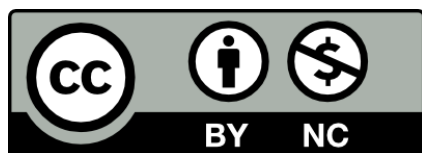


IMPACTO DE LAS MEDIDAS IMPLEMENTADAS POR EL GOBIERNO DURANTE LA
PANDEMIA EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL
VILLAVICENCIO - RESTREPO- (META)



JÉSSICA MARIÁN CARRILLO NARVÁEZ
YENNY JASLIT GUEVARA PRIETO



UNIVERSIDAD SANTO TOMÁS
FACULTAD DE CONTADURÍA PÚBLICA
VILLAVICENCIO

2021

IMPACTO DE LAS MEDIDAS IMPLEMENTADAS POR EL GOBIERNO DURANTE LA
PANDEMIA EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL
VILLAVICENCIO - RESTREPO- (META)

JÉSSICA MARIÁN CARRILLO NARVÁEZ
YENNY JASLIT GUEVARA PRIETO

Trabajo De Grado Presentado Como Requisito Para Optar Al Título De Contador Público

Director:

JORGE ARTURO BOLAÑOS BRICEÑO
Economista, PhD en Geografía

Codirector:

MILTON HERNANDO TRIANA LOZANO
Contador Público

UNIVERSIDAD SANTO TOMÁS
FACULTAD DE CONTADURÍA PÚBLICA
VILLAVICENCIO

2021

Autoridades Académicas

José Gabriel Mesa Angulo, O.P.

Rector General

Eduardo González Gil, O.P.

Vicerrector Académico General

José Antonio Balaguera Cepeda, O.P.

Rector Sede Villavicencio

Rodrigo García Jara, O.P.

Vicerrector Académico Sede Villavicencio

Javier Mauricio Álzate Tabares

Decano Facultad de Contaduría Pública

Notas de Aceptación

Javier Mauricio Álzate Tabares

Decano de la facultad

Jorge Arturo Bolaños Briceño

Director trabajo de grado

Milton Hernando Triana Lozano

Codirector

Villavicencio, 06 noviembre de 2021

Agradecimientos

En primer lugar, agradezco a Dios por permitirme compartir mis logros con mis seres queridos, agradezco a mis padres y hermanos por su apoyo en cada proyecto, por ayudarme a cumplir de manera brillante el desarrollo de esta tesis. También quiero agradecer a todos los docentes que me han acompañado y brindado su apoyo y aprendizaje a lo largo de mi carrera profesional. A la universidad Santo Tomás por darme la oportunidad de aprender y convertirme en un profesional. Muchas gracias y Dios los bendiga.

JENNY JASLIT GUEVARA PRIETO

Agradezco A Dios por mi Vida, y por haberme dado unos padres tan excelentes en todo el sentido de la palabra, a mi Madre quien lucho conmigo, porque yo fuera profesional, contadora publica, una mujer con una cualidad de ser trabajadora e incansable siempre , a mi Padre El amor de mi vida, el que me enseñó que nunca debía rendirme a pesar de las adversidades, a él, le rindo este homenaje, quien hoy no puede ver mis logros, pero sé que desde arriba me sonríe todos los días y celebra mis metas, también , INFINITAS GRACIAS , a todas aquellas personas que hicieron posible que yo finalizara esta etapa de mi vida, Gracias! ¡¡¡Solo me queda una inmensa Gratitude!!!

JÉSSICA MARIÁN CARRILLO NARVÁEZ

Contenido

Resumen	11
1 Introducción	13
2 Planteamiento del problema	14
2.1 Descripción del problema	14
2.2 Pregunta (s) de investigación:	15
3 Objetivos.....	16
3.1 Objetivo general.....	16
3.2 Objetivos específicos	16
4 Justificación	17
5 Alcance del proyecto	21
6 Antecedentes.....	23
7 Marco referencial	27
7.1 Marco Teórico:	27
7.1.1 Transporte y su importancia	27
7.1.2 Transporte en tiempos de COVID -19.....	27
7.1.3 Tipos de transporte	28
7.1.3.1 Transporte Aéreo	28
7.1.3.2 Transporte Fluvial.....	28
7.1.3.3 Transporte Marítimo	29
7.1.3.4 Transporte Férreo.....	29
7.1.3.5 Transporte Terrestre.....	29
7.2 Movilidad y transporte intermunicipal	29
7.3 Entidades reguladoras en materia de transporte	30
7.4 Terminal de transporte	31
7.5 Marco Legal.....	31
8 Metodología.....	33
8.1 Diseño de investigación.....	33
8.2 Tipo de investigación.....	34
8.3 Tipo de Muestra	34
8.4 Fuentes de investigación.....	35

8.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos	35
9 Resultados y análisis.....	36
10 Conclusiones.....	43
11 Recomendaciones	44
12 Bibliografía	45
Anexos	49

Lista de Tablas***Pág.***

Tabla 1. <i>Número de pasajeros transportados en la terminal de transporte de Villavicencio.</i>	26
Tabla 2. <i>Marco Legal.....</i>	31
Tabla 3. <i>Resolución número 0001537 de 2020 hoja n° 4.....</i>	37
Tabla 4. <i>Capacidad y precio del costo de transporte en el Campero.....</i>	39
Tabla 5. <i>Capacidad y precio del costo del transporte en Buseta</i>	40
Tabla 6. <i>Costo operacional del vehículo antes de la pandemia vs pandemia.</i>	41

Lista de Figuras

	Pág.
Figura 1. <i>Despacho de vehículos acumulado</i>	18
Figura 2. <i>Despacho de pasajeros acumulado.....</i>	18
Figura 3. <i>Crisis del coronavirus</i>	20
Figura 4. <i>Mapa del departamento del meta.</i>	22
Figura 5. <i>Comparativo de despachos de vehículos (VH) y de pasajeros (PS) de los años 2019 y 2020.....</i>	25

Lista de anexos

	Pág.
Anexo 1. <i>Levantamiento fotográfico</i>	49
Anexo 2. <i>Formato de entrevista.</i>	51
Anexo 3. <i>Certificado de existencia.</i>	52

Resumen

Un nuevo proyecto que inicio las Naciones Unidas en busca de ayudar a los países subdesarrollados a llevar la pandemia en la cual proponían mantener operativas las redes de transporte, al flujo de bienes y servicios, al tiempo que contiene la propagación del virus del COVID-19. El proyecto implemento soluciones, estándares, directrices, métricas, herramienta y metodologías para construir capacidad de adaptación del transporte.

Además, el transporte se considera el transporte como un negocio bastante rentable para las economías que rigen Colombia y el mundo, bien sea acuático, terrestre y/o aéreo, tanto de carga como de pasajeros. En el año 2020 hubo un gran impacto económico, esto pese a la pandemia mundial, ya que las compañías se encontraban siguiendo los parámetros del Gobierno Nacional y el aislamiento preventivo obligatorio para Colombia.

Por tal motivo el presente proyecto es desarrollado con el fin de investigar uno de los sectores de Transporte intermunicipal de (Villavicencio hacia Restrepo – Meta) afectados en estos tiempos de crisis, del mismo modo dar una visión más amplia de la problemática que ha generado la pandemia a este un sector tan importante para la movilidad. El transporte juega un rol crucial en la economía, es un factor clave en la determinación de costos para los diferentes bienes y servicios que se comercializan en un mercado cada vez más exigente y cambiante. Su rol en la industria es de suma importancia para el traslado de insumos, materias primas y productos terminados para diversas industrias y clientes en territorios nacionales e internacionales.

Palabras clave: Economía, transporte, intermunicipal, covid-19

Abstract

A new project that the United Nations began in search of helping underdeveloped countries carry out the pandemic in which they proposed to keep transport networks operational, the flow of goods and services, while containing the spread of the COVID virus -19. The project implemented solutions, standards, guidelines, metrics, tools and methodologies to build capacity for transport adaptation.

Transportation is considered a fairly profitable business for the economies that govern Colombia and the world, whether it is water, land and / or air, both cargo and passengers. In 2020 there was a great economic impact, this despite the global pandemic, since the companies were following the parameters of the National Government and the mandatory preventive isolation for Colombia.

For this reason, this project is developed in order to investigate one of the sectors of intermunicipal transport of (Villavicencio to Restrepo - Meta) affected in these times of crisis, in the same way to give a broader vision of the problems that have generated the This is a pandemic so important for mobility. Transportation plays a crucial role in the economy; it is a key factor in determining costs for the different goods and services that are marketed in an increasingly demanding and changing market. Its role in the industry is of utmost importance for the transfer of inputs, raw materials and finished products for various industries and clients in national and international territories.

Keywords: Economy, transport, intermunicipal, covid-19

1. Introducción

El transporte es un sector estratégico básico para el desarrollo global de la economía, por distintos motivos, uno de ellos y muy importante es que garantiza la movilidad de los ciudadanos, también responde a la libre circulación de mercancías y constituye una herramienta básica para incrementar la productividad de los sectores productivos. Así, como también ha quedado demostrada la estrecha correlación entre el desarrollo económico – social y la movilidad. (Bureau Veritas, 2017)

Hoy en día ha sido posible evidenciar que la movilidad hace parte fundamental del desarrollo de una ciudad, y más que eso vemos como año, tras año el transporte público busca innovar su servicio para que los pasajeros se sientan más complacientes de tomar dicho servicio público de transporte.

A comienzos del año 2020, el país se paralizó con (el COVID-19) esta pandemia llegó a todo el mundo y con ello trajo consecuencias en todo el ámbito socioeconómico como el servicio de transporte, desempleos, falta de dinero y esto conllevó a generar un gran impacto en la salud, la cultura y factores decisivos en el desarrollo de la sociedad.

Por ende, De este modo, será analizado el impacto de la pandemia en el transporte intermunicipal (Villavicencio – Restrepo), específicamente. Cabe aclarar que, con el desarrollo de la presente revisión, será posible cuantificar el impacto en movilización de pasajeros en el transporte de Villavicencio hacia Restrepo, además de identificar las implicaciones de la pandemia en términos de demanda de pasajeros y caracterizar el efecto de la pandemia en términos de oferta de transporte, así mismo, será posible cuantificar económicamente el impacto de la pandemia en el transporte público.

2. Planteamiento del problema

2.1 Descripción del problema

La economía en el transporte público en Colombia y el resto del mundo enfrenta uno de los choques más fuertes como consecuencia de la pandemia del Covid-19. Luego de un buen desempeño en los años anteriores. Morón, Marín, & Aponte (2020) “señalan que, en un escenario en donde la operación de los diferentes sectores económicos se reduce entre un 37% a 49% producto de las medidas de aislamiento preventivo, el costo económico asociado está en el rango de 48 a 65 billones de pesos (4,5% a 6,1% del PIB) por mes”.

Destacando que, en términos económicos, el transporte público (TCP) posibilita la reproducción de la fuerza laboral a través del desplazamiento masivo de la mano de obra, porque incrementa las grandes economías de escala y la productividad general de la ciudad. Urbanísticamente, el TPC tiene efectos sobre la dimensión y configuración socio-espacial de la ciudad. A nivel cultural, posibilita relaciones sociales diferentes a las estrictamente productivas y genera espacios en el cual el ciudadano puede representar e imaginar la ciudad y los otros. (Urrutia, 2019)

Se considera el transporte como un negocio bastante rentable para las economías que rigen Colombia y el mundo, bien sea acuático, terrestre y/o aéreo, tanto de carga como de pasajeros, se mira desde ya un gran impacto económico, esto pese a que las compañías se encuentran siguiendo los parámetros del Gobierno Nacional y el aislamiento preventivo obligatorio para Colombia, por tal razón confían que esta situación no se prolongue por muchos meses. Debido a que, dicen, pierden alrededor de \$5.500 millones diarios por frenar su operación, cabe resaltar que en el estudio del decreto 482 de marzo, en el cual se dictan medidas sobre la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura, dentro del Estado de Emergencia, con ponencia del magistrado Alberto Rojas Ríos, la consideró que las normas cumplen con los requisitos sustantivos de finalidad y conexidad (La Opinión, 2020). Pero la realidad es que el pueblo colombiano puede manifestar su pensamiento de otra manera, es así como surge el interrogante **¿Cuál fue el impacto que tuvo las medidas implementadas por el gobierno durante la pandemia en las empresas de transporte intermunicipal de Villavicencio hacia Restrepo-Meta?**

En el departamento del Meta en la ciudad de Villavicencio, los transportadores de pasajeros de servicio intermunicipal se vieron obligados a cerrar sus operaciones, debido al impacto económico que directa e indirectamente postula a una crisis en el transporte de servicio intermunicipal, además es un sector al cual le resulta un poco complejo “reinventarse” y es por ello que las obligaciones económicas que eran solventadas debido al ingreso que este generaba se encuentran en no pago pero no suspendidas, entre estas obligaciones encontramos el pago de arriendo, créditos (automotores, estudio, etc.), servicios públicos y demás obligaciones.

Además, resulta difícil la situación para los transportadores de la ciudad de Villavicencio, en la cual, el eje económico principal son los pasajeros, debido a las múltiples condiciones que exige el Gobierno Nacional se encuentran la mayoría sin operación y de ahí generar estrategias que permitan balancear la situación se ha convertido en un reto para toda la nación, sin embargo es algo fundamental si se quiere salir adelante y si las empresas quieren sostenerse, pues este sistema debe continuar funcionando ya que el movimiento de personas y mercancías es imprescindible, no una elección. Los médicos y las enfermeras deben desplazarse al trabajo. Los hospitales tienen que recibir los suministros que necesitan. Los ciudadanos confinados necesitan que las provisiones se entreguen a las tiendas. No menos importante es que las cadenas de suministro internacionales deben continuar moviéndose de la manera más fluida posible para limitar al máximo el inevitable impacto económico. (Lozano, 2020)

2.2 Pregunta (s) de investigación

¿Cuál fue el impacto que tuvo las medidas implementadas por el gobierno durante la pandemia en las empresas de transporte intermunicipales de Villavicencio hacia Restrepo (Meta) durante el año 2020?

3 Objetivos

3.1 Objetivo general

Analizar el impacto causado en las empresas de transporte intermunicipal específicamente de Villavicencio hacia Restrepo, por las medidas implementadas por el gobierno para controlar la pandemia (COVID-19).

3.2 Objetivos específicos

Identificar las estrategias implementadas por el gobierno para el sector del transporte intermunicipal en tiempo de pandemia.

Recopilar información de la incidencia de las medidas adoptadas en las personas que trabajan en el transporte intermunicipal de Villavicencio hacia Restrepo.

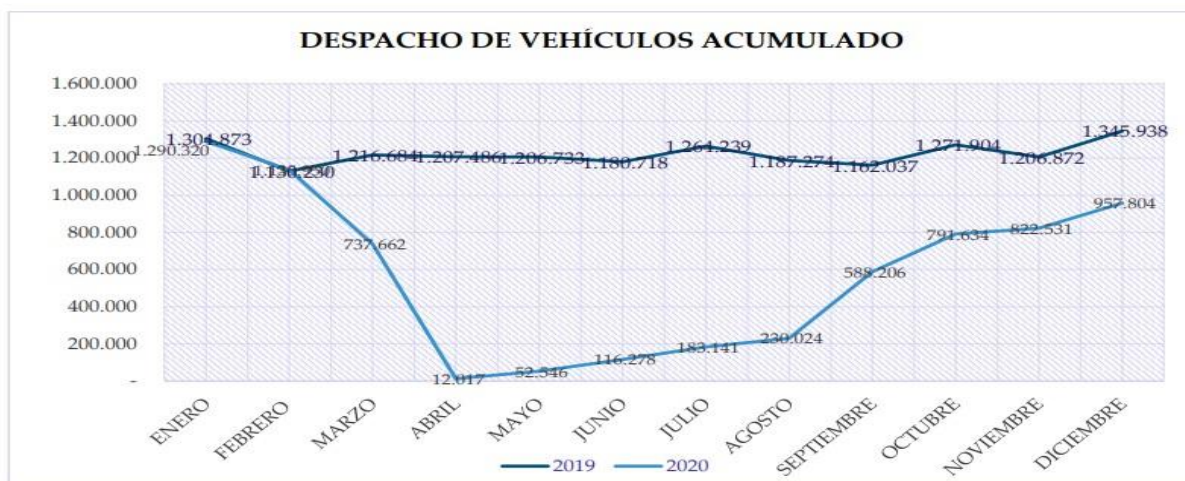
Evaluar la reducción de los ingresos de los prestadores de servicio intermunicipal Villavicencio-Restrepo durante la época de pandemia.

4 Justificación

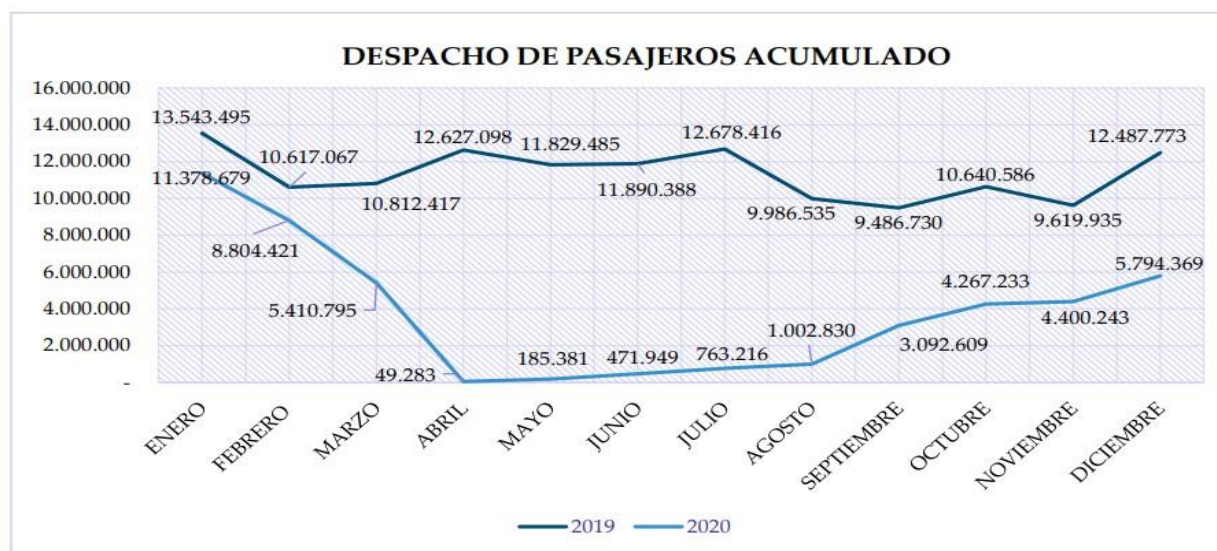
El servicio público de transporte publico terrestre automotor de pasajeros por carretera (transporte municipal). Se encuentra en una situación de baja demanda por consecuencia del Covid-19 donde los pasajeros han dejado de utilizar los servicios de las empresas de transporte habituales por diferentes restricciones del gobierno nacional. Por esta misma razón los medios de transporte despachan menos vehículos en la cual afecta directamente los ingresos de las empresas y amenaza la sostenibilidad de esta.

Según Consejo Superior de Transporte (2021) comenta que en el año 2019 se despacharon 14.865.856 vehículos de transporte municipal a nivel nacional. En los primeros dos meses el comportamiento de los despachos estuvo acorde al histórico del mercado, pero comenzando marzo donde fue el inicio oficial de la pandemia, la disminución de los despachos fue significativa ya por directrices del gobierno nacional restringió al mínimo de operaciones de las terminales. En los siguientes meses con ayuda del centro de logístico y transporte de Colombia, se dio una leve mejoría en lo que corresponde los meses de abril hasta diciembre, pero de igual manera no hubo la mejoraría esperada por la secretaria de movilidad y transporte, haciendo que el cierre del año 2020 se despachara solo 6.918.113 de vehículos. Además, si estas cifras se manejan en puntos porcentajes vemos que los despachos disminuyeron un 52.9% respecto al año anterior haciendo que sea una de las cifras mínimas históricas en despachos como se evidencia en la Figura 1.

De igual forma según estadísticas del Consejo superior de Transporte (2021), el número de pasajeros despachados desde terminales de transporte en el año 2019 fue de 136.219.925 mientras que para el año 2020 el reporte evidencia que fue de 45.621.008, lo que representa una disminución total del 66.50% del número de pasajeros movilizados respecto al año anterior. Esta disminución se explica por la entrada en vigor de protocolos de bioseguridad que obligan al distanciamiento social dentro de los vehículos del transporte intermunicipal como se evidencia en la Figura 2

Figura 1.*Despacho de vehículos acumulado*

Nota. Comparativo de despacho de vehículos desde terminales de transporte en los años 2019 y 2020. Adaptado por (Garcia, 2021)

Figura 2.*Despacho de pasajeros acumulado*

Nota. Comparativo de despacho de pasajeros desde terminales de transporte en los años 2019 y 2020. Adaptado por (Garcia, 2021)

Además, se evidenció una gran pérdida para las estaciones de transporte en la cual reportes oficiales emanadas por la corporación Nacional de Terminales y Transporte (Conalter), informan

que las terminales han perdido más de 35.000 mil millones de pesos colombianos por la pandemia. Según Socorras. A (2021) ‘‘Las terminales somos un servicio conexo para el sector transporte y nos vemos afectadas por la falta de movilidad. El sector, o las agremiadas, reportaron el año pasado pérdidas superiores a los \$22.000 millones, entendiendo que en 2019 se generaron más de \$13.000 millones en ganancias, las pérdidas reales son de más de \$35.0000 millones’’. Haciendo que esas cifras sean alarmantes para la economía de nuestro país ya que, según la asociación, cerca del 90% de los ingresos provienen de la tasa de uso y el cobro a la empresa de transporte por hacer uso de la terminal por cada despacho.

De igual forma el Gobierno Nacional de Colombia con la ayuda de las Naciones Unidas y 5 asociaciones más buscan la manera de aprovechar e implementar la experiencia, normas y herramientas de los países desarrollados. En la cual se va adaptando progresivamente frente a la pandemia. Por ello el Gobierno nacional ha expedido múltiples beneficios para el transporte terrestre como por ejemplo circulares en las cuales dan beneficios tanto a las empresas como a los pasajeros.

En cuanto a las estrategias presentadas por la superintendencia de transporte, contempla la reducción de costos para las empresas de transporte, la superintendencia de transporte identifico junto con el sector privado los costos que se pueden eliminar de igual forma se modificó la fórmula para la liquidación de la contribución especial que se paga por parte de los vigilados,

‘‘parar que se tenga como base la liquidación de los ingresos reales y no los ingresos proyectos de la empresa’’ (Portafolio, 2020).

Como segunda medida, habrá diferimiento de costos en la cual se puedan eliminar, por lo que las entidades a cargo están trabajando para identificar qué obligaciones de los empresarios se pueden aplazar, para que no se generen en este momento sino con posterioridad, así mismo según

Portafolio (2020) como tercera medida, ‘‘la superintendencia de transporte se encuentra revisando mecanismos que forjen liquidez a la empresa en estos momentos de crisis’’. Esto quiere decir que han revisado más de 15.000 procesos sancionatorios para poder tomar decisiones respecto a ello, de igual forma están levantando embargos de sanciones que habían sido impuestos de manera injusta entre los años 2016 y 2018, además han exonerado a los empresarios de multas por más de 4.800 millones que ya eran exigibles. Finalmente, se inició la devolución de más 2.000 millones por multas que los empresarios que ya pagaron, para que los empresarios puedan cobrarle a la superintendencia de transporte.

Por otro lado, el gremio del Consejo Superior del Transporte ha desarrollado estrategias de reactivación económica, en la cual ha impactado positivamente y una mejora progresiva haciendo que haya un restablecimiento en temas de transporte. Sin embargo, no hay mucha mejoría respecto al tema de transporte ya que el índice de contagio sigue creciendo como se evidencia en la Figura 3

Figura 3.

Crisis del coronavirus



Nota. Datos acumulados de contagios de julio de 2020 hasta septiembre de 2021.
Adaptado de (Instituto Nacional de Salud, 2021).

5 Alcance del proyecto

La crisis de salud mundial que estamos experimentando no había sido vista durante más de un siglo. En esta crisis sin precedentes, todos los países y todos los ámbitos de la vida cotidiana se han visto profundamente afectados y confusos, uno de los sectores más golpeados por la parálisis total del mundo entero es el del transporte, en nuestro país especialmente el sector de transporte regional o intermunicipal, ha sufrido las mayores consecuencias, pues los núcleos familiares que se sostenían de estos ingresos, se han visto paralizados, por un hecho jamás antes visto en la historia la restricción de movimiento de personas, pues la única arma que poseemos actualmente contra el virus es limitar el contacto humano en la medida de lo posible. El virus es incapaz de viajar; somos nosotros los humanos los que, sin quererlo, lo transportamos a nuevos lugares donde puede causar más daño (Lozano, 2020).

Por tal motivo el presente proyecto es desarrollado con el fin de investigar uno de los sectores más afectados en estos tiempos de crisis, del mismo modo dar una visión más amplia de la problemática que ha generado la pandemia a este un sector tan importante para la movilidad no solo de una ciudad sino de todo el país, El transporte juega un rol crucial en la economía; es un factor clave en la determinación de costos para los diferentes bienes y servicios que se comercializan en un mercado cada vez más exigente y cambiante. (El portal del transporte mexicano, 2018)

Además, hay que tener en cuenta que como lo afirma Lozano. F (2020) secretario general del International Transport Fórum (ITF) “El sector del transporte se encuentra en una situación totalmente sin precedentes. Uno de sus principales papeles en la sociedad es permitir que los ciudadanos se encuentren cara a cara, es quizás el principal facilitador de la interacción social. Ahora, esa función se ha detenido como resultado de las restricciones existentes en todo el mundo.

Teniendo en cuenta todos estos aspectos, planteamos nuestro problema, pretendiendo hacer un análisis del impacto de las medidas implementadas por el gobierno para las empresas de transporte intermunicipal específicamente (Villavicencio Hacia Restrepo – Meta), logrando así una investigación a uno de los sectores más afectados durante la pandemia como se logra ver en este mapa.

Figura 4.

Mapa del departamento del meta.



Nota. Mapa del departamento del meta haciendo énfasis en el transporte de Villavicencio hacia restrepo y viceversa, adaptado por (Toda Colombia, 2019)

6 Antecedentes

Teniendo en cuenta que vivimos una crisis sin precedentes y que todos los países y todos los ámbitos de la vida cotidiana se han visto profundamente afectados, confundidos y paralizados. analizamos uno de los sectores más golpeados por la parálisis total del mundo entero el cual es el del transporte, en nuestro país especialmente el sector de transporte regional o intermunicipal, ha sufrido las mayores consecuencias, pues los núcleos familiares que se sostenían de estos ingresos, se han visto notablemente afectados, por un hecho jamás antes visto en la historia la restricción de movimiento de personas, pues la única arma que poseemos actualmente contra el virus es limitar el contacto humano en la medida de lo posible. El virus es incapaz de viajar; somos nosotros los humanos los que, sin quererlo, lo transportamos a nuevos lugares donde puede causar más daño (Lozano, 2020) de este modo y para solidificar nuestro proyecto nos disponemos a citar diferentes referentes que están ligados a nuestros objetivos durante el desarrollo de este.

En primer lugar, citamos la tesis titulada diagnostic, Analysis and proposal of public transport in the metropolitan area of Monterrey (diagnóstico, análisis y propuestas sobre el transporte público del área metropolitana de Monterrey), realizada por Palomo. H (2017) en la que básicamente se plantea que su realización está justificada a causa de la congestión y saturación vial que se ha incrementado paulatinamente en el área metropolitana de Monterrey. Esto en conjunto con la búsqueda actual del mejoramiento ambiental, la implementación de la movilidad como parte de los asentamientos humanos y una clara deficiencia del transporte público del AMM (Área Metropolitana de Monterrey) conlleva a generar propuestas para generar valor al transporte público. Esta misma tesis nos permite enfocarnos en una realidad no muy lejana a la de Villavicencio, puesto que conocemos normalmente el panorama congestionado al que se enfrentan transportadores y pasajeros.

Por otra parte, es fundamental resaltar que esta investigación se llevó a cabo bajo un estudio cualitativo en el cual se estudió el caso del Área Metropolitana de Monterrey (AMM). Para ello se siguió con una primera inmersión de información sobre el tema, seguido por una estructuración del marco jurídico del estado a diferentes niveles de gobierno, para Introducción, Diagnóstico, Análisis y Propuestas sobre el Transporte Público del Área Metropolitana de

Monterrey, México, luego describir y analizar la estructura actual del transporte público del AMM y finalmente, la generación de propuestas en base a los diferentes mecanismos

normativos y económicos que tiene la ciudad. modelo que podemos implementar bajo el desarrollo de nuestro proyecto anexando un margen cuantitativo puesto que pretendemos analizar cifras relacionando a la población objeto (Palomo, 2017).

En cuanto a un panorama general o mejor a nivel global, el proyecto realizado por González. P (2013) titulado Transporte y Logística Internacional, nos muestra el desarrollo que debe evidenciarse a nivel internacional frente al transporte y la relación logística para que este fluya de manera correcta por medio de un análisis de mercados muy competitivos los plazos de entrega suelen ser muy estrictos. Entregar tarde o de forma defectuosa una mercancía puede significar perder a un cliente, por lo que la correcta coordinación de todas las actividades, desde que se inicia una operación hasta que se termina, constituye una labor fundamental. Esta labor de coordinación de todas las fases necesarias para que el cliente reciba en tiempo y forma su mercancía es lo que se conoce como logística, y dentro de esta actividad logística el transporte juega un papel fundamental.

El transporte y la logística es un sector muy complejo que tiene un impacto muy significativo en los precios, el medio ambiente y el consumo de energía. Si la globalización implica transportar cada vez más productos a mayores distancias, el manejo óptimo de todos los recursos implicados puede no sólo significar mejores resultados financieros, sino la supervivencia de la propia empresa. (Gonzalez, 2013)

Bajo la metodología de recolección de datos y metodología experiencial, el desarrollo del proyecto se destaca por ofrecer un análisis profundo de las diferencias y aportes de los diferentes tipos de transporte a nivel internacional tanto de carga como de pasajeros, lo que a nivel macro pasa a convertirse en un elemento clave para el planteamiento de estrategias de mejora a nivel local.

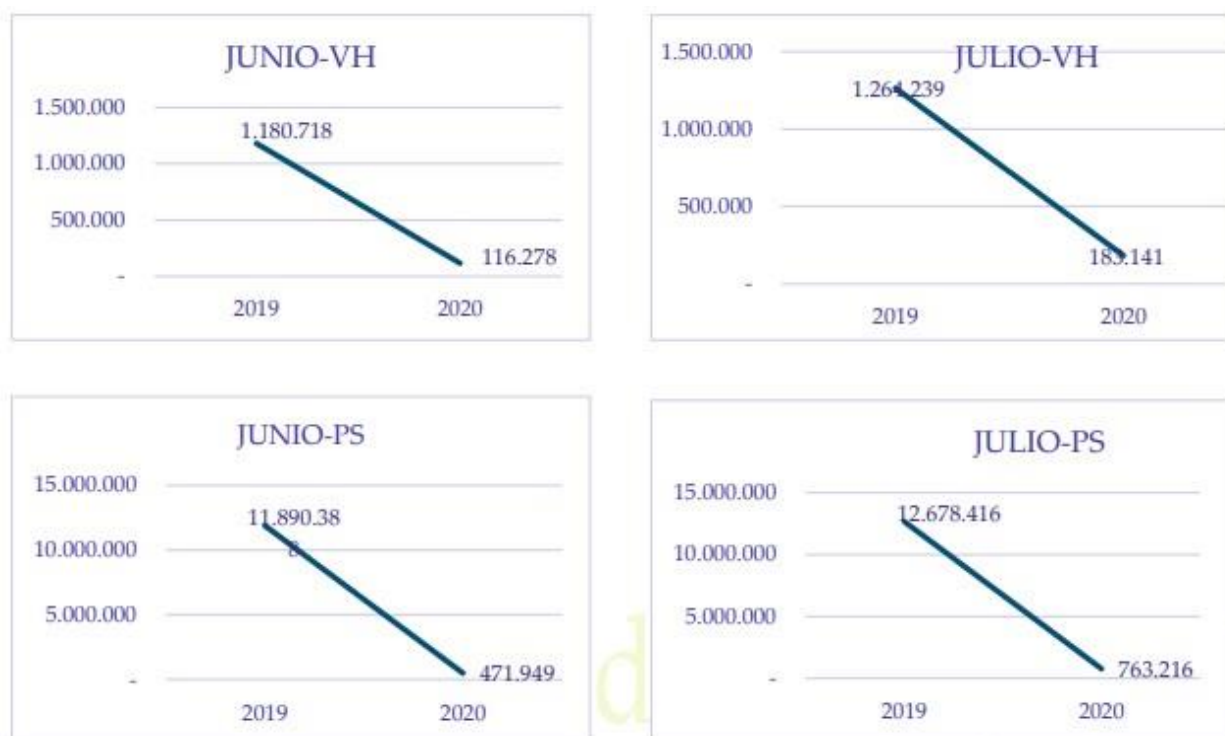
Puesto que el tema del desarrollo de la pandemia y su relación con la afección a la economía en materia de transporte es aún un campo inexplorado de manera personal nos permitimos citar el Foro Virtual Boliviano: “Ciudades Resilientes: El transporte público en tiempos del Covid-19” convocado por (Fundación para el periodismo, 2020), con la participación de 8 panelistas invitados donde la información giró en torno a los repentinos cambios que ocasionó la pandemia del Covid-19 en el sector transporte; y como por ello se vieron en la obligación y necesidad de adaptar su funcionamiento ante las medidas asumidas por los gobiernos, como lo fueron el confinamiento, la cuarentena, prohibición de uso del espacio público, aglomeraciones y otros.

Después de esta crisis sanitaria, las ciudades tienen varios desafíos a superar. La vida después de esta pandemia, las ciudades deben estar preparadas para enfrentar los cambios en economía, sistema de salud, planificación urbana, transporte y otros.

Con el fin de analizar el impacto que generó la pandemia, de dos meses específicos para ver los cambios de los despachos que se hicieron y de los pasajeros transportados con el fin de comparar tanto el 2020 como el 2021.

Figura 5.

Comparativo de despachos de vehículos (VH) y de pasajeros (PS) de los años 2019 y 2020



Nota. Comparativo de despachos de vehículos y de pasajeros del transporte intermunicipal de los meses de junio y julio de los años 2019 y 2020. adaptado por (Garcia, 2021)

En la Figura 5 se observa que en el mes de junio de 2019 se despacharon 1.180.718 vehículos de las terminales de transporte mientras que, en el mismo mes, pero del año 2020 se ve una reducción significativa de solo 116.278 despachos de vehículos en la cual represento una disminución de un 90.2% en los despachos a nivel nacional. Así mismo haciendo la misma

comparación, pero ahora con el mes de julio se evidencio que en el año 2019 los despachos desde terminales fueron de 1.264.239 vehículos, mientras que en el año 2020 esta cifra fue de 183.141, lo que generó una reducción del 85.5%.

Sin embargo, vemos como el tema de pasajeros también genero un impacto negativo, se evidencia que en el mes de junio de 2019 se movilizaron 11.890.380 mientras que, en el mismo mes, pero del año 2020 se evidencio que solo se transportaron 471.949 pasajeros haciendo que sea una disminución significativa del 96% a nivel nacional. Así mismo haciendo la misma comparación, pero ahora con el mes de julio se evidencio que en el 2019 se transportaron

12.674.416, mientras que en el año 2020 esta cifra fue de 763.216, lo que generó una reducción del 94% a nivel nacional.

Pero ya pasando a nivel municipal, específicamente al municipio de Villavicencio con datos oficiales de la superintendencia de transporte como se ilustra en esta tabla

Tabla 1.

Número de pasajeros transportados en la terminal de transporte de Villavicencio.

	PRE-COVID		COVID		DIFERENCIA	DIFERENCIA %
VILLAVICENCIO	DIC-19	164.342	DIC-20	123.682	-40.660	-25%
	ENE-20	143.198	ENE-21	138.052	-5.146	-4%
	TOTAL	307.540	TOTAL	261.734	-45.806	-15%

Se evidencia en la Tabla 1 como lo meses de diciembre de 2019 a enero de 2021 se transportaron 307.540 pasajeros, esta cifra fue antes de que llegara el Covid-19 pero ya en tiempos de pandemia en lo que fue diciembre de 2020 a enero de 2021 se transportaron 261.734 pasajeros desde Villavicencio, se evidencia la disminución de un 15% respecto al año anterior.

7 Marco referencial

7.1 Marco Teórico

7.1.1 *Transporte y su importancia*

Según el Sitio web Significados (2015). El transporte o también llamados medios de transporte son los vehículos, tanto aéreos, marítimos como terrestres, que llevan mercancías, animales o personas hacia un destino. Los transportes públicos, en este sentido, son empresas administradas por el Estado con el fin de facilitar la movilidad de las personas que viven en dicha ciudad, región o país. Además, El transporte es importante porque facilita el movimiento de un conjunto de personas, bienes o mercancías al mismo tiempo de un lugar a otro. Además, el transporte ahorra tiempos de viaje y traslado si es gestionado de forma efectiva y eficiente.

Además, el transporte es importante porque facilita el movimiento de un conjunto de personas, bienes o mercancías al mismo tiempo de un lugar a otro. Además, el transporte ahorra tiempos de viaje y traslado si es gestionado de forma efectiva y eficiente.

7.1.2 *Transporte en tiempos de COVID -19*

Teniendo en cuenta que el sector transporte es uno de los que hace parte de la salida gradual en el país en el marco de la emergencia sanitaria por covid-19, el Ministerio de Salud y Protección Social determinó un protocolo de bioseguridad para los trabajadores y empresas del sector.

Las empresas de todas las modalidades de transporte, sus conductores o tripulantes, los terminales de transporte terrestre, los administradores de infraestructura asociada a los sistemas de transporte masivo, los conductores de vehículos de servicio particular y de bicicletas convencionales, eléctricas y patinetas eléctricas deberán cumplir este protocolo, el cual, además, es complementario al adoptado mediante Resolución 666 del 24 de abril de 2020.

Como primera medida está el limpiar y desinfectar los sitios en los cuales los usuarios, trabajadores y demás personas pueden o han entrado en contacto directo con los medios de transporte público, tales como taquillas, sillas, ventanas, pasamanos, entre otros.

Para regular el acceso de pasajeros se debe organizar filas con distancia entre personas de mínimo dos metros en los portales, taquillas y vehículos. Esto, de la mano de las autoridades locales, permitirá además evitar las aglomeraciones en terminales de transporte terrestre de pasajeros, portales, paraderos e instalaciones.

El protocolo también establecer que dentro del vehículo se debe contemplar una distancia entre cada usuario de por lo menos un metro y el uso obligatorio de tapabocas convencionales por parte de los usuarios.

El documento, que se puede encontrar en la web del Ministerio de Salud y Protección Social, contempla protocolos para transportadores de carga y personal, transporte público individual y masivo, férreo, por cable y fluvial.

Para todos los trabajadores de las diferentes áreas del sector las medidas básicas de autocuidado como uso adecuado de elementos de protección personal, lavado constante de manos y distanciamiento físico son necesarias. (Ministerio de Salud y Protección Social República de Colombia., 2020)

7.1.3 Tipos de transporte

Colombia tiene muchos medios de transporte, cuenta con vías terrestres, férreas, fluviales y aéreas. Tener pleno conocimiento de los diferentes tipos de transporte nos permite mejor desplazamiento por el territorio, por esto Álzate. J (2016) los clasifica de la siguiente manera:

7.1.3.1 Transporte Aéreo. Colombia por su ubicación estratégica, permite la conexión con el mundo entero, tiene, más de 1200 aeropuertos. AVIANCA, es la línea pionera, está llegando a sus 100 años. Viva Colombia, tiene muy buena cobertura, y de bajo costo.

7.1.3.2 Transporte Fluvial. Colombia tiene varios ríos navegables, como el Río Magdalena, Cauca, Atrato, Orinoco y Amazonas. Los dos primeros, cruzan casi todo el país de sur a Norte además la comunicación fluvial sigue siendo importante en la Amazonía y la Orinoquía colombianas y en el Chocó donde las condiciones selváticas no han permitido un gran desarrollo de la malla vial.

7.1.3.3 Transporte Marítimo. Es una fortuna contar con dos océanos: Tiene puertos importantes, sobre el mar Caribe: Cartagena, Barranquilla, Santa Marta, Coveñas y Turbo. Sobre el Océano Pacífico: Buenaventura, Tumaco, Quibdó.

7.1.3.4 Transporte Férreo. En Bogotá sigue aún funcionando el "Tren de la Sabana". Un tren del siglo XIX que funciona con locomotoras a vapor; realiza recorridos diarios a través de la ciudad o de distintas municipalidades que conforman la Sabana de Bogotá.

7.1.3.5 Transporte Terrestre. El sistema se compone por la Red Primaria (Grandes Autopistas, a cargo de la nación), Red Secundaria (a cargo de los departamentos) y Red terciaria (compuesta por carreteras terciarias o caminos Inter veredales, a cargo de los municipios).

Hay una buena cobertura de empresas de buses y las principales ciudades del país tienen terminales de transporte con excelentes instalaciones y servicios, con rutas que cubren todo el país.

Si se va a tomar en auto particular por las rutas de Colombia, es bueno tomar previsiones, como estudiar el mapa, las estaciones de servicio (combustible), hoteles, la vialidad (que no haya obstrucciones o desvíos) y la seguridad.

7.2 Movilidad y transporte intermunicipal

La movilidad se define según Ecologistas en Acción (2007). Como el conjunto de desplazamientos, de personas y mercancías, que se producen en un entorno físico. Cuando hablamos de movilidad urbana nos referimos a la totalidad de desplazamientos que se realizan en la ciudad. Estos desplazamientos son realizados en diferentes medios o sistemas de transporte: coche, transporte público... pero también andando y en bicicleta. Y todos con un claro objetivo que es salvar la distancia que nos separa de los lugares en donde satisfacer nuestros deseos o necesidades. Es decir, facilitar la accesibilidad a determinados lugares.

Los ciudadanos tienen la necesidad de moverse por un espacio concreto en un tiempo determinado a una velocidad adecuada. El término movilidad cotidiana es la suma de los desplazamientos individuales además de ser el punto de partida para las políticas públicas de transporte. Por ello, la movilidad moderna es la suma de los desplazamientos a una velocidad determinada.

Según Palomo. H (2017) es en este momento donde el transporte intermunicipal juega un papel fundamental en la ciudad capital del departamento del Meta, pues le permite la conexión a los demás municipios, facilitando de este modo actividades fundamentales para el pleno desarrollo de la economía.

7.3 Entidades reguladoras en materia de transporte

En nuestro país es la superintendencia de Transporte de Colombia la encargada de Supervisar el cumplimiento de la normatividad vigente para las empresas de transporte de pasajeros y carga terrestre, y la calidad del servicio prestado. Además de esto según la Ley 1383 de 2010 Art. 7. Cumplimiento régimen normativo. Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías.

De acuerdo con la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre) las autoridades de tránsito en su orden son las siguientes:

1. El Ministerio de Transporte
2. Los Gobernadores y alcaldes
3. Los Organismos de Tránsito de carácter departamental, municipal o distrital.
4. La Policía Nacional en sus cuerpos especializados de policía de tránsito urbano y policía de carreteras.
5. Los inspectores de Policía, los inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial.
6. La Superintendencia General de Puertos y Transportes
7. Las Fuerzas militares para cumplir exclusivamente en la regulación del tránsito, en aquellas áreas donde haya presencia de autoridad de tránsito.
8. Los Agentes de Tránsito y Transporte.
9. No obstante, las entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio le sean asignadas determinadas funciones de tránsito, constituirán organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.

Es importante tener presente que las autoridades de tránsito únicamente pueden ejercer sus funciones "en el territorio de su jurisdicción", y ello también vale para los agentes de tránsito nacionales. Es por esta razón que los procedimientos administrativos especiales de control de tránsito y los de carácter preventivo y sancionatorio regulados por la Ley 769 de 2002, sólo pueden ser adelantados por la autoridad de tránsito competente. (Programa Servicios de Tránsito, 2020)

7.4 Terminal de transporte

Es importante señalar que la terminal de Villavicencio S.A. es una empresa de economía mixta con 15 años de actividad, dedicada a la prestación de servicios, organización y coordinación del transporte intermunicipal de pasajeros por carretera, cuya misión es proporcionar a los usuarios y a los prestadores de los servicios del transporte terrestre automotor, de carga o de pasajeros, instalaciones adecuadas para la salida y llegada de los vehículos, el cargue y descargue de mercancías y para el desarrollo de actividades complementarios de dichos servicios. (La sociedad Terminal de Transportes de Villavicencio S.A, 2020)

Como unidad de servicio público permanente, la Estación de Transporte de Villavicencio trabaja con equipos, agencias administrativas, servicios al usuario, empresas de transporte y sus flotas, y allí se concentran las empresas autorizadas o autorizadas que cubren la ruta. La ciudad de Villavicencio.

7.5 Marco Legal

Tabla 2.

Marco Legal

Normatividad	Descripción
Ley 2033 del 27 de Julio de 2020	Por medio de la cual se dictan disposiciones especiales para la prestación del servicio de transporte escolar en zonas de difícil acceso. (Congreso de la República de Colombia, 2020)
Ley 1151 2007 Plan Nacional Desarrollo	Ley por medio de la cual se expide el plan nacional de desarrollo para el periodo 2006-2010, se anexan las bases del plan, capítulos 3 y 4 que contienen las principales directrices y lineamientos en materia de transporte. (Congreso de la República de Colombia, 2007)

Tabla 2. Continuación

Ley 1150 2007	Por medio de la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la Ley 80 de 1993 y se dictan otras disposiciones generales sobre la contratación con recursos públicos. (Congreso de la República de Colombia, 2007)
Ley 1005 2006	Por la cual se adiciona y modifica el código nacional de tránsito terrestre Ley 769 de 2002. (Congreso de la República de Colombia, 2006)
Ley 769 2002	Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. (Congreso de la República de Colombia, 2002)
Ley 336 1996	Por la cual se unifican los principios y los criterios que servirán de fundamento para la regulación y reglamentación del Transporte Público Aéreo, Marítimo, Fluvial, Férreo, Masivo y Terrestre y su operación en el Territorio Nacional. (Congreso de la república de Colombia, 1996)
Ley 105 1993	Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones. (Congreso de la República de Colombia, 1993)
Resolución 677 de 2020	Por medio de la cual se adopta el protocolo de bioseguridad para el manejo y control del riesgo de la enfermedad COVID-19 en el sector transporte. (Ministerio de Salud y Protección Social República de Colombia., 2020)

8 Metodología

8.1 Diseño de investigación

Para poder definir el tipo y enfoque de esta investigación titulada “Análisis del impacto del COVID-19 en el transporte intermunicipal específicamente de Villavicencio hacia Restrepo” es necesario presentar una serie de descripciones que nos permitan argumentar por qué decidimos encasillar la investigación de la siguiente manera:

La primera caracterización es la de investigación exploratoria, según Mimeza. O (2020)

“estas se centran en analizar e investigar aspectos concretos de la realidad que aún no han sido analizados en profundidad”. Básicamente se trata de una exploración o primer acercamiento que permite que investigaciones posteriores puedan dirigirse a un análisis de la temática tratada, por lo anterior podemos decir que este proyecto va encaminado al análisis principalmente del impacto del covid-19 en el transporte intermunicipal Villavicencio hacia Restrepo y que este por ser un tema relativamente nuevo, es un tema poco explorado, lo que hace que los acercamientos anteriores sean casi nulos y la necesidad de explorar y palpar el terreno investigativo sea aún mayor.

Por otra parte, determinamos que este proyecto también es de carácter explicativo, entiéndase este como “el tipo de investigación que se utiliza con el fin de intentar determinar las causas y consecuencias de un fenómeno concreto. Se busca no solo el qué sino el porqué de las cosas, y cómo han llegado al estado en cuestión”, según Mimenza (2020). Esto puesto que dos de los objetivos específicos se centran en:

Identificar las estrategias implementadas por el gobierno para el sector del transporte intermunicipal en tiempo de pandemia.

Recopilar información de la incidencia de las medidas adoptadas en las personas que trabajan en el transporte intermunicipal de Villavicencio hacia Restrepo.

- Cuantificar económicamente el impacto de la pandemia en el transporte.
- Identificar las implicaciones de la pandemia en términos de demanda de pasajeros.
- Caracterizar el efecto de la pandemia en términos de oferta de transporte Público.

Lo que deja más que claro que la búsqueda de respuestas incluye una determinación de la afectación actual, pero también como respuesta, la generación de estrategias o propuestas ante la problemática.

Y para completar la caracterización, se determina que su enfoque es de carácter cuantitativo, ya que nos basaremos en el estudio y análisis de la realidad a través de diferentes procedimientos basados en entrevistas al personal para obtener explicaciones contrastadas a partir de hipótesis.

8.2 Tipo de investigación

Esta investigación es de tipo explicativo e informativo porque “tiene como fundamento la prueba de hipótesis y busca que las conclusiones lleven a la formulación o al contraste de las leyes o principios científicos” (Bernal, 2016, pág. 148). Además, los datos son de corte transversal, puesto que son en un momento del tiempo.

8.3 Tipo de Muestra

Este proyecto de investigación se desarrolló bajo el diseño no experimental, que es definido por Escamilla. M (2020) como aquel que se realiza sin manipular deliberadamente variables. Se basa fundamentalmente en la observación de fenómenos tal y como se dan en su contexto natural para después analizarlos y es exactamente lo que se hizo al basarse en diferentes categorías, conceptos, variables, sucesos, que se presentaron en la comunidad o población del servicio de transporte intermunicipal en la ciudad de Villavicencio, donde los contextos ya ocurrieron o se dieron sin la intervención directa de nosotros como investigadores.

La muestra se tomó sobre lo Supervisores, Empleados y clientes de la empresa TRANSPORTE ARIMENA SA del gremio ASOCAMPER que presta servicios de transporte intermunicipal, pero nos basamos del recorrido Villavicencio – Restrepo.

A Supervisores: se les hizo entrevista a 2 de los supervisores de la zona.

A Empleados: se les hizo entrevista a 10 empleados en las cuales 5 eran taquilleros, 3 eran conductores y 2 auxiliares que va con el conductor.

A Clientes: se les hizo entrevista a 15 clientes frecuentes de la empresa.

8.4 Fuentes de investigación

Este proyecto de investigación estará fundamentado en fuentes primarias y secundarias, las primarias debido a que parte del desarrollo teórico ha sido en base a libros, revistas científicas, periódicos, diarios, documentos oficiales de instituciones públicas, informes técnicos y de investigación de instituciones públicas o privadas, patentes, normas técnicas, entre otras. Y las secundarias puesto que la parte práctica y de recolección de datos y la otra parte en fuentes secundarias como lo son enciclopedias, antologías, directorios, libros o artículos que interpretan otros trabajos o investigaciones.

8.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

El instrumento de recolección de datos empleado fue es la recopilación de datos obtenida por varias visita, hasta el terminal de transporte de donde sale el servicio público intermunicipal para Restrepo, seguido de esto una entrevista con el administrador, los transportistas, y los pasajeros que toman el servicio intermunicipal de Villavicencio hacia Restrepo y con ello la recopilación de audios , video, fotos y todo aquello que ellos nos puedan brindar, frente a las medidas que ellos tomaron, implementadas por el gobierno en la pandemia , cabe resaltar que la ciudad de Villavicencio tiene 551.212 habitantes y cuenta con un promedio de 21 empresas transportadoras dentro de las cuales se incluyen servicios intermunicipales, de mensajería, carga y transporte especial y de las cuales nos enfocaremos en 1 empresa, En este Caso Arimena prestadora de servicio intermunicipal de Villavicencio hacia Restrepo específicamente, en la terminal de transporte.

9 Resultados y análisis

Primera Fase: Se realizaron entrevistas con personal de las dos empresas prestadoras de servicio de transporte intermunicipal entre Villavicencio y Restrepo, quienes dieron respuestas al formato de Entrevista 1 (Anexo 2), con el cual se quería conocer la forma de cómo se afrontó la cuarentena obligatoria, reabriendo sus puestos de transporte y comenzando con su funcionamiento conforme a las medias adoptadas por el Ministerio de Salud las cuales fueron de estricto cumplimiento según la Resolución 1537 de 2020, así:

Protocolos de seguridad tomadas por las dos empresas, para así poder volver a tener el servicio de transporte.

Continuación de la resolución “Por medio de la cual se modifica la Resolución 677 de 2020 en el sentido de sustituir el anexo técnico que adopta el protocolo de bioseguridad para el manejo y control del riesgo y de enfermedad COVID 19 en el sector transporte.

3.2 Medidas a implementar por parte de los conductores de todo tipo de equipos de transporte

3.2.1. Utilizar el tapabocas de manera obligatoria y permanente si se traslada más de una persona en la cabina o vehículo y mantener con estas una distancia de por lo menos un metro. En caso de viajar individualmente, el tapabocas se debe utilizar cuando se interactúa con otros.

3.2.2. Los conductores de todo tipo de transporte antes, durante y después de iniciar la operación deben realizar los siguientes procedimientos, además de los recomendados para cada servicio.

Tabla 3.*Resolución número 0001537 de 2020 hoja n° 4*

ACTIVIDAD	PROCEDIMIENTO
inicio de operación	— Abrir las puertas del vehículo y permitir que se ventile durante un par de minutos antes de iniciar cada servicio. Retirar de los vehículos elementos susceptibles de contaminación como alfombras, tapetes, forros de sillas acolchados, bayetillas o toallas de tela de uso permanente, protectores de cabrillas o volantes, barra de cambios o consolas acolchadas de tela o textiles con fibras de difícil lavado, entre otros que puedan albergar material particulado. — Asear el vehículo con agua y jabón y desinfectar con regularidad las superficies y partes de la cabina de la siguiente manera: iniciar la limpieza mediante la remoción de polvo y suciedad con un paño Limpio y húmedo. Continuar aplicando desinfectantes en el tablero, botones, palanca de cambios, manubrio. espejos retrovisores, pasamanos, hebillas de cinturones de seguridad, radio, manijas de puertas y todas las superficies con las que se tiene contacto en la cabina o el vehículo. Con una toalla desechable limpiar todas estas superficies, hacer esta actividad con guantes, los cuales pueden ser de caucho o normales para actividades de aseo, atendiendo lo previsto en el numeral 3 del anexo técnico de la Resolución 666 de 2020, respecto de medidas de bioseguridad, en lo que corresponda.
Ante un retén de Policía o autoridad de tránsito	— Ante el requerimiento por parte de las autoridades en la vía, deberá entregar los documentos solicitados y mantener una distancia mínima de dos metros. Una vez le regresen los documentos, deberá realizar el lavado de manos con agua y jabón y, de no ser posible, efectuar la desinfección con alcohol glicerinado mínimo al 60% o toallas desinfectantes. — Al utilizar tapabocas, tener en cuenta tener reconocimiento facial.

Tabla 3. Continuación

Alimentación	— Se recomienda llevar sus propias provisiones de alimentos y lavarse las manos o desinfectarlas con alcohol glicerinado mínimo al 60% después de manipular dinero, de no ser posible debe garantizarse el distanciamiento físico, previendo por lo menos dos metros entre personas que no pertenezcan al mismo grupo familiar en los sitios en los que realicen paradas para alimentarse.
Tanqueo de combustible	— Mantener una distancia mínima de dos metros entre personas, una vez terminado el proceso, lavarse las manos o desinfectarlas con alcohol glicerinado mínimo al 60%, después de pagar. Procure realizar el pago por medios electrónicos o con el monto exacto de la compra.
Pago de peajes (Cuando aplique)	— Lavar las manos con agua y jabón o desinfectarlas con alcohol glicerinado mínimo al 60% después de efectuar el pago de peaje, recibir el cambio y el comprobante de pago, Procure realizar el pago con el monto exacto.
Culminación del recorrido	— Asear el vehículo con agua y jabón, desinfectar todas las partes con las cuales las personas han tenido contacto. — Si se utilizan guantes desechables o de trabajo para manipular dinero, documentos, sobres, mercancías, entre otros, se deben aplicar las medidas de higiene de manos antes y después del uso de los guantes. Los guantes desechables, deben disponerse en doble bolsa para residuos ordinarios y los guantes de trabajo deben ser lavados y desinfectados después de su uso. El uso de guantes desechables o de trabajo no reemplaza el lavado frecuente de manos

Nota. Resolución con aspectos relevantes respecto a las medidas del COVID-19 (Ministerio de Salud y Protección Social República de Colombia, 2020)

Medidas de Protección por el Personal de Transporte Público

Además de medidas de autocuidado y desinfección de elementos y superficies, la entrada del conductor debe ser la misma de los pasajeros. En este sentido, el abordaje de la puerta trasera puede reemplazar temporalmente el acceso por la puerta delantera del vehículo con el objetivo de proteger a los conductores que no tienen cabinas separadas.

Si los pagos del servicio de transporte son en efectivo, el conductor debe introducirlos en una bolsa plástica transparente y posteriormente lavarse las manos o desinfectarlas con alcohol glicerinado o gel antibacterial.

Otro punto importante es que se debe avisar a la empresa de transporte si durante el recorrido algún usuario presenta síntomas asociados al covid-19, solicitando al usuario “que informe a la secretaría de salud municipal, que se ponga en contacto con su EPS y se aísle a una distancia de por lo menos dos metros de los demás usuarios y del conductor”, según se lee en el documento.

Por otro lado, se debe garantizar la disposición de lavamanos con abastecimiento de agua, jabón líquido, toallas de papel desechables y bolsas de plástico o canecas con tapa para disponer los residuos que se generen, así como de dispensadores de alcohol glicerinado o gel antibacterial en las puertas de ingreso y salida de pasajeros, conductores y personal de apoyo. (Ministerio de Salud y Protección Social República de Colombia., 2020)

Segunda Fase: Así mismo se habló del manejo del costo por persona antes y durante la parte inicial de la pandemia (Tabla 1 y Tabla 2) se tomó en cuenta el aumento del tiquete, debido a que no se podían llevar los mismos pasajeros como anteriormente se hacía.

Tabla 4.

Capacidad y precio del costo de transporte en el Campero

	ANTES COVID-19	DURANTE PANDEMIA
Capacidad	En los camperos su capacidad era de 11 personas contando el conductor.	Ahora su capacidad máxima es de 8 contando el conductor.
Precio	\$4.500	\$7.500

Es importante destacar que antes de la pandemia el ingreso por los 10 pasajeros era de \$45.000 y luego con los 7 pasajeros fue \$52.500, por lo que hubo un incremento del ingreso por cada viaje (trayecto de Restrepo a Villavicencio o viceversa) de:

$$\text{Variación} = 52.500 / 45.000 - 1 = 16.67\%$$

Antes trabajaban todos los días si así quería, cada conductor realizaba 5 viajes, pero ahora solo se tienen que sostener con 2 a 3

$$\text{Variación} / 45.000 - 1 = 16.67\%$$

Por otro lado, en cuanto al costo del transporte antes el pasajero pagaba \$4.500 y luego con la pandemia pagó \$7.500, por lo que hubo un incremento de:

El incremento del costo del transporte por fue de:

$$\text{Incremento} = 7.500 / 4.500 - 1 = 66.67\%$$

Tabla 5.

Capacidad y precio del costo del transporte en Buseta

	ANTES COVID-19	DURANTE PANDEMIA
Capacidad	En las busetas su capacidad era de 9 personas contando el conductor.	Ahora su capacidad máxima es de 7 Pasajeros contando el conductor.
Precio	\$5.500	\$7.000

Obsérvese que antes de la pandemia el ingreso por los 10 pasajeros era de \$45.000 y luego con los 7 pasajeros fue \$52.500, por lo que hubo un incremento del ingreso por cada viaje (trayecto de Restrepo a Villavicencio o viceversa) de:

$$\text{Incremento} = 52.500 / 45.000 - 1 = 16.67\%$$

Por otro lado, en cuanto al costo del transporte antes el pasajero pagaba \$4.500 y luego con la pandemia pagó \$7.500, por lo que hubo un incremento de:

El incremento del costo del transporte por fue de

$$\text{Incremento} = 7.500 / 4.500 - 1 = 66.67\%$$

Ya evaluando el costo de operación de los vehículos antes de la pandemia y luego con la aplicación de las medidas se puede evidenciar lo siguiente:

Tabla 6.*Costo operacional del vehículo antes de la pandemia vs pandemia.*

		2019		2020	
COSTOS OPERACIONALES	DESCRIPCIÓN	MENSUAL	ANUAL	MENSUAL	ANUAL
SOAT	Menos de 1,500 CC	\$ 46.971	\$ 563.650	\$ 47.354	\$ 568.250
	de 1,500 a 2,500 CC	\$ 56.083	\$ 673.000	\$ 56.529	\$ 678.350
	más de 2,500 CC	\$ 65.783	\$ 789.400	\$ 66.304	\$ 795.650
COSTO PROMEDIO		\$ 56.279	\$ 675.350	\$ 56.729	\$ 680.750
REVISION TECNOMECANICA	2017-2018	\$ 16.533	\$ 198.400	\$ 20.334	\$ 244.008
	2012-2016	\$ 16.558	\$ 198.700	\$ 20.366	\$ 244.388
		\$ 16.575	\$ 198.900	\$ 20.382	\$ 244.588
	2003-211	\$ 16.558	\$ 198.700	\$ 20.366	\$ 244.388
	< 2002				
COSTO PROMEDIO		\$ 16.556	\$ 198.675	\$ 20.362	\$ 244.343
PARQUEADERO		\$ 145.000	\$ 1.740.000	\$ 195.000	\$ 2.340.000
COSTO FIJO		\$ 217.835	\$ 2.614.025	\$ 272.091	\$ 3.265.093
					24,91 %
COMBUSTIBLE	3,240 KM -54 GAL	\$ 456.300	\$ 5.475.600	\$ 531.468	\$ 6.377.616
CONSUMO DE LLANTAS	3,240 KM	\$ 90.000	\$ 1.080.000	\$ 100.000	\$ 1.200.000
CONSUMO DE LUBRICANTES Y FILTROS	3,240 KM	\$ 95.000	\$ 570.000	\$ 145.000	\$ 870.000
MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN	3,240 KM	\$ 120.000	\$ 360.000	\$ 150.000	\$ 450.000
LAVADO Y ENGRASE	3,240 KM	\$ 30.000	\$ 360.000	\$ 40.000	\$ 480.000
IMPREVISTOS	3,240 KM	\$ 100.914	\$ 1.045.963	\$ 123.856	\$ 1.264.271
COSTO VARIABLE		\$ 892.214	\$ 8.891.563	\$ 1.090.324	\$ 10.641.887
					22,20 %
COSTO TOTAL		\$ 1.110.049	\$ 11.505.588	\$ 1.362.415	\$ 13.906.980
					22,73 %

En la (Tabla 6) podemos evidenciar el costo operacional que tiene un campero al año, vemos que lo que fue el Costo fijo como lo es Soat, tecnomecanita, y parqueadero en el año 2019 se observa un costo de 217.835 mensual mientras que en el 2020 donde comenzó la pandemia tenemos un costo mensual de 272.091 Así mismo vemos el costo variable respecto al 2019 con un valor de 892.214 mensual mientras que en el año 2020 se observa un valor de 1.090.324.

Pero ya hablando del costo total anual se observa que en el año 2019 el costo total fue de 11.505.588 mientras que en el año 2020 fue de 13.906.980 viendo un incremento en el costo operacional del vehículo campero de un 22.73% respecto al año anterior.

Tercera fase: Las modificaciones que se tuvieron que tener en cuenta en los puestos, en este caso (camperos y busetas), para que no hubiera la propagación del virus con aglomeraciones. (Ver Anexo 1)

Cuarta Fase: La demanda de pasajeros anteriormente era gratificante para ambas empresas, por decir así un buen movimiento de personas diario usando el servicio público, ahora en día, esta demanda bajo significativamente, de recibir un 90% de ingresos pasaron a recibir un 45%, debido a que las personas temen por un contagio, ya que la problemática es compartir el asiento con varias personas y aun así el rodearse de personas a su lado, ya que por ellos optan por tomar servicios privados.

10 Conclusiones

Primero que todo, El confinamiento de los hogares y el cierre de distintos sectores económicos, con el fin de contener la expansión del virus, ha generado caídas significativas en la actividad económica. En el caso del transporte intermunicipal de Villavicencio hacia Restrepo, se encuentra en decadencia por falta de pasajeros, porque se asimila que las personas no desean tomar el servicio por miedo al contagio y además a ello por el costo de su pasaje. De igual forma El impacto que generó en el sector transporte terrestre de pasajeros (intermunicipal) fue altamente significativo, ya que hubo una disminución en su demanda de servicios, donde la principal causa directa fue las restricciones a la movilidad y los efectos económicos de la pandemia por Covid-19.

Se identifico y recopilo información respecto a la implementación y adaptación por el gobierno para el sector del transporte intermunicipal, en el tiempo de pandemia contempla la reducción de costos para las empresas de transporte, la superintendencia de transporte identifico junto con el sector privado los costos que se pueden eliminar de igual forma se modificó la fórmula para la liquidación de la contribución especial que se paga por parte de los vigilados.

Como segunda medida, habrá diferimiento de costos en la cual se puedan eliminar, por lo que las entidades a cargo están trabajando para identificar qué obligaciones de los empresarios se pueden aplazar, para que no se generen en este momento sino con posterioridad.

Como tercera medida, Se han revisado más de 15.000 procesos sancionatorios para poder tomar decisiones respecto a ello, de igual forma están levantando embargos de sanciones que habían sido impuestos de manera injusta entre los años 2016 y 2018, además han exonerado a los empresarios de multas por más de 4.800 millones que ya eran exigibles. Finalmente, se inició la devolución de más 2.000 millones por multas que los empresarios que ya pagaron, para que los empresarios pueden cobrarle a la superintendencia de transporte.

Para los propietarios, las inversiones que tuvieron que hacer para poder trabajar y lo que poco se ve reflejado en sus ingresos es desgastador, porque se ve afectada su economía, teniendo en cuenta que el servicio no se prestaba como anteriormente era, debido a las medidas que deben tener obligatoriamente.

11 Recomendaciones

Principalmente se debe tener en cuenta que el impacto ha sido sumamente negativo y que los sistemas de transporte intermunicipal se han visto afectados en gran medida, pero se evidencia que pocas personas tienen el cuidado adecuado de los protocolos de bioseguridad, al tomar el servicio.

Se requiere analizar por parte de la Superintendencia de transporte estrategias eficaces para la reactivación de esta actividad económica, Ya que el impacto es sumamente negativo para toda la cadena productiva, por eso se necesitan propuestas o alternativas para reactivar los servicios.

Se deben instaurar veedores en las estaciones donde llega el servicio de transporte intermunicipal, para que verifiquen el cumplimiento de los protocolos y así se evite el contagio de igual forma se recomienda contratar una persona, para la desinfección adecuada del camión o buseta, y así evitar que el mismo conductor se contagie al desinfectarlo el mismo.

12 Bibliografía

- Alzate, J. (2016). *Transportes en Colombia*. Obtenido de Colombia tiene muchos medios de transporte, cuenta con vías terrestres, férreas, fluviales y aéreas. Su conocimiento permite mejor desplazamiento por el territorio. Las principales ciudades tienen un buen servicio público.: <https://www.expat.com/es/guia/america-del-sur/colombia/13932-transportes-encolombia.html>
- Bernal, C. (2016). *Metodología de la investigación*. Bogotá: Pearson.
- Bureau Veritas. (2017). *El Transporte, sector estratégico para el desarrollo global de la economía*. Obtenido de <https://blogbvelearning.wordpress.com/2015/03/10/el-transporte-sectorestrategico-para-el-desarrollo-global-de-la-economia/>
- Congreso de la República de Colombia. (30 de 12 de 1993). *Ley 105 de 1993 Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones*. Obtenido de <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=296>
- Congreso de la república de Colombia. (20 de 12 de 1996). *Ley 336 de 1996 Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte*. Obtenido de <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=346>
- Congreso de la República de Colombia. (13 de 09 de 2002). *Ley 769 de 2002 Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones*. Obtenido de http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0769_2002.html
- Congreso de la República de Colombia. (19 de 01 de 2006). *Ley 1005 de 2006 por la cual se adiciona y modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002*. Obtenido de <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=18835>
- Congreso de la República de Colombia. (16 de 07 de 2007). *Ley 1150 de 2007 Por medio de la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la Ley 80 de 1993 y se dictan otras disposiciones generales sobre la contratación con Recursos Públicos*. Obtenido de http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1150_2007.html

- Congreso de la República de Colombia. (24 de 07 de 2007). *Ley 1151 de 2007 Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010*. Obtenido de <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=25932>
- Congreso de la República de Colombia. (27 de 07 de 2020). *Ley No. 2033 del 27 de Julio de 2020 Por medio por la cual se dictan disposiciones especiales para la prestación del servicio de transporte escolar en zonas de difícil acceso*. Obtenido de <https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/LEY%202033%20DEL%2027%20DE%20JULIO%20DE%202020.pdf>
- Ecologistas en Acción. (16 de 11 de 2007). *¿Qué entendemos por movilidad?* Obtenido de <https://www.ecologistasenaccion.org/9844/que-entendemos-por-movilidad/>
- El portal del transporte mexicano. (26 de Octubre de 2018). *La importancia del transporte en la economía* . Obtenido de <https://www.transporte.mx/la-importancia-del-transporte-en-laeconomia/>
- Escamilla, M. (2020). *Asignatura de fundamentos de la metodología*. Obtenido de Aplicación básica de los metodos científicos "Diseño No-Experimental": https://www.uaeh.edu.mx/docencia/VI_Presentaciones/licenciatura_en_mercadotecnia/fundamentos_de_metodologia_investigacion/PRES38.pdf
- Fundación para el periodismo. (2020). *Ciudades resilientes: El transporte Público en tiempos de COVID-19*. Obtenido de <https://fundacionperiodismo.org/foro-virtual-ciudades-resilientesel-transporte-publico-en-tiempos-del-covid-19/>
- Garcia, F. (24 de 04 de 2021). *Consejo Superior del Transporte*. Obtenido de Impacto de la pandemia por covid-19 en el transporte municipal en colombia: <http://consejosuperiordeltransporte.org/wp-content/uploads/2021/04/IMPACTO-DE-LA-PANDEMIA-POR-COVID-19-EN-EL-TRANSPORTE-INTERMUNICIPAL-EN-COLOMBIA-SR.pdf>
- Gonzalez, P. (2013). *Transporte y Logística Internacional* . Obtenido de [Tesis Pregrado, Universidad de las Palmas de Gran Canaria] Repositorio.: http://www2.ulpgc.es/hege/almacen/download/7101/7101787/transporte_y_logistica_internacional_2013.pdf

- Instituto Nacional de Salud. (2021). *Reporte acumulado del Covid-19*. Obtenido de Conoce las medidas y protocolos del gobierno nacional: <https://coronaviruscolombia.gov.co/Covid19/index.html>
- La Opinión. (24 de junio de 2020). *Medidas para servicio de transporte en época de pandemia son constitucionales*. Obtenido de <https://www.laopinion.com.co/colombia/medidas-paraservicio-de-transporte-en-epoca-de-pandemia-son-constitucionales-198513>
- La sociedad Terminal de Transportes de Villavicencio S.A. (2020). *Portafolio de Servicios*. Obtenido de <https://ttvillavo.co/informacion-viajeros/portafolio-de-servicios/>
- Lozano, A. (7 de abril de 2020). El transporte frente a la pandemia. *El Vigia*, págs. 10-12. Obtenido de <http://elvigia.com/el-transporte-frente-a-la-pandemia/>
- Mimenza, O. (2020). *Los 15 tipos de investigación (y características)*. Obtenido de <https://psicologiyamente.com/miscelanea/tipos-de-investigacion>
- Ministerio de Salud y Protección Social República de Colombia. (2 de 09 de 2020). *Resolución 1537 de 2020 Por medio de la cual se modifica la Resolución 677 de 2020 en el sentido de sustituir el anexo técnico que adopta el protocolo de bioseguridad para el manejo y control del riesgo y de la enfermedad COVID 19 en el sector transporte*. Obtenido de <https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/DE/DIJ/resolucion-1537-de-2020.pdf>
- Ministerio de Salud y Protección Social República de Colombia. (27 de 04 de 2020). *Resolución 666 del 24 de abril de 2020 por la cual dicta medidas de protección para trabajadores y pasajeros del sector transporte*. Obtenido de <https://www.minsalud.gov.co/Paginas/Medidas-de-proteccion-para-trabajadores-y-pasajeros-del-sector-transporte.aspx>
- Morón, J., Marín, D., & Aponte, L. (2020). Impacto económico regional del Covid-19 en Colombia: un análisis insumo-producto. *Revista del Banco de la República*, 1-34.
- Palomo, H. (2017). *Diagnóstico, Análisis y propuestas sobre el transporte público del área metropolitana de monterrey*. Obtenido de [Tesis de Postgrado, Universidad Politecnica de Catalunya] Repositorio: https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/111731/CARRANCA_TESIS_MASTER.pdf

Portafolio. (2020). *El plan de ayudas para las empresas de transporte*. Obtenido de Supertransporte presentó estrategia de alivios para el sector, afectado por la pandemia.: <https://www.rcnradio.com/economia/empresarios-del-transporte-intermunicipalproponen-estrategias-para-reactivar-el-sector>

Programa Servicios de Tránsito. (07 de 08 de 2020). *¿Quiénes son las autoridades de tránsito?* Obtenido de <https://serviciosdetransito.com/index.php/noticias/137-quienes-son-lasautoridades-detransito#:~:text=De%20acuerdo%20a%20la%20Ley,Los%20Gobernadores%20y%20Alc%20aldes&text=La%20Policia%20Nacional%20en%20sus,urbano%20y%20polic%C3%ADa%20de%20carreteras>.

Significados. (2015). *Significado de Transporte*. Obtenido de <https://www.significados.com/transporte/>

Socorrás, A. (20 de 04 de 2021). *Por pandemia, las terminales han perdido \$35.000 millones*. Obtenido de Conalter estima que estos espacios dejaron de percibir casi la mitad de los ingresos provenientes de las empresas de transporte. : <https://www.portafolio.co/economia/transporte-terminales-han-perdido-35-000-millonespor-pandemia-551142>

Toda Colombia. (2019). *Toda colombia la cara amable de colombia* . Obtenido de Municipios del Meta y su División Política: <https://www.todacolombia.com/departamentos-decolombia/meta/municipios-division-politica.html>

Urrutia, M. (2019). *La importancia del transporte publica en Colombia*. Obtenido de [Tesis Pregrado, Universidad del Rosario] Repositorio: <https://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/1106/53121638.pdf;jsessionid=15F061F8F1CA4AFDC53302A4F0A08495?sequence=3>

Anexos

Anexo 1. Levantamiento fotográfico





Anexo 2. *Formato de entrevista.*

ENTREVISTA

1. como les afecto la pandemia antes y durante y después de la pandemia?
2. Cuántas persona podían transportar durante y después de la Pandemia?
3. cuantas vueltas hacen diarias?
4. que precio tenía el transporte antes y después de la pandemia?
5. como afecto el empleo directamente a los transportistas?
6. cual sería en este caso la competencia?
7. cuantas personas usan diario el servicio?
8. por q creen que las personas no desean usar el servicio del campero y si la buseta?
9. como han manejado el tema de turnos de los camperos?
10. cuantos camperos actualmente están matriculados en asocamper?

Anexo 3. Certificado de existencia.



ASOCAMPER

ASOCIACION DE CAMPEROS DE RESTREPO
PATRIMONIO ECONOMICO, TURISTICO Y DE INTERES CULTURAL DEL
DEPARTAMENTO DEL META - DECRETOS 349 - 389 DE SEPTIEMBRE 03 DE 2018
Nit. 822002716 - 6

COMUNICADO A LA COMUNIDAD DE RESTREPO Y VILLAVICENCIO

La Suscrita Junta Directiva de la Asociación de Camperos de Restrepo (ASOCAMPER), en uso de sus facultades, se permite informar:

Que, teniendo en cuenta la directriz vía telefónica, por parte de la empresa Transportes Arimena S.A., donde actualmente se encuentran afiliados nuestros vehículos, y dado que es quien autoriza los valores tarifarios, a partir del día martes diez (10) de agosto de 2021, el valor individual del transporte por pasajero es de CINCO MIL QUINIENTOS PESOS MCTE (\$5.500).

De igual forma, el aforo permitido para nuestros vehículos, será del 100%, es decir ocho (08) pasajeros.

Agradeciendo la atención y comprensión, cualquier inquietud al respecto, comunicarse al teléfono 6620425.

Se suscribe en el Municipio de Restrepo – Meta, a los nueve (09) días del mes de agosto de 2021.

JUNTA DIRECTIVA ASOCAMPER

Calle 10 N° 1F - 35, MZ P, Barrio Brisas del Llano, Restrepo – Meta
Email.: asocamper@hotmail.com