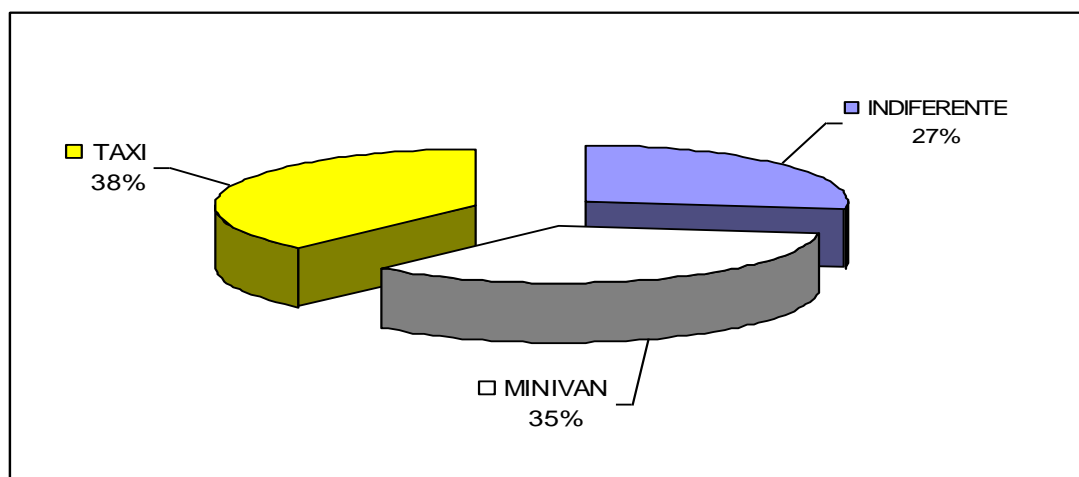
MOTIVOS DE USO	Trabajo	Salud	Provisión insumos mercaderías	Visita a Familiares	Otros	TOTAL
Frecuencia	15	6	33	4	5	63
Porcentaje	19%	13%	48%	9%	11%	100%

Fuente: Encuestas a los conductores del Asociación de Transporte Mixto El Valle de la Concepción
Elaboración propia

En el cuadro, se puede observar claramente la composición de los motivos que inducen al uso del servicio de transporte en el Valle de la Concepción; el motivo principal por el cual los usuarios utilizan el transporte público es para aprovisionarse de mercaderías e insumos en la Ciudad de Tarija con una participación del 52%; el segundo motivo por el cual se usa este medio de transporte es por trabajo tanto en la Ciudad de Tarija como en El Valle de la Concepción con una participación del 24%;

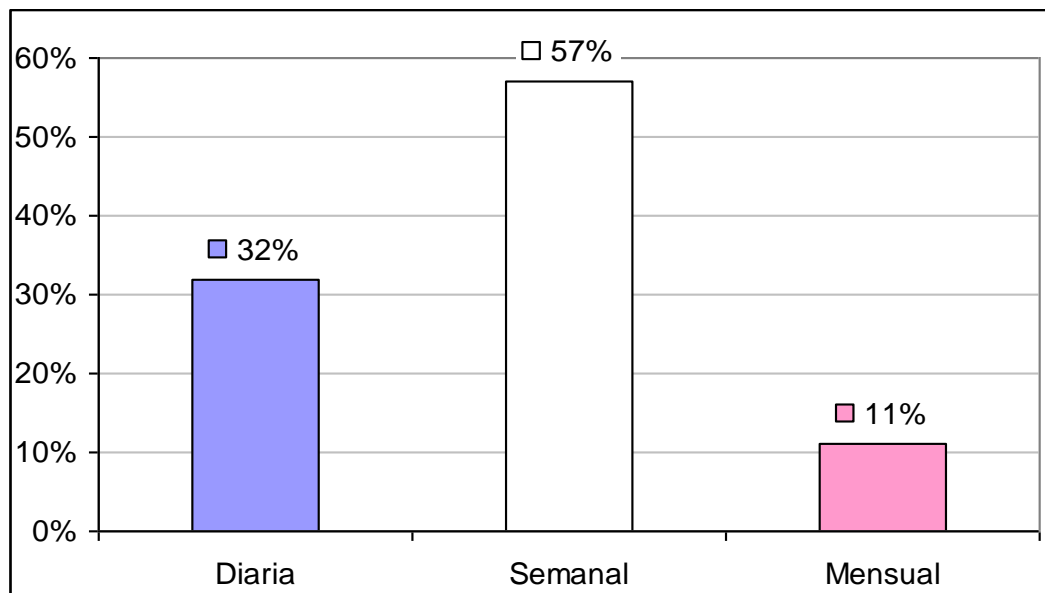
por salud con una participación del 10% ésto porque en la ciudad de Tarija se tiene un servicio más especializado en salud; por razón de visita a familiares se tiene un 6% y por otros motivos se tiene al 8% de los encuestados.

GRÁFICO N° 4.17: PREFERENCIA DE LOS USUARIOS POR EL TIPO DE VEHÍCULO



Fuente: Encuestas a los conductores del Asociación de Transporte Mixto El Valle de la Concepción
Elaboración propia

Como se puede observar el 38% (23 personas) de la población prefiere los taxis, el 35% (22 personas) de la población prefiere los minivan y al 27% (17 personas) de los encuestados es indiferente a utilizar uno u otro servicio.

GRÁFICO N° 4.18: FRECUENCIA DE USO (IDA Y VUELTA)

Fuente: Encuestas a los conductores del Asociación de Transporte Mixto El Valle de la Concepción
Elaboración propia

Otro aspecto importante de analizar, es el referido a la frecuencia de uso del servicio de transporte, con tal motivo se utiliza los datos recopilados igualmente de la encuesta a pobladores de el Valle de la Concepción; resultados que podemos observar en la gráfica No 17 el cual refleja que lo más frecuente es que el uso se lo haga de manera semanal ya que el 57% de las personas encuestadas respondió que hacen uso del servicio de manera semanal; luego siguen los que hacen uso diario con el 32% y por último, los que hacen uso de manera mensual con el 11 % respecto al total.

4.3.3.3. DEMANDA ANUAL DEL SERVICIO

Para calcular la demanda anual total, se calculó la demanda muestral mensual que fue de 567 viajes se dividió entre la población muestral que son 63 personas resultando que en promedio cada persona viaja ida y vuelta 9 veces al mes, multiplicado ésto por 1.080 personas que son la población total del Valle nos da una demanda mensual de

9.720 viajes ida y vuelta por mes y ésto multiplicado por 12 meses nos da una demanda anual de 116.640 viajes ida y vuelta por año.

CUADRO N° 4.22: DEMANDA ANUAL DE VIAJES IDA Y VUELTA

Frecuencia de Viajes Ida y Vuelta	Diario	Semana	Mes	Año
Demanda de la población muestral	20	142	567	6804
Demanda individual promedio de viajes	0,3	2,3	9	108
Demanda población de el Valle	343	2.434,3	9.720	116.640

Fuente: Encuestas a los conductores del Asociación de Transporte Mixto El Valle de la Concepción
Elaboración propia

4.3.4. REQUERIMIENTOS DEL USUARIO

CUADRO N° 4.23: REQUERIMIENTOS DE LOS USUARIOS

Prolongar el horario	Mas coches en servicio	Menor velocidad	Servicio fines de semana	Mejor trato	No conducir ebrios	Reducción de la tarifa	Otros	Total
17	8	6	4	10	5	10	3	63
27%	13%	10%	6%	16%	8%	16%	5%	100%

Fuente: Encuestas a los conductores del Asociación de Transporte Mixto El Valle de la Concepción
Elaboración propia

Como se observa en el cuadro los requerimientos de los usuarios son múltiples y de diversa índole entre los que destacan: con 27% “prolongar las horas de servicio” especialmente en las noches porque algunos trabajan o estudian en la Ciudad de Tarija; luego 16% de los entrevistados sugieren que se debe disminuir la tarifa que se cobra, ésto sobre todo lo piden aquellos que hacen un uso diario del servicio; el 13% solicita que hayan más coches en servicio en especial en las horas pico y fines de semana; el 10% pide seguridad, que no se conduzca muy rápido ni en estado de ebriedad.

4.3.5. DETERMINACIÓN Y ANÁLISIS DE LAS TARIFAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

Las tarifas del servicio de transporte público son fijadas por el Concejo Municipal de la ciudad de Tarija y en coordinación con las instituciones que prestan este servicio. Lamentablemente para aprobar estas tarifas el municipio no elabora una hoja de costos.

El incumplimiento de los cobros de las tarifas correctas está controlado por las mismas instituciones de transporte a través de llamadas de atención y multas.

Respecto al nivel mismo de la tarifa de transporte, se puede indicar, que éstas son relativamente moderadas frente a los ingresos personales de la población del Valle de la Concepción, o al menos, no son prohibitivas; cada vez más gente encuentra aceptable enviar a sus hijos a colegios y universidades en la ciudad de Tarija, encontrando también aceptable hacer sus compras de productos no agrícolas y algunos agrícolas en la ciudad capital (dado que el comercio en el Valle de la Concepción en cuanto a productos agrícolas es insipiente o nulo).

4.3.6. COSTOS DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL PARQUE AUTOMOTOR

Se determinaran los costos de operación y mantenimiento de ambos sindicatos

4.3.6.1. SINDICATO DE TRANSPORTE EL VALLE DE LA CONCEPCIÓN

CUADRO N° 4.24: SINDICATO DE TRANSPORTE EL VALLE DE LA CONCEPCIÓN: COSTOS DE OPERACIÓN MINIVAN (Bs/Año)

UM	M. Obra	Combustible	Lubricante	Filtro	Mantenimiento	Llantas	Bateria	Garaje	Aportes	Impuestos	Total Costos
1	-	10.800	1.440	288	480	2.400	700	-	1.080	220	17.408
2	-	12.960	1.440	288	1.440	1.800	350	-	1.080	168	19.526
3	-	23.040	1.560	240	600	2.400	350	-	1.080	270	29.540
4	10.800	14.400	1.560	240	480	1.800	700	-	1.080	170	31.230
5	-	11.520	1.800	360	300	1.800	700	-	1.080	200	17.760
6	-	19.200	2.160	432	360	1.800	350	-	1.080	230	25.612
7	-	10.080	2.160	432	720	2.400	700	-	1.080	167	17.739
8	-	10.080	1.980	360	400	2.400	700	-	1.080	215	17.215
9	-	10.800	1.200	240	720	2.160	700	-	1.080	160	17.060
10	-	4.800	840	120	720	1.800	700	1.080	1.080	240	11.380
11	-	16.200	1.200	240	600	2.400	600	1.080	1.080	280	23.680
12	-	10.080	1.440	240	720	2.400	700	-	1.080	220	16.880
13	-	12.600	1.200	240	720	2.400	700	-	1.080	200	19.140
14	-	12.960	1.320	240	720	2.400	700	-	1.080	220	19.640

Fuente: Encuestas a los conductores del Asociación de Transporte Mixto El Valle de la Concepción
Elaboración propia

Los costos totales anuales de los minivan varían desde los 11.380 (Bs./Año) hasta los 31.230 (Bs./año). Debido muchos factores principalmente al tipo y cantidad de combustible utilizado.

CUADRO N° 4.25: SINDICATO DE TRANSPORTE EL VALLE DE LA CONCEPCIÓN: COSTOS DE OPERACIÓN VEHÍCULOS TAXIS (Bs/Año)

UM	M. Obra	Combustible	Lubricante	Filtro	Mantenimiento	Llantas	Bateria	Garaje	Aportes	Impuestos	Total Costos
1	-	9.000	1.200	360	480	1.600	650	720	1.080	130	15.220
2	-	10.800	1.200	240	840	2.400	700	-	1.080	80	17.340
3	-	7.200	1.980	396	480	2.400	700	-	1.080	115	14.351
4	-	12.600	1.200	360	840	2.400	350	-	1.080	150	18.980

Fuente: Encuestas a los conductores del Asociación de Transporte Mixto El Valle de la Concepción
Elaboración propia

Los costos totales anuales de los taxis varían desde los 15.220 (Bs./año) hasta los 18.980 (Bs./año). Debido a muchos factores principalmente al tipo y cantidad de combustible utilizado.

4.3.6.2. ASOCIACIÓN DE TRANSPORTE MIXTO EL VALLE DE LA CONCEPCIÓN

CUADRO N° 4.26: ASOCIACIÓN DE TRANSPORTE MIXTO EL VALLE DE LA CONCEPCIÓN: COSTOS DE OPERACIÓN TAXIS (Bs/Año)

UM	M. Obra	Combustible	Lubricante	Filtro	Mantenimiento	Llantas	Bateria	Garaje	Aportes	Impuestos	Total Costos
1	-	5.400	1.200	240	600	2.400	350	-	720	100	11.010
2	-	10.800	1.800	360	720	3.000	700	-	720	150	18.250
3	-	10.800	1.320	360	900	3.000	700	-	720	170	17.970
4	-	10.800	1.800	360	600	2.400	350	-	720	90	17.120
5	-	10.800	1.440	240	600	2.400	700	-	720	142	17.042
6	-	12.960	2.400	480	-	1.200	350	-	720	250	18.360
7	-	10.080	1.800	450	900	1.800	700	-	720	200	16.650
8	-	6.480	1.560	360	840	2.400	350	1.440	720	220	14.370
9	1.080	5.760	1.200	240	480	2.400	700	-	720	100	12.680
10	-	12.960	1.200	240	600	2.400	700	-	720	170	18.990
11	9.600	7.200	1.200	240	-	1.200	350	-	720	120	20.630
12	-	10.800	1.020	180	840	2.400	700	-	720	170	16.830
13	-	10.800	2.400	480	840	1.800	350	-	720	120	17.510
14	-	10.800	1.200	240	960	2.400	700	-	720	140	17.160
15	-	12.960	1.200	240	840	2.400	700	-	720	150	19.210
16	-	6.480	1.440	240	840	2.400	350	-	720	140	12.610

Fuente: Encuestas a los conductores del Asociación de Transporte Mixto El Valle de la Concepción
Elaboración propia

Los costos totales anuales de los vehículos taxis varían desde los 11.010 (Bs./año) hasta los 22.400 (Bs./año). Debido muchos factores principalmente al tipo y cantidad de combustible utilizado.

CUADRO N° 4.27: ASOCIACIÓN DE TRANSPORTE MIXTO EL VALLE DE LA CONCEPCIÓN: COSTOS DE OPERACIÓN MINIVAN (Bs/Año)

UM	M. Obra	Combustible	Lubricante	Filtro	Mantenimiento	Llantas	Bateria	Garaje	Aportes	Impuestos	Total Costos
1	-	12.600	1.980	360	600	2.400	700	-	720	220	19.580
2	-	16.200	1.920	240	720	1.800	350	1.080	720	210	23.240
3	10.800	8.100	1.320	240	600	2.400	700	-	720	150	25.030
4	-	16.200	1.320	240	840	2.400	700	-	720	150	22.570

Fuente: Encuestas a los conductores del Asociación de Transporte Mixto El Valle de la Concepción
Elaboración propia

Los costos totales anuales de los vehículos minivan varían desde los 19.580 (Bs./año) hasta los 25.030 (Bs./año). Debido muchos factores principalmente al tipo y cantidad de combustible utilizado.

4.4. IMPACTO ECONÓMICO Y SOCIAL DEL SECTOR DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN EL VALLE DE LA CONCEPCIÓN

4.4.1. GENERACIÓN DE EMPLEO

El transporte de “el Valle de la Concepción-Tarija” y viceversa genera un empleo directo de 38 personas por día, constituido en su totalidad por chóferes de taxis y minivans, de igual forma, brinda empleo a 2 secretarias que atienden lo referente a control y administración.

En el empleo directo indicado, se ha considerado los días de trabajo en el servicio de transporte que, en este caso, es de lunes a domingo y en horarios continuos.

Por otro lado, el empleo directo está constituido en un 89 % de chóferes propietarios y un 11 % de chóferes contratados. Los contratos de los chóferes se los hace generalmente en la modalidad de porcentaje, arreglado con el respectivo propietario del vehículo, en función de lo recaudado en el día del servicio.

El empleo indirecto del sector transporte en el Valle de la Concepción está constituido por vendedores de alimentos y bebidas, pastilleras, vendedores de repuestos, mecánicos y ayudantes, y otros, que se benefician indirectamente con las actividades que genera el servicio de transporte.

4.4.2. EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y EL PIB

En este acápite se realizar la determinación del aporte que representa el servicio de transporte al PIB o economía del Valle de la Concepción, mediante la comparación de los ingresos de este sector con el PIB del municipio o de las personas que pertenecen al Valle de la Concepción.

Para determinar los ingresos de este sector se determinó primero los cotos totales anuales y los ingresos brutos anuales de cada unidad motorizada tanto del “Sindicato de Transporte El Valle de la Concepción” como de la “Asociación de Transporte Mixto El Valle de la Concepción”, y luego se calcula la relación beneficio-costos.

A continuación se presentan los resultados de dicho análisis en los siguientes cuadros

CUADRO N° 4. 28: SINDICATO DE TRANSPORTE EL VALLE DE LA CONCEPCIÓN: DETERMINACIÓN DEL INGRESO PROMEDIO ANUAL VEHÍCULOS MINIVAN

UM	Promedio Viajes/día	Promedio Viajes/año	Promedio pasajeros por viaje	Promedio pasajeros al año	Tarifa por persona (Bs.)	Ingreso Bruto Anual (Bs.)	Costo Total Anual (Bs.)	Ingreso Promedio Anual (Bs.)
1	8	2.304	5	11.520	5	57.600	17.408	40.192
2	10	2.880	5	14.400	5	72.000	19.526	52.474
3	8	2.304	5	11.520	5	57.600	29.540	28.060
4	10	2.880	4	11.520	5	57.600	31.230	26.370
5	6	1.728	5	8.640	5	43.200	17.760	25.440
6	8	1.920	4	7.680	5	38.400	25.612	12.788
7	8	2.304	5	11.520	5	57.600	17.739	39.861
8	8	2.304	5	11.520	5	57.600	17.215	40.385
9	8	2.880	5	14.400	5	72.000	17.060	54.940
10	4	960	5	4.800	5	24.000	11.380	12.620
11	8	2.880	5	14.400	5	72.000	23.680	48.320
12	8	2.304	5	11.520	5	57.600	16.880	40.720
13	8	2.880	5	14.400	5	72.000	19.140	52.860
14	10	2.880	5	14.400	5	72.000	19.640	52.360
TOTAL	112	33.408	68	162.240	5	811.200	283.810	527.390

Fuente: Encuestas a los conductores del Sindicato de Transporte El Valle de la Concepción
Elaboración propia

Los ingresos anuales de los vehículos minivan del Sindicato de Transporte el Valle de la Concepción varían desde los 16.880 Bs. hasta los 54.940 Bs. debido principalmente a la cantidad de viajes realizados al año y al costo anual del combustible.

En promedio los vehículos minivan del Sindicato ganan al año 37.670 Bs./Año.

**CUADRO N° 4.29: SINDICATO DE TRANSPORTE EL VALLE DE LA
CONCEPCIÓN DETERMINACIÓN DEL INGRESO PROMEDIO ANUAL
VEHÍCULOS TAXIS**

UM	Promedio Viajes/día	Promedio Viajes/año	Promedio pasajeros por viaje	Promedio pasajeros al año	Tarifa por persona (Bs.)	Ingreso Bruto Anual (Bs.)	Costo Total Anual (Bs.)	Ingreso Promedio Anual (Bs.)
1	8	2.304	3	6.912	5	34.560	15.220	19.340
2	8	2.880	3	8.640	5	43.200	17.340	25.860
3	8	1.920	3	5.760	5	28.800	14.351	14.449
4	8	2.304	3	6.912	5	34.560	18.980	15.580
TOTAL	32	9.408	12	28.224	5	141.120	65.891	75.229

Fuente: Encuestas a los conductores del Sindicato de Transporte El Valle de la Concepción
Elaboración propia

Los ingresos anuales de los vehículos taxis en el Sindicato varían desde los 14.351 Bs. hasta los 18.980 Bs. debido principalmente a la cantidad de personas transportadas por año y al costo anual del combustible.

En promedio los taxis del Sindicato ganan al año 18.807 Bs./Año

CUADRO N° 4. 30: ASOCIACIÓN DE TRANSPORTE MIXTO EL VALLE DE LA CONCEPCIÓN: DETERMINACIÓN DEL INGRESO PROMEDIO ANUAL DE LOS TAXIS

UM	Promedio Viajes/día	Promedio Viajes/año	Promedio pasajeros por viaje	Promedio pasajeros al año	Tarifa por persona (Bs.)	Ingreso Bruto Anual (Bs.)	Costo Total Anual (Bs.)	Ingreso Promedio Anual (Bs.)
1	6	1.440	3	4.320	5	21.600	11.010	10.590
2	8	2.304	3	6.912	5	34.560	17.530	17.030
3	8	2.304	3	6.912	5	34.560	17.250	17.310
4	8	2.304	4	9.216	5	46.080	16.400	29.680
5	8	2.304	3	6.912	5	34.560	16.322	18.238
6	8	2.304	4	9.216	5	46.080	18.360	27.720
7	10	2.880	4	11.520	5	57.600	16.650	40.950
8	6	1.728	3	5.184	5	25.920	14.370	11.550
9	8	2.304	3	6.912	5	34.560	22.400	12.160
10	8	2.304	4	9.216	5	46.080	18.990	27.090
11	8	2.304	4	9.216	5	46.080	20.630	25.450
12	8	1.920	3	5.760	5	28.800	16.830	11.970
13	8	2.304	3	6.912	5	34.560	16.790	17.770
14	8	2.880	4	11.520	5	57.600	17.160	40.440
15	8	2.304	3	6.912	5	34.560	19.210	15.350
16	6	1.728	3	5.184	5	25.920	12.610	13.310
TOTAL	124	35.616	54	121.824	5	609.120	272.512	336.608

Fuente: Encuestas a los conductores del Asociación de Transporte Mixto El Valle de la Concepción
Elaboración propia

Los ingresos anuales de los vehículos taxis en la Asociación varían desde los 10.590 Bs. hasta los 40.950 Bs. debido principalmente a la cantidad de pasajeros transportados por año y al costo anual del combustible.

En promedio los vehículos taxis del Sindicato ganan al año 21.038 Bs. /Año.

CUADRO N° 4. 31: ASOCIACIÓN DE TRANSPORTE MIXTO EL VALLE DE LA CONCEPCIÓN DETERMINACIÓN DEL INGRESO PROMEDIO ANUAL VEHÍCULOS MINIVAN

UM	Promedio Viajes/día	Promedio Viajes/año	Promedio pasajeros por viaje	Promedio pasajeros al año	Tarifa por persona (Bs.)	Ingreso Bruto Anual (Bs.)	Costo Total Anual (Bs.)	Ingreso Promedio Anual (Bs.)
1	6	1728	4	6912	5	34560	19580	14980
2	10	2400	4	9600	5	48000	23240	24760
3	8	1920	5	9600	5	48000	25030	22970
4	8	2304	4	9216	5	46080	22570	23510
TOTAL	32	8.352	17	8832	5	176.640	90.420	86.220

Fuente: Encuestas a los conductores del Asociación de Transporte Mixto El Valle de la Concepción
Elaboración propia

Los ingresos anuales de los vehículos minivan en la Asociación varían desde los 14.980 Bs. hasta los 23.510 Bs. debido principalmente a la cantidad de pasajeros transportados por año y al costo anual del combustible.

CUADRO N° 4.32: PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS EN EL PIB DEL VALLE DE LA CONCEPCIÓN

PIB per cápita Tarija 2007	Población Valle de la Concepción	PIB Valle de la Concepción	Ingreso Total Anual Transporte Publico Valle de la Concepción	Porcentaje de participación Transporte Público en el PIB Valle de la Concepción
34.338	1.080	37.085.040	1.025.447	2,77%

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas INE
Elaboración propia

El servicio de transporte público del Valle de la Concepción genera un Ingreso Anual de 1.025.447 Bs., representando este monto aproximadamente el 2,77% en la participación del PIB del Valle de la Concepción.

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 CONCLUSIONES

1. El análisis del transporte público del Valle de la Concepción, confirma la hipótesis planteada que el tipo de mercado existente es oligopolio, pero un modelo de oligopolio tipo cartel, donde existe una confabulación o acuerdo entre las empresas para compartir ganancias monopólicas.
2. Se pudieron identificar barreras de entrada al mercado como ser: Pago del derecho de afiliación; licencia de conducir actualizada; pago de aportes sindicales; costos de inversión, operación y mantenimiento elevados; ser oriundo de la provincia Avilés y salida al mercado de servicio de transporte de personas
3. El transporte público oferta servicios en las modalidades de taxis y minivan. Los oferentes están organizados en Sindicatos y Asociaciones.
4. El transporte público del Valle de la Concepción ha trasladado personas del Valle de la Concepción a Tarija y viceversa en una magnitud importante, llegando a un flujo estimado para el 2008, de aproximadamente 345.600 personas. De igual forma, se determina que la época de mayor afluencia de pasajeros es la de verano en especial las fiestas de carnaval y de la vendimia y la de menor afluencia la época de invierno.
5. El aporte del sector transporte público de personas al PIB del Valle de la Concepción es de Bs.1.025.447 (2,77 de participación), para el año 2008, lo cual se considera representativo, más si se considera que junto al sector vitivinícola son los dos sectores más importantes de la economía en el Valle de la Concepción.

6. El sector transporte público estudiado, es un importante generador de empleo para el Valle de la Concepción, pues, la totalidad del empleo directo generado es para la población económicamente activa (PEA) de el Valle de la Concepción.
7. Las tarifas cobradas para el 2008 en el sindicato de transporte el Valle de la Concepción son superiores a los costos. Ésto representa ingresos netos promedio por unidad económica en el Sindicato de transporte el Valle de la Concepción de 2790 Bs. mes. El Sindicato de transporte el Valle de la Concepción, por tanto, se encuentra operando con utilidades positivas, que en términos de ingresos familiar son aceptables.
8. Las tarifas cobradas para el 2008 en la Asociación de transporte mixto el Valle de la Concepción son superiores a los costos. Ésto representa ingresos netos promedio por unidad económica en la Asociación de transporte mixto el Valle de la Concepción de 1.762 Bs. mes. El Sindicato de transporte el Valle de la Concepción, por tanto, se encuentra operando con utilidades positivas, menores a las del sindicato debido principalmente a que transportan menor volumen de pasajeros por año.
9. El ítem de mayor peso relativo en la estructura de los costos del servicio es el combustible constituyendo el 60,5% del costo total.
10. Los ingresos generados por este sector benefician a un gran número de familias de El Valle de la Concepción, que tienen como fuente principal de ingreso el servicio de transporte público. Se considera los ingresos del sector transporte en estudio son moderados en relación con el ingreso promedio estimado necesario para la canasta básica familiar para el Valle de la Concepción.

5.2. RECOMENDACIONES

- Se recomienda la elaboración de la hoja de costos del servicio de transporte actualizada por parte de las organizaciones del transporte del Valle de la Concepción para que se tenga una determinación más precisa tanto de costos como de ingresos de este sector.
- Mejorar la organización de los sindicatos, para que los mismos puedan ofrecer un servicio de mejor calidad, de acuerdo a los requerimientos de los usuarios.
- Mayor apoyo de las entidades gubernamentales como Alcaldía y Subprefectura, en lo referente a la infraestructura vial dentro del pueblo del Valle de la Concepción, porque el mal estado de estas vías incrementa los costos de mantenimiento de los vehículos, además de reflejar una mala imagen ante los visitantes locales y extranjeros.