

**IMPACTO SOCIOECONOMICO QUE SE PUEDE GENERAR EN LA POBLACION
MOCOANA CON LA POSIBLE PUESTA EN MARCHA DE UN PEAJE EN LA VIA
MOCOA – SAN JUAN DE VILLALOBOS**

**VLADIMIR CERON ARANGO
EDGAR JAVIER MARTINEZ CORDOBA
JHONNY DAVID OBANDO
JORLENY PALTA
JAIRO HERNAN PATIÑO LEON**

**INSTITUTO TECNOLOGICO DEL PUTUMAYO
FACULTAD DE ADMINISTRACION
ADMINISTRACION DE EMPRESAS
MOCOA
2015**

**IMPACTO SOCIOECONOMICO QUE SE PUEDE GENERAR EN LA POBLACION
MOCOANA CON LA POSIBLE PUESTA EN MARCHA DE UN PEAJE EN LA VIA
MOCOA – SAN JUAN DE VILLALOBOS**

**VLADIMIR CERON ARANGO
EDGAR JAVIER MARTINEZ CORDOBA
JHONNY DAVID OBANDO
JORLENY PALTA
JAIRO HERNAN PATIÑO LEON**

**INFORME FINAL TRABAJO DE GRADO LINEA DE INVESTIGACION PARA
OPTAR EL TITULO DE ADMINISTRADORES DE EMPRESAS**

**Asesor
Ing. HERLY BRAVO**

**INSTITUTO TECNOLOGICO DEL PUTUMAYO
FACULTAD DE ADMINISTRACION
ADMINISTRACION DE EMPRESAS
MOCOA
2015**

NOTA DE ACEPTACION

Firma del Presidente del Jurado

Firma del Jurado

Firma del Jurado

Mocoa, 15 de enero de 2015

DEDICATORIA

Dedico este trabajo a Dios quien me ha dado fortaleza para seguir cada día adelante, a mis tíos, Martín Altamirano y ligia Liñán, quienes son un gran ejemplo en mi vida. A mi abuela Nieves Altamirano Q.E.P.D, quien fue mi mayor poyo durante mi niñez, así mismo a Milton, Darlyn y Gloria Altamirano, que más que primos son mis hermanos, gracias de todo corazón y mil bendiciones para ustedes. Finalmente a mi equipo de trabajo, fue una gran experiencia y por supuesto al ing. Herly Bravo por abrirnos camino hacia la investigación y a todas aquellas personas que de una u otra forma me brindaron apoyo y se convirtieron en un ejemplo de fortaleza y decisión en mi vida.

VLADIMIR CERON ARANGO

Quiero dedicar este trabajo a Dios porque él representa mi vida, a mi hijo *Emanuel Martínez Palta* a mi esposa *Jorleny Palta* quienes al igual que yo han sacrificado tiempo y han unido esfuerzos para lograr este sueño a mis abuelos *Florencio Córdoba Mariana Ordoñez* a quienes considero mis padres, a mis padres *Rosaura Córdoba, Justó Martínez* quienes me dieron la oportunidad de estar en este mundo a tos mis hermanos cuando digo hermanos también hago referencia a mis tíos maternos porque así los considero, a el ingeniero Herly Bravo y a todos aquellos que de una u otra forma hicieron posible que este sueño se hiciese realidad

EDGAR JAVIER MARTINEZ CORDOBA

Dedico este trabajo inicialmente a Dios por tenerme con vida y lleno de fortaleza y por hacer realidad mis sueños de superarme, también quiero agradecer a mi madre **CLEMENCIA OBANDO** porque con sus luchas y dedicación supo sacarme adelante y hacer realidad mi sueño de ser un profesional, a mis hermanos y de más familiares que de una u otra forma hicieron parte de esta formación. Por ultimo quiero agradecer a todos mis amigos y demás personas que con su granito de arena me apoyaron para que hoy en día sea una persona con valores y realizada profesionalmente.

JHONNY DAVID OBANDO

El cumplimiento de esta etapa de mi vida se la quiero dedicar de una manera muy especial en primer lugar a **DIOS**, por brindarme la vida y la salud que necesito para cumplir mis objetivos en esta vida terrenal. También quiero dedicar este logro a mi hijo *Emanuel Martínez Palta*, por ser mi motivación e inspiración para lograr mis metas, a mi esposo *Javier Martínez* y a mi familia mi madre *Gladis Fernández*,

a mi padre *Javier Palta*, a mi hermano *Jordán palta* y a mi abuela *Julia Fernández* que de alguna manera hicieron parte de este proceso. También quiero dedicarle muy especialmente este logro a una familia muy especial que también formaron parte de este proceso formativo *Aracely Arevalo* y *Julian Posos e hijos*. Muchas gracias de todo corazón y mil bendiciones para ustedes. A mi profesor de apoyo *Herly Bravo* y al resto de mis compañeros de trabajo muchas gracias porque de la mano de ustedes fue posible culminar este proceso formativo.

JORLENY PALTA CHOCUE

Quiero dedicar este trabajo principalmente a Dios por darme la salud y la fortaleza de seguir día a día adelante cumpliendo mis objetivos, a mi padre *José Patiño* y a mi madre *Nubia León* quienes hicieron realidad este sueño de ser profesional, a mis hermanos y hermanas que estuvieron de alguna u otra forma apoyándome. También quiero dedicarle este esfuerzo a mi hijo *Juan David Patiño* que fue la fuente de mi inspiración para seguir adelante en los momentos críticos y a su madre *Lisa Benavides* que fue la persona que me impulso para estudiar y lograr culminar mis estudios.

JAIRO HERNAN PATIÑO LEON

AGRADECIMIENTOS

Primeramente nos gustaría agradecerle a ti Dios por bendecirnos para llegar hasta donde hemos llegado, porque hiciste realidad este sueño anhelado.

Al instituto tecnológico del putumayo por darnos la oportunidad de estudiar y ser unos profesionales.

A nuestro director de tesis, Ing. Herly Bravo por su esfuerzo y dedicación, quien con sus conocimientos, su experiencia, su paciencia y su motivación ha logrado que podamos terminar nuestros estudios con éxito.

También me gustaría agradecer a mis profesores durante toda nuestra carrera profesional porque todos han aportado un granito de arena a nuestra formación.

Son muchas las personas que han formado parte de nuestras vidas profesionales a las que nos encantaría agradecerles su amistad, consejos, apoyo, ánimo y compañía en los momentos más difíciles de nuestras vidas. Algunas están aquí con nosotros y otras en nuestros recuerdos y en nuestros corazones, sin importar en donde estén quiero darles las gracias por formar parte de nosotros, por todo lo que nos han brindado y por todas sus bendiciones.

Para ellos: Muchas gracias y que Dios los bendiga.

TABLA DE CONTENIDO

CAPITULO I	16
1. IMPACTO SOCIECONOMICO QUE SE PUEDE GENERAR EN LA POBLACION MOCOANA CON LA POSIBLE PUESTA EN MARCHA DE UN PEAJE EN LA VIA MOCOCHA – SAN JUAN DE VILLALOBOS.....	16
1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	16
1.1.1 Formulación.....	16
1.1.2 Descripción del Problema.....	16
1.2. JUSTIFICACIÓN	18
1.3. OBJETIVOS	19
1.3.1 Objetivo General.....	19
1.3.2 Objetivos específicos:.....	19
1.4. MARCO REFERENCIAL.....	19
1.4.1. Estado del Arte.	19
1.4.2. Marco Contextual	22
1.4.3. Marco conceptual	24
1.4.4. Marco legal o normativo:	26
1.5. IMPACTOS	28
2. DISEÑO METODOLOGICO	29
2.1. TIPO DE INVESTIGACIÓN.....	29
2.1.1. Enfoque de la Investigación.....	30
2.1.2. Unidades de Análisis.	30
2.1.3. Unidades de Estudio.....	30
2.2. LINEA DE INVESTIGACIÓN.....	30
2.3. SUBLINEA DE INVESTIGACION	31
2.4. ESTUDIO DE CAMPO	31
2.4.1. Técnica de recolección de datos:	31
2.4.2. Técnicas de análisis de datos.....	32
3. RESULTADOS DE LA INVESTIGACION.....	35
3.1. DIAGNOSTICO	35

3.2.	ANÁLISIS DE ENCUESTA APLICADA AL SECTOR PRODUCTIVO Y POBLACIÓN EN GENERAL DEL MUNICIPIO DE MOCOA	37
3.2.1.	Análisis encuesta aplicada al sector productivo	37
3.2.2	Análisis encuesta aplicada a la Población en General	51
	CONCLUSIONES.....	743
	RECOMENDACIONES	76
	BIBLIOGRAFIA	77

INDICE DE TABLAS

Tabla 1. Tipo de empresa	37
Tabla 2. Tiempo de constitución de las empresas.	38
Tabla 3. Principales Actividades Empresariales	39
Tabla 4. Rutas cubiertas	40
Tabla 5. Dependencia del valor del transporte.	41
Tabla 6. Consideración del deterioro de los vehículos	42
Tabla 7. Causas de deterioro vehicular	43
Tabla 8. Procedencia de la mercancía comercializada en el dep...	44
Tabla 9. Factores que incrementan el valor de las mercancías	45
Tabla 10. Tiempo de aprovisionamiento de mercancías.	46
Tabla 11. Causas de la demora en la entrega de mercancías por parte de los proveedores	47
Tabla 12. Beneficios de un peaje	48
Tabla 13. Afectación de la puesta en marcha de un peaje en la vía Mocoa – Sanjuán de Villalobos	49
Tabla 14. Aceptabilidad de la puesta en marcha de un peaje en la vía Mocoa – Sanjuán de Villalobos	50
Tabla 15. Edad promedio de la población	52
Tabla 16. Estrato Socioeconómico de la población	52
Tabla 17. Frecuencia de viajes al interior del país	53
Tabla 18. Condiciones de la vía Mocoa-San Juan de Villalobos	54
Tabla 19. Principales causas del estado de la vía actualmente	55
Tabla 20. Causas de accidentes viales	57
Tabla 21. Aceptabilidad de la puesta en marcha de un peaje en la vía Mocoa – San Juan de Villalobos	58
Tabla 22. Afectación de la calidad del servicio del transporte por la puesta en marcha de un peaje	59

Tabla 23. Afectación de los costos del transporte con la puesta en marcha de un peaje.	60
Tabla 24. Influencia del peaje en los accidentes de tránsito	61
Tabla 25. Influencia del peaje en los tiempos de recorrido	62
Tabla 26. Influencia del peaje en el incremento del turismo.	63
Tabla 27. Influencia del peaje en el comercio de Mocoa.	64
Tabla 28. Influencia del peaje en el incremento de la inversión for..	65
Tabla 29. Creencia que las vías entregadas en concesión son de mejor calidad	66
Tabla 30. Transporte utilizado para viajar al interior del país	67
Tabla 31. Influencia del mejoramiento de las vías en el estado de los vehículos.	68
Tabla 32. Influencia del mejoramiento de las vías en la accident...	69.
Tabla 33. Beneficios de la puesta en marcha de un peaje	70
Tabla 34. Influencia en la población de la puesta en marcha....	71
Tabla 35. Contribución de la puesta en marcha de un peaje con el desarrollo socioeconómico.	72
Tabla 36. Aceptabilidad de la puesta en marcha de un peaje	72

INDICE DE GRAFICOS

Gráfico 1. Tipo de empresa	37
Gráfico 2. Tiempo de constitución de las empresas.	38
Gráfico 3. Principales Actividades Empresariales	39
Gráfico 4. Rutas cubiertas	40
Gráfico 5. Dependencia del valor del transporte.	41
Gráfico 6. Consideración del deterioro de los vehículos	42
Gráfico 7. Causas de deterioro vehicular	43
Gráfico 8. Procedencia de la mercancía comercializada en el dep...	44
Gráfico 9. Factores que incrementan el valor de las mercancías	45
Gráfico 10. Tiempo de aprovisionamiento de mercancías.	46
Gráfico 11. Causas de la demora en la entrega de mercancías por parte de los proveedores	47
Gráfico 12. Beneficios de un peaje	48
Gráfico 13. Afectación de la puesta en marcha de un peaje en la vía Mocoa – Sanjuán de Villalobos	50
Gráfico 14. Aceptabilidad de la puesta en marcha de un peaje en la vía Mocoa – Sanjuán de Villalobos	51
Gráfico 15. Edad promedio de la población	52
Gráfico 16. Estrato Socioeconómico de la población	53
Gráfico 17. Frecuencia de viajes al interior del país	54
Gráfico 18. Condiciones de la vía Mocoa-San Juan de Villalobos	55
Gráfico 19. Principales causas del estado de la vía actualmente	56
Gráfico 20. Causas de accidentes viales	57
Gráfico 21. Aceptabilidad de la puesta en marcha de un peaje en la vía Mocoa – San Juan de Villalobos	58
Gráfico 22. Afectación de la calidad del servicio del transporte por la puesta en marcha de un peaje	59

Gráfico 23. Afectación de los costos del transporte con la puesta en marcha de un peaje.	60
Gráfico 24. Influencia del peaje en los accidentes de tránsito	61
Gráfico 25. Influencia del peaje en los tiempos de recorrido	62
Gráfico 26. Influencia del peaje en el incremento del turismo.	63
Gráfico 27. Influencia del peaje en el comercio de Mocoa.	64
Gráfico 28. Influencia del peaje en el incremento de la inversión for...	65
Gráfico 29. Creencia que las vías entregadas en concesión son de mejor calidad	66
Gráfico 30. Transporte utilizado para viajar al interior del país	67
Gráfico 31. Influencia del mejoramiento de las vías en el estado de los vehículos.	68
Gráfico 32. Influencia del mejoramiento de las vías en la accid...	69
Gráfico 33. Beneficios de la puesta en marcha de un peaje	70
Gráfico 34. Influencia en la población de la puesta en marcha...	71
Gráfico 35. Contribución de la puesta en marcha de un peaje con el desarrollo socioeconómico.	72
Gráfico 36. Aceptabilidad de la puesta en marcha de un peaje	73

RESUMEN

El propósito de esta investigación es analizar el impacto socioeconómico que se puede generar en la población mocoana con la posible puesta en marcha de un peaje en la vía Mocoa – San Juan de Villalobos. Teniendo en cuenta principalmente el sector comercio el cual tendrá efectos tanto negativos como positivos, también se tuvo en cuenta las diferentes opiniones que nos dio a conocer la población en general.

Para lograr el desarrollo de esta investigación se recolectó información mediante encuestas, que permitieron obtener datos concretos del tema, se efectuó también observación directa, visitas de campo, análisis de la información y de esta manera se concretó la información para plasmar los resultados de todo el trabajo realizado para así lograr el planteamiento y solución del problema y poder desarrollar los objetivos propuestos.

Con el resultado de este trabajo se creó el presente documento que sirve como guía de análisis para ver el posible impacto socioeconómico que generaría la puesta en marcha del peaje, del cual podrán tomar referencia principalmente el Instituto Nacional de Vías (INVIAS) y la Gobernación del Putumayo.

PALABRAS CLAVES: comercio, económico, impacto, peaje, población, social, vía.

ABSTRACT

The purpose of this research is to analyze the economic impact that can be generated in mocoana population with the possible launch of a toll on the Mocoa road - San Juan de Villalobos. Considering mainly the commercial sector which will have both positive and negative effects, was also taken into account the different views that introduced us to the general population.

To achieve the development of this research information is collected through surveys, which yielded tangible data subject, direct observation, field visits, data analysis and thus also made information materialized to translate the results of all work done in order to achieve the approach and solution of the problem and to develop the objectives.

With the results of this study this document that serves as a guide for analysis to see the potential economic impact would generate the implementation of the toll, which may make reference mainly the National Roads Institute (INVIAS) and the Governorate created Putumayo.

KEYWORDS: trade, economic, impact, toll, population, social, via.

INTRODUCCION

El presente trabajo de investigación tiene como objetivo demostrar y analizar el impacto socioeconómico que puede generar a la población mocoana la posible puesta en marcha de un peaje en la vía Mocoa – San Juan de Villalobos, ya que con este se pretende mejorar la calidad del servicio de transporte, reducir la accidentabilidad, los tiempos de recorrido, incrementar el turismo y la inversión.

Los principales factores de estudio será el sector comercio comprendido por 1687 empresas y la población mocoana comprendida por 39.000 mil habitantes según el censo del DANE del año 2005, los cuales nos aportara datos muy importantes para tener en cuenta sobre la posible puesta en marcha de un peaje y así poder analizar datos concretos y precisos.

Mocoa es un municipio que está en pleno crecimiento económico, y unos de los principales factores que promueve este desarrollo es el turismo, el comercio y las diferentes empresas explotadoras de petróleo, ya que la gente ha visto todo esto como una oportunidad de negocio al invertir tanto residentes como foráneos en creación y remodelación de hoteles, restaurantes, almacenes de ropa y calzado, ferreterías, etc. Por todos estos acontecimientos surge una gran necesidad de mejorar el estado de las diferentes vías que conectan al municipio con el resto del país, para que las mercancías lleguen mucho más rápido y en buenas condiciones, también para que las diferentes personas que entren y salgan del municipio no sientan un viaje muy estresante e incómodo y para la reducción de accidentes en la vía pública.

CAPITULO I

1. IMPACTO SOCIECONOMICO QUE SE PUEDE GENERAR EN LA POBLACION MOCOANA CON LA POSIBLE PUESTA EN MARCHA DE UN PEAJE EN LA VIA MOCOCA – SAN JUAN DE VILLALOBOS.

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1.1 Formulación: ¿Cuál es el impacto socio-económico que se puede generar en la población mocoana ante la posible puesta en marcha de un peaje en la vía Moca-San Juan de Villalobos?

1.1.2 Descripción del Problema: El departamento del Putumayo para comunicarse al centro del país tiene dos accesos, mediante la vía Mocoa – Neiva y la vía Mocoa – Pasto; y cuenta además con una vía que le permite comunicarse con el vecino país del

Ecuador, como es la vía Mocoa - Puente Internacional de San Miguel. Vías que le permiten al departamento sustentar su desarrollo socio-económico y cultural; sin embargo por el mal manejo y falta de mantenimiento de las vías, hace que estas se encuentre en pésimo estado, dificultando la fluidez del tráfico, además de generar accidentes de tránsito y daños en los vehículos.

El departamento siempre se ha visto afectado por una serie de factores sociales que no lo ha dejado salir adelante, entre ellos encontramos la violencia generada principalmente por grupos al margen de la ley y por la corrupción de los políticos que llegan a ocupar los diferentes cargos públicos, causando un gran atraso en todos los municipios ya que no hay inversión en ningún campo económico ni tampoco en educación e infraestructura. Pero a pesar de todos estos problemas, en la actualidad los diferentes municipios han estado implementando estrategias para su autodesarrollo como para el desarrollo del departamento.

Uno de los principales municipios que trabaja constantemente para mejorar el bienestar de su comunidad es Mocoa, el cual en los últimos años ha tenido un gran auge respecto a su crecimiento económico, esto generado principalmente por los diferentes sitios turísticos que se han encontrado y las diferentes empresas petrolíferas que se encuentran en municipios vecinos, lo que ha conllevado a surgir inversiones tanto de personas que residen en él como foráneos, que miran en este municipio nuevas oportunidades de negocio como es la creación y remodelación de hoteles, restaurantes, almacenes, ferreterías, etc. Por todos estos motivos y como se había mencionado anteriormente es importante realizar un mejoramiento de las vías, ya que entre más días se aumenta el flujo vehicular debido a las diferentes necesidades que va teniendo el municipio entre ellas las de inversión, además es necesario mencionar que la entidades estatales no se preocupan por el mejoramiento de las misma. Frente a todos estos problemas mencionados anteriormente se hace necesario pensar en la instalación de un peaje el cual nos ayude a mejorar el mantenimiento de las vías y por ende esto generaría un mejoramiento en la calidad de vida de la población aledaña del mismo modo el mejoramiento de las vías principales, la reducción del tiempo en el recorrido entre ciudades lo que refleja la mejora en el servicio a los usuarios y a las empresas transportadoras sean públicas o privadas, en síntesis, se verá reflejado el aumento vehicular y la cohesión social entre departamentos.

Por todo lo expuesto anteriormente ha surgido una gran pregunta ¿Cuál es el impacto socio-económico que se puede generar en la población mocoana ante la posible puesta en marcha de un peaje en la vía Moca-San Juan de Villalobos?

1.2. JUSTIFICACIÓN

El municipio de Mocoa cuenta con una población de 39.000 habitantes/km² y una extensión de 1.263 Km², su principal economía se basa en la agricultura, la pesca, la minería, el comercio y en los últimos años se ha ido incrementando el turismo. También cuenta con una gran diversidad de etnias. La comunicación hacia el centro del país la puede realizar por medio de dos accesos, una es mediante la vía Mocoa – Neiva, y la otra es a través de la vía Mocoa – Pasto; vías que le permiten al municipio y departamento sustentar su desarrollo socio-económico, las cuales no se encuentran en las mejores condiciones.

Es importante conocer la opinión de la población por que con la investigación surgen diferentes puntos de vista en cuanto a la aceptación del peaje. También es importante por que el desarrollo del pueblo depende de la infraestructura vial de modo que los productos de consumo así como mercancías se comercializan por esta vía y teniendo en cuenta que esta vía es un corredor internacional se justifica que se encuentre en buenas condiciones

1.3. OBJETIVOS

1.3.1 Objetivo General

Analizar los impactos socio-económicos que se puede generar en la población Mocoana con la posible puesta en marcha de un peaje en la vía Mocoa – san juan de Villalobos.

1.3.2 Objetivos específicos:

- Caracterizar la población objetivo.
- Determinar los impactos socioeconómicos que podría generar un peaje
- Realizar un diagnóstico de opinión de la población objetivo

1.4. MARCO REFERENCIAL

1.4.1. Estado del Arte: Son los contratos que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación, explotación, organización o gestión total o parcial de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial de una obra o bien destinados al servicio o uso público por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización o en la participación que

se le otorgue en la explotación del bien¹. La concesión tiene por objeto la administración de los bienes públicos mediante el uso, aprovechamiento, explotación de las instalaciones o la construcción de obras y nuevas terminales de cualquier índole sea marítima, terrestre o aérea de los bienes del dominio público.

Los objetivos de estos negocios radican en proporcionar servicios esenciales para el público, por ejemplo, la electricidad, el gas, el suministro de agua, la depuración de aguas residuales y las telecomunicaciones. Las concesiones públicas afectan a casi toda la infraestructura de los países desarrollados, ya que requieren grandes redes de distribución integradas, o la coordinación de muchos servicios esenciales como la red nacional del tendido eléctrico. Muchas concesiones públicas tienen una estructura de costos que se beneficia de la gran escala, puesto que los costos unitarios caen a medida que la red aumenta. Sin embargo, la existencia de estas redes suele provocar que las concesiones públicas se beneficien de un monopolio natural para dar ese servicio en el área donde operan.

El desarrollo de las concesiones viales en Colombia tienen un periodo de vida relativamente corto; ellas se originan a principios de 1997, como respuesta a la carencia de recursos estatales para la inversión en la Red Vial Nacional. Se trata de una estrategia que pretende la atención de las emergencias que se presentan en el mantenimiento y construcción de carreteras, viabilizando el mejoramiento de la infraestructura vial del país con participación de capital privado.²

“Al comienzo de los años noventa, Colombia también enfrentaba un importante déficit de infraestructura. La falta de recursos públicos y la necesidad de enfrentar en mejor forma el desafío de la apertura

¹ AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA [en línea] <http://www.ani.gov.co/pregunta-frecuente/general/que-es-una-concesion-8885> [citado el 15 septiembre de 2014]

² UNIVERSIDAD DISTRITAL, concesiones viales. marco doctrinal pdf [en línea] http://tecnura.udistrital.edu.co/downloads/revista10/pdf/imagenes/concesiones_viales.pdf

económica llevaron a este país a identificar formas alternativas de financiación de proyectos que pudieran constituirse en claves del desarrollo nacional. El sistema de concesión parecía idóneo dada la gran cantidad de proyectos que podían identificarse para ser financiados y ejecutados en el corto y mediano plazo por el sector privado, desahogando así el presupuesto fiscal.

El programa de concesiones viales se inscribía así dentro de un marco amplio que buscaba la participación del sector privado en la infraestructura física, cuyo énfasis se puso en la promoción de la participación del sector privado en la construcción y operación de nuevos proyectos, más que en la enajenación de activos existentes. La finalidad de la participación del sector privado en infraestructura era:

- Aumentar la eficiencia en la construcción y operación de proyectos y servicios;
- Contar con recursos adicionales para suplir las necesidades en un menor tiempo;
- Destinar los escasos recursos estatales prioritariamente a inversión en el sector social;
- Reducir los riesgos que asume el sector público; y
- Obtener beneficios de la competencia.³

...El panorama de la infraestructura vial a inicios de la década de los noventa era poco alentador pues tradicionalmente la inversión vial colombiana había sido escasa, constituyendo éste en esa época, el sector de infraestructura más crítico por tener mayores deficiencias. El promedio de inversión había estado cercano al 0,7% del PIB frente a una inversión estimada que deben destinar países con rezago en el mantenimiento y desarrollo de su infraestructura vial cifrada en un 2 o 3% del PIB.

En 1992, se dio inicio al programa de concesiones viales como complemento al Plan Vial de Apertura. Ello implicaba un gran paso adelante en la construcción de infraestructura del país respecto frente a los tradicionales proyectos financiados por el Estado. Para ello se creó la Oficina Asesora para la Administración y Manejo del Programa dentro de la estructura organizativa del denominado Fondo Vial Nacional, hoy Instituto Nacional de Vías¹. En este primer momento, se establecieron las ventajas del sistema y se identificaron los primeros

³ María Rufián; Políticas de concesión vial: análisis de las experiencias de Chile, Colombia y Perú; Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social (ILPES) Proyecto ILPES/CAF Marco Regulatorio, privatización y modernización del Estado, [citado en línea] <http://www.cepal.org/publicaciones/xml/1/9751/sgp16.pdf> [citado el 15 de septiembre de 2014]

proyectos susceptibles de ser licitados y ejecutados mediante esta fórmula⁴

1.4.2. Marco Contextual

Departamento del Putumayo:

“ ...El Departamento de Putumayo está situado en el sur del país, en la región de la Amazonía, localizado entre 01°26'18" y 00°27'37" de latitud norte, y 73°50'39" y 77°4'58" de longitud oeste. Cuenta con una superficie de 25.648 km² lo que representa el 2.2% del territorio nacional. Limita por el Norte con los departamentos de Nariño, Cauca y el río Caquetá que lo separa del departamento de Caquetá, por el Este con el departamento del Caquetá, por el Sur con el departamento del Amazonas y los ríos Putumayo y San Miguel que lo separan de las repúblicas de Perú y Ecuador y por el Oeste con el departamento de Nariño. El Putumayo está dividido en 13 municipios (Mocoa, Colón, Orito, Puerto Asís, Puerto Caicedo, Puerto Guzmán, Puerto Leguizamó, Sibundoy, San Francisco, San Miguel, Santiago, Valle del Guamuez y Villagarzón), 2 corregimientos, 56 inspecciones de policía, así como, numerosos caseríos y sitios poblados. Los municipios están agrupados en 7 círculos notariales con un total de 7 notarías, un círculo principal de registro cuya cabecera es Mocoa y una oficina seccional con sede en Puerto Asís. Tiene distrito judicial con sede en Pasto y dos circuitos judiciales con cabeceras en la capital y Puerto Asís. El departamento forma la circunscripción electoral de Putumayo.

Demografía: Según los datos del censo 2005 presentados por el DANE, se reportó una población total para el Departamento de Putumayo de 237.197 habitantes, de los cuales 124.315 estaban concentrados en las cabeceras urbanas y 112.882 en zona rural.

Actividades Económicas: La economía del departamento del Putumayo está basada principalmente en la producción agropecuaria desarrollada principalmente en el piedemonte, y en la explotación de los recursos petroleros y forestales de su jurisdicción. Se destacan los cultivos de maíz, papa, plátano, la caña panelera, yuca, piña, chontaduro, caña de azúcar y en menor escala arroz, ñame, ajonjolí, hortalizas y frijol. La ganadería presenta grandes excedentes

⁴ INVIAS

principalmente en el valle de Sibundoy, se desarrollan los aspectos lecheros y de cría, levante y ceba de vacunos.

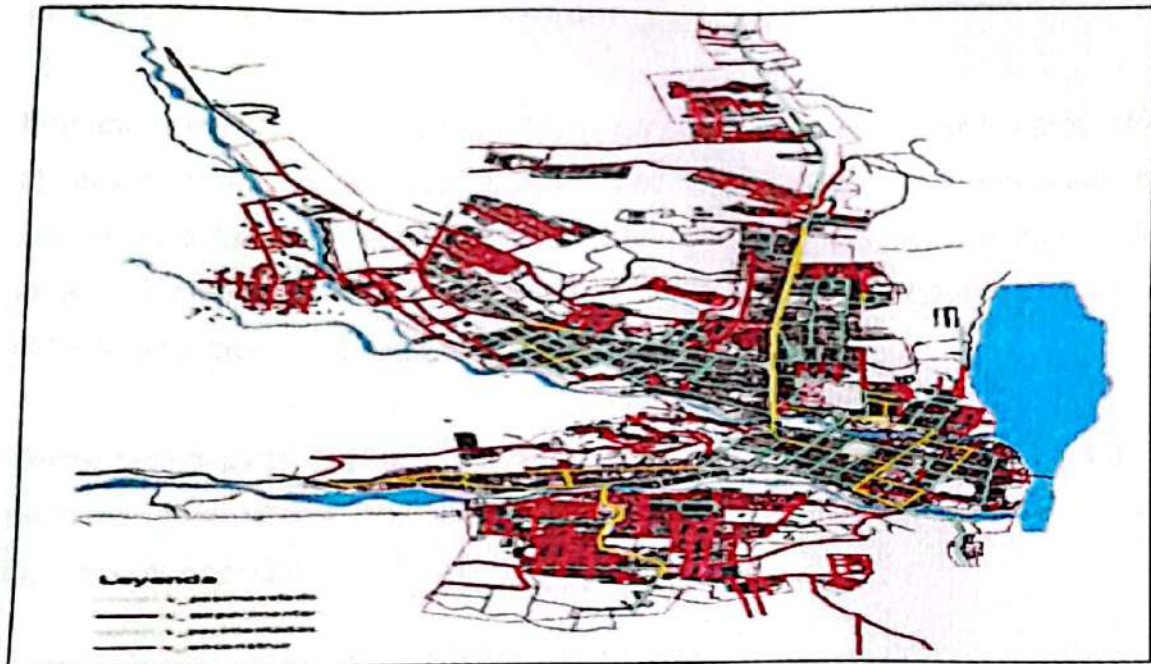
La explotación petrolífera es sin lugar a dudas, el renglón más importante en los ingresos departamentales. Existen yacimientos de oro de veta y aluvión en las formaciones geológicas del denominado Macizo Colombiano, especialmente en la cordillera centro - oriental; actualmente se explota en los ríos Curiaco y Cascabel, afluentes del Caquetá e incluso en este mismo; también se extrae en el río San Pedro, afluente del Putumayo en el valle de Sibundoy. Por su parte, la explotación forestal ofrece gran variedad de maderas para la construcción, plantas medicinales, oleaginosas, fibrosas y resinosas como caucho, balatae e incienso.

Vías de Comunicación: La infraestructura vial del departamento del Putumayo está reducida solo a la zona del piedemonte y para sus comunicaciones con el occidente, cuenta con los caudalosos ríos que lo atraviesan en sentido oriente - occidente. Los caseríos y pequeños poblados están situados a orillas de los ríos que son utilizados como principales vías de comunicación. Cuenta con dos puertos fluviales de importancia, en Puerto Asís y Puerto Leguizamo. El departamento solo cuenta con una carretera que une a Puerto Asís y Mocoa con el interior del país; otro pequeño tramo de carretera aparece en plena selva entre Taquí y Puerto Leguizamo, que une los ríos Caquetá y Putumayo. El departamento cuenta con cuatro aeropuertos, situados en Puerto Asís, Villagarzón, Orito y Puerto Leguizamo.

Turismo: El departamento del Putumayo ofrece innumerables atractivos turísticos desde el punto de vista natural, cultural y científico. Dentro de sus principales atractivos turísticos se encuentran el parque nacional natural La Paya; con atractivos paisajes y gran diversidad en flora y fauna; el parque arqueológico del Vides, Yunguillo, la serranía del Churumbelo, el Cañón del Mandiyaco, el Valle del Sibundoy y la llanura amazónica. Igualmente se encuentra diversidad etno - cultural, que permite actividades de conservación ecológica, manejo de escenarios naturales, atractivos para el turismo ecológico, científico, deportivo, recreativo y social, adicionalmente cuenta con las reservas indígenas de Afilador, Santa Rosa del Guamuez, Santa Rosa de Sucumbíos y Yarinal San Marcelino. Se celebran anualmente festividades propias de los grupos indígenas⁵

⁵ SÁNCHEZ PRIETO EDWIN Ingeniero Contratista contrato no. 1402, - Mocoa putumayo , mayo de 2010

MAPA VIAL DE MOCOIA



Fuente: Equipo PDM 2012-2015

1.4.3. Marco conceptual

Carretera: Vía pública destinada a la circulación de vehículos

Comercio: Se denomina **comercio** a la actividad socioeconómica consistente en el intercambio de algunos materiales que sean libres en el mercado de compra y venta de bienes y servicios, sea para su uso, para su venta o su transformación.

Economía: La economía es una ciencia social que estudia cómo los individuos o las sociedades usan o manejan los escasos recursos para satisfacer sus necesidades.

Foráneo: Que procede o es propio de otro lugar

Inversión: es un término económico que hace referencia a la colocación de capital en una operación, proyecto o iniciativa empresarial con el fin de recuperarlo con intereses en caso de que el mismo genere ganancias.

Impacto social: hace referencia a todos los efectos que los diferentes proyectos al ser ejecutados, logran sobre la comunidad, aquí también son involucrados los resultados obtenidos o finales ya que a partir de esos "deseos", fue que se dio origen al programa que busca siempre como meta un mejoramiento de la comunidad a mediano o largo plazo en el tiempo.

Peaje: tasa o tarifa que se cobra a un medio de transporte terrestre, fluvial o marítimo como derecho de tránsito para utilizar la infraestructura de la respectiva vía de comunicación

Socioeconómico: Relativo a la sociedad y la economía conjuntamente.

Transito: Es el fenómeno causado por el flujo de vehículos en una vía, calle o autopista.

Transporte: Se denomina transporte al traslado de un lugar a otro de algún elemento, en general personas o bienes. El transporte es una actividad fundamental dentro de la sociedad.

Turismo: consiste en los viajes y estancias que realizan personas en lugares distintos a su entorno habitual.

Turista: es aquella persona que se traslada de su entorno habitual a otro punto geográfico, estando ausente de su lugar de residencia habitual más de 24 horas.

Vehículo: Es un medio de locomoción que permite el traslado de un lugar a otro de personas o cosas.

Vía: es cualquier espacio de dominio común por donde transitan los peatones o circulan los vehículos.

1.4.4. Marco legal o normativo: Los Principales Decretos y Resoluciones Que Reglamentan el transporte terrestre y concesiones en Colombia:

“LEY 105 DE 1993 (Diciembre 30): Reglamentada parcialmente por el Decreto Nacional 105 de 1995, Reglamentada por el Decreto Nacional 2263 de 1995. 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.

DECRETO 2263 DE 1995 (Diciembre 22): "Por el cual se reglamenta la Ley 105 de 1993 y se modifica el Decreto 105 de 1995".

LEY 787 DE 2002 (Diciembre 27): "Por la cual se modifica parcialmente el artículo 21 de la Ley 105 de diciembre 30 de 1993".

DECRETO 1572 DE 1998 (agosto 5): Derogado por el art. 112, Decreto Nacional 1227 de 2005. Por el cual se reglamenta la Ley 443 de 1998 y el Decreto - Ley 1567 de 1998.

LEY 443 DE 1998 (junio 11): Derogada por el art. 58, Ley 909 de 2004, con excepción de los arts. 24, 58, 81 y 82 Reglamentada por el Decreto Nacional 1572

de 1998. Por la cual se expiden normas sobre carrera administrativa y se dictan otras disposiciones.

LEY 336 DE 1996 (Diciembre 20): "Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte".

DECRETO 1554 DE 1998 (Agosto 4): "Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga".

LEY 787 DE 2002 (Diciembre 27): "Por la cual se modifica parcialmente el artículo 21 de la Ley 105 de diciembre 30 de 1993".

LEY 1383 DE 2010 (Marzo 16): Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones.

RESOLUCIÓN NÚMERO 003027 DE 2010 (Julio 26): Por la cual se actualiza la codificación de las infracciones de tránsito, de conformidad con lo establecido en la Ley 1383 de 2010, se adopta el Manual de Infracciones y se dictan otras disposiciones.

LEY 769 DE 2002 (Agosto 6): "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones".

DECRETO 2053 DE 2003 (Julio 23): "Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se dictan otras disposiciones".

LEY 80 DE 1993 (Octubre 28): Reglamentada por el Decreto Nacional 734 de 2012, Modificada por la Ley 1150 de 2007, Reglamentada parcialmente por los Decretos Nacionales 679 de 1994, 626 de 2001, 2170 de 2002, 3629 y 3740 de

2004, 959, 2434 y 4375 de 2006; 2474 de 2008 y 2473 de 2010. Por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública.

Leyes y decretos ambientales:

1.5. IMPACTOS

1.5.1 Impacto social: desde este punto de vista, la implementación de un peaje en el departamento del Putumayo está enmarcado en el mejoramiento de la calidad de vida de la población aledaña y en el mejoramiento de las vías principales. Por consiguiente, se verá reflejado el aumento de la fluidez vehicular y la cohesión social entre departamentos.

1.5.2 Impacto económico: la economía del departamento del Putumayo se basa principalmente en la agricultura y explotación petrolífera, seguida de una pequeña explotación minera, por tanto, el desarrollo de vías dará lugar a que nuestro mercado local pueda extenderse hacia un mercado nacional y a la vez generar espacios para nuevos sectores económicos en la región.

2. DISEÑO METODOLOGICO

Se identificaran dos medidas de estudio que son el sector comercio y la población mocoana, los cuales nos permitirán realizar un análisis de los diferentes efectos tanto positivos como negativos de la posible puesta en marcha del peaje en la vía Mocoa – San Juan de Villalobos.

2.1. TIPO DE INVESTIGACIÓN

La realización y el desarrollo del trabajo empezó por determinar las variable de estudio que son el sector comercio y la población mocoana los cuales nos darán la información necesaria para realizar el respectivo análisis del impacto socioeconómico que generaría el peaje al municipio de Mocoa

Esta situación llevó a definir un tipo de estudio Mixto, entre los cuales tenemos el Estudio Exploratorio; también conocido como estudio piloto, puesto que se trata de una investigación realizada por primera. También utilizamos el Estudio Descriptivo que describe los datos, los cuales son transformados en información a través de la tabulación y este con sus resultados nos permite contribuir a estudios y toma de decisiones futuras con relación al tema, generando así impacto en las vidas de la gente de la región.

2.1.1. Enfoque de la Investigación: Este proyecto de investigación se enmarca, dentro del enfoque cualicuantitativo, es decir, se trata de una investigación mixta. Como investigación de campo combina los métodos inductivo y deductivo, y se enmarca desde su forma de presentación de datos y alcance en la investigación descriptiva.

2.1.2. Unidades de Análisis: Las unidades de análisis serán: el sector comercial de Mocoa; el cual tendrá unos efectos tanto positivos como negativos con respecto al costo del transporte de las mercancías, y la otra unidad de análisis es la población mocoana que sus efectos se verán reflejado en menor relevancia.

2.1.3. Unidades de Estudio: Los aspectos centrales del desarrollo investigativo serán las diferentes opiniones que tengan tanto el sector comercio como la población mocoana con respecto a la puesta en marcha del peaje en la vía Mocoa – San Juan de Villalobos.

2.2. LINEA DE INVESTIGACIÓN

Competitividad, prospectiva, emprendimiento y empresarismo de la MYPIMES andino amazónica.

2.3. SUBLINEA DE INVESTIGACION

Diagnósticos Empresariales

2.4. ESTUDIO DE CAMPO

2.4.1. Técnica de recolección de datos: Para poder analizar los impactos socioeconómicos que se pueden generar en la población mocoana con la posible puesta en marcha de un peaje en la vía Mocoa – San Juan de Villalobos es necesario aplicar metodologías de recolección de información como se indican a continuación:

- Encuestas: Siendo la encuesta un método de investigación cuantitativo, se diseñará un cuestionario con preguntas cerradas, enfocadas a la apreciación de los diferentes impactos que pueden generar en la población mocoana con la posible puesta en marcha de un peaje en la vía Mocoa – San Juan de Villalobos. Las encuestas se aplicarán a empresas transportadoras, dueños de vehículos particulares y población en general.
- Visitas de campo, observación directa: Se realizaran visitas a las empresas y cooperativas de transporte que se encuentran en el municipio de Mocoa.

2.4.2. Técnicas de análisis de datos: Muestra: La siguiente fórmula nos permite obtener la muestra de los actores para tabular los datos obtenidos en la aplicación de la encuesta:

N= Población

Z= Nivel de confianza 95%

e= grado de error 9%

p= probabilidad de ocurrencia 50%

q= probabilidad de no ocurrencia 50%

Aplicando la siguiente fórmula:

$$n = \frac{Z^2 pq N}{Ne^2 + Z^2 pq}$$

Donde:

n: tamaño de la muestra: es el número representativo del grupo de personas que queremos estudiar (población) y, por tanto, el número de encuestas que debemos realizar, o el número de personas que debemos encuestar.

N: población: es el grupo de personas que vamos a estudiar, las cuales podrían estar conformadas, por ejemplo, por nuestro público objetivo.

Z: nivel de confianza: mide la confiabilidad de los resultados. Lo usual es utilizar un nivel de confianza de 95% (1.96) o de 90% (1.65). Mientras mayor sea el nivel de confianza, mayor confiabilidad tendrán los resultados, pero, por otro lado, mayor será el número de la muestra, es decir, mayores encuestas tendremos que realizar.

e: grado de error: mide el porcentaje de error que puede haber en los resultados. Lo usual es utilizar un grado de error de 9% o de 10%. Mientras menor margen de error, mayor validez tendrán los resultados, pero, por otro lado, mayor será el número de la muestra, es decir, mayores encuestas tendremos que realizar.

p: probabilidad de ocurrencia: probabilidad de que ocurra el evento. Lo usual es utilizar una probabilidad de ocurrencia del 50%.

q: probabilidad de no ocurrencia: probabilidad de que no ocurra el evento. Lo usual es utilizar una probabilidad de no ocurrencia del 50%. La suma de "p" más "q" siempre debe dar 100%.

Calculo de la muestra para el sector comercial del municipio de Mocoa:

N:

k:

e: %

p:

q:

Calcular muestra

n: es el tamaño de la muestra

Calculo de la muestra para la población de Mocoa:

N: 40986

k: 2

e: 5%

p: 0.5

q: 0.5

Calcular muestra

n: 396 es el tamaño de la muestra

3. RESULTADOS DE LA INVESTIGACION

3.1. DIAGNOSTICO

El departamento del Putumayo cada día se convierte en un epicentro turístico y económico muy atractivo para las diferentes personas que les gusta salir de la rutina normal y además también para los que les gusta invertir en diferentes negocios. El departamento cuenta con 13 municipios los cuales por motivo del conflicto armado y problemas sociales no han tenido gran desarrollo. A pesar de todos estos graves problemas es un departamento muy interesante por la razón de que es una región muy rica en biodiversidad y minerales. Pero lo que lo hace aún más interesante es la calidad humana que vive en el departamento. Uno de los municipios que poco a poco se ha ido desarrollando ha sido Mocoa, que cuenta con una población aproximada de 39.000 mil habitantes (según el censo realizado por el DANE en el año 2005) y una extensión de 1.263 Km², que lo hace merecedor de ser la capital del departamento además de ser uno de los principales reactivadores de la economía por medio del comercio y el turismo los cuales están generando mucho empleo y riquezas para el putumayo.

Mocoa es un municipio que está en pleno desarrollo económico por ende tiene muchas ventajas pero así mismo tiene muchas desventajas y una de estas es la necesidad de mejorar el estado de las diferentes vías que conectan al municipio con el resto del país, para que las mercancías lleguen mucho más rápido y en buenas condiciones, también para que las diferentes personas que entren y salgan del municipio no sientan un viaje muy estresante e incómodo y para la reducción de accidentes en la vía pública. Ante esto surge la idea de investigar la posible puesta en marcha de un peaje en la vía Mocoa – San Juan de Villa Lobos

para el mejoramiento de las vías que conectan al municipio, ya que entre más días se aumenta el flujo vehicular (transporte público, particular y pesado) y se aumentara aún más cuando se finalice la construcción de la variante Mocoa – San Francisco.

Como se mencionó anteriormente Mocoa cuenta con una población aproximada de 39.000 habitantes (censo DANE 2005), en la cual hay una gran variedad de culturas y costumbre, también encontramos algunos grupos etnicos como el inga, paez, awa, pastos, kamentsa, embera, entre otros. Además Mocoa cuenta con una población económicamente activa alta, ya que el porcentaje de personas ocupadas asciende al 57,7% (datos DANE 2013) y solo tiene un tasa de desempleo del 10,2% (datos DANE 2013), esto debido a que Mocoa es la capital y la mayoría de empresas tanto públicas como privadas generan mucho empleo.

Estos aspectos ayudaran a la toma de decisiones por parte del gobierno nacional y por entes departamentales a determinar la posible viabilidad de la instalación del peaje, teniendo los impactos socioeconómicos que genere este y las diferentes opiniones de la comunidad en general.

Para el desarrollo de la investigación se desarrollaron los objetivos de la siguiente manera:

- Se delimito el tema en estudio, siendo estos, la población mocoana y el sector productivo.
- Se diseñaron dos tipos encuestas, las cuales fueron aplicadas para la población y el sector productivo de Mocoa.
- Se tabulo y se graficó las encuestas que se les realizo a la población en estudio, para así poder conocer las diferentes opiniones que generaría la posible puesta en marcha del peaje.
- Por último se realizó un análisis de las encuestas y de las diferentes

opiniones que aportaron tanto la población mocoana como el sector productivo.

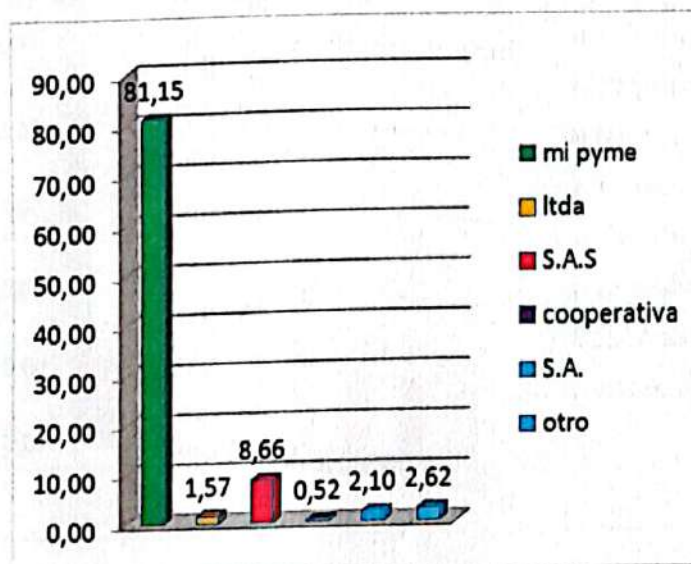
3.2. ANÁLISIS DE ENCUESTA APLICADA AL SECTOR PRODUCTIVO Y POBLACIÓN EN GENERAL DEL MUNICIPIO DE MOCOA

3.2.1. Análisis encuesta aplicada al sector productivo

Tabla 1. Tipo de empresa

	PORCENTAJE	CANTIDAD
Mi pyme	81,15	254
Ltda.	1,57	6
S.A.S	8,66	33
Cooperativa	0,52	2
S.A.	2,10	8
Otro	2,62	10

Gráfico 1. Tipo de empresa

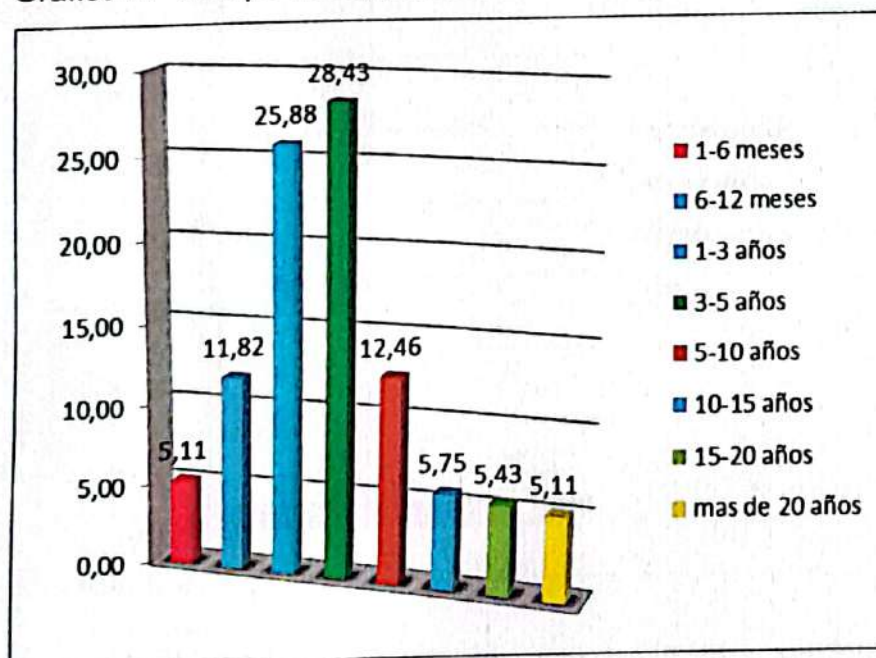


Observando la gráfica podemos identificar que las entidades que predominan en el sector comercial son la micro, pequeñas y medianas empresa (mi pymes) obteniendo un 81,15% del todo el sector productivo. Se considera que cuyo resultado se debe a la falta de capital económico para crear grandes empresas, y también a la facilidad de poder obtener ingresos adicionales.

Tabla 2. Tiempo de constitución de las empresas.

	PORCENTAJE	CANTIDAD
1-6 meses	5,11	16
6-12 meses	11,82	37
1-3 años	25,88	81
3-5 años	28,43	89
5-10 años	12,46	39
10-15 años	5,75	18
15-20 años	5,43	17
más de 20 años	5,11	16

Gráfico 2. Tiempo de constitución de las empresas

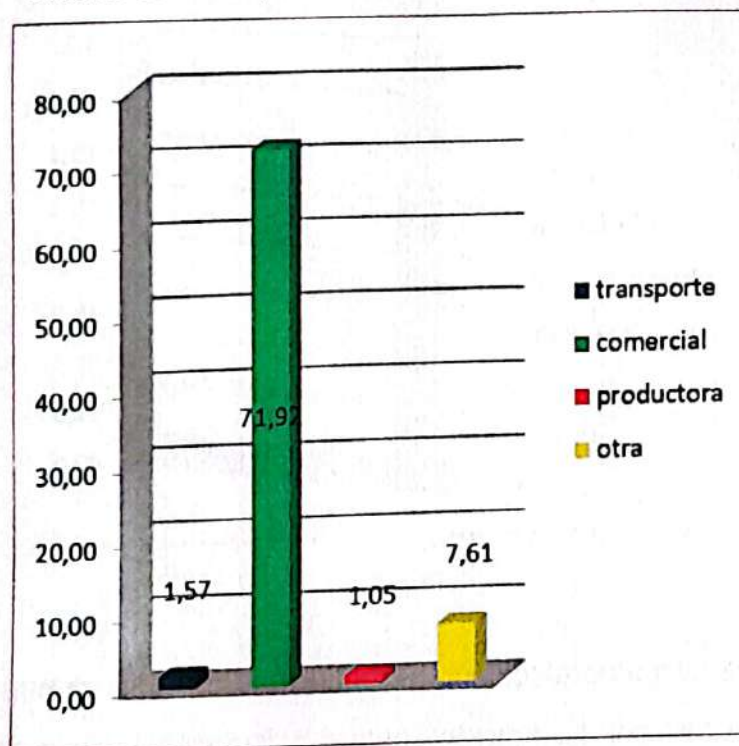


De acuerdo a los resultados obtenidos, de las empresas que nacen en Mocoa, solo un 50% aproximadamente, logran permanecer en el mercado por más de 10 años. Como la población en la zona urbana en la última década ha crecido considerablemente se cree que de igual forma el comercio ha crecido notoriamente ofreciendo más variedad a los consumidores.

Tabla 3. Principales Actividades Empresariales

	PORCENTAJE	CANTIDAD
transporte	1,57	6
comercial	71,92	274
productora	1,05	4
otra	7,61	29

Gráfico 3. Principales Actividades Empresariales



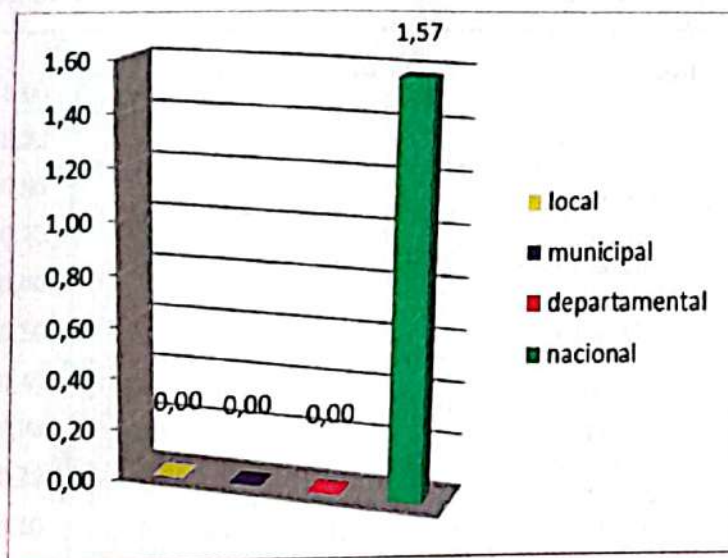
Evidentemente en el sector productivo las empresas que predominan en el mercado son las que se dedican a la compra y venta de productos. Comparado

con las empresas de transporte podemos identificar que son muy pocas las que abarcan la demanda que existe en la ciudad en la opción (otra) la mayoría son personas naturales que se dedican a prestar servicios de consultoría y accesorias. La producción y transformación de productos es muy baja representando solo un 1,05%.

Tabla 4. Rutas cubiertas

	PORCENTAJE	CANTIDAD
local	0,00	0
municipal	0,00	0
departamental	0,00	0
Nacional	1,57	6

Gráfico 4. Rutas cubiertas



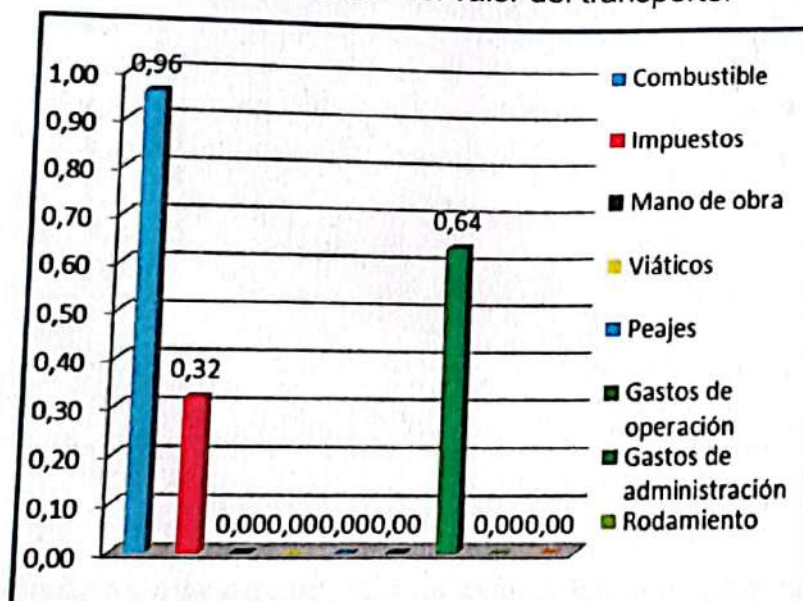
Las empresas que se dedican al transporte, principalmente de pasajeros las rutas que cubren son a nivel nacional y hacen rotación de los vehículos por lo que necesariamente todos transitan por la vía que posiblemente se implementara un

peaje, permitiéndoles a todos beneficiarse ya que su parque automotor sufrirá menos averías y una mayor durabilidad.

Tabla 5. Dependencia del valor del transporte.

	PORCENTAJE	CANTIDAD
Combustible	0,96	3
Impuestos	0,32	1
Mano de obra	0,00	0
Viáticos	0,00	0
Peajes	0,00	0
Gastos de operación	0,00	0
Gastos de administración	0,64	2
Rodamiento	0,00	0
Todos los anteriores	0,00	0

Gráfico 5. Dependencia del valor del transporte.



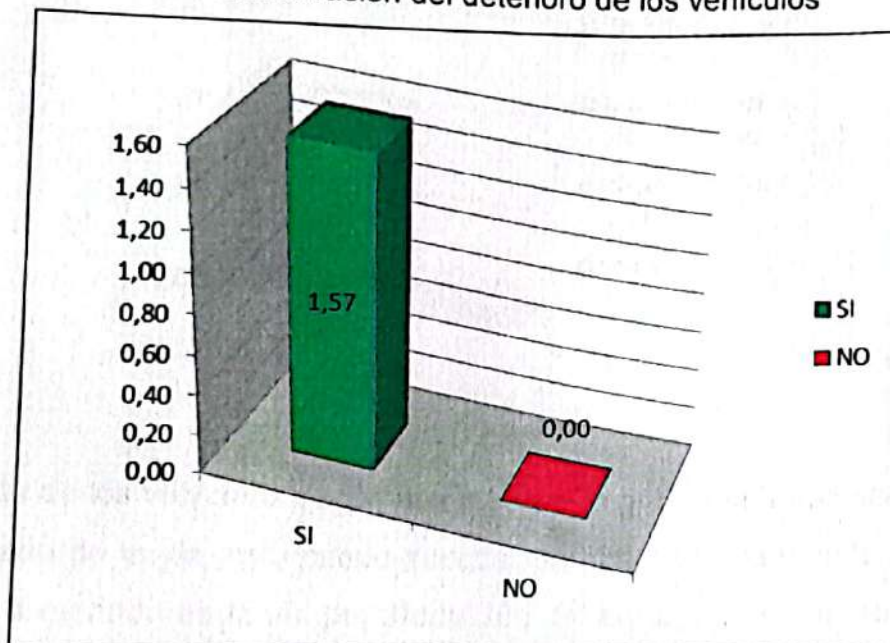
El precio del combustible es un factor importante a la hora de fijar los precios de transporte ya que según este, se fijan los precios. Además de tener en cuenta los impuestos y los gastos que implican para que una empresa marche bien. Es por

ello que el valor que se paga en un peaje posiblemente no altere el valor del pasaje. Esto con respecto a la gráfica anterior.

Tabla 6. Consideración del deterioro de los vehículos

	PORCENTAJE	CANTIDAD
SI	1,57	6
NO	0,00	0

Gráfico 6. Consideración del deterioro de los vehículos

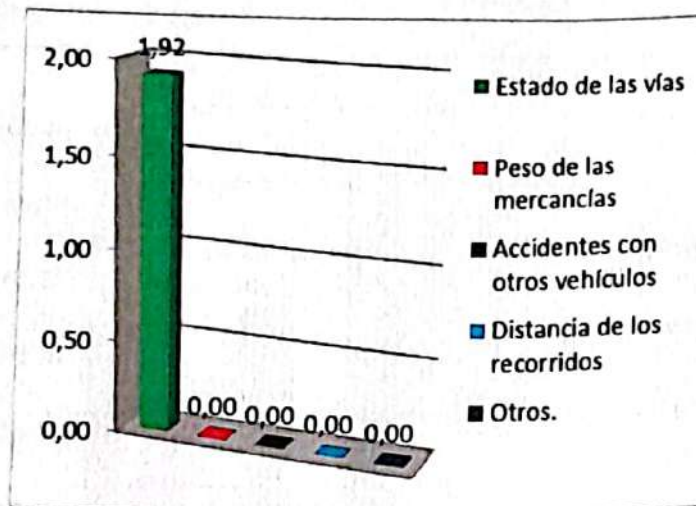


Según los porcentajes que nos muestra la gráfica los vehículos que transitan las vías del departamento si presentan deterioro en ellos, lo cual podemos concluir que la condición de la vía puede generar deterioro en los vehículos por factores como la calidad del asfalto utilizado, los huecos que inmovilizan los vehículos y la falta de mantenimiento de la vía. También por el uso diario de los vehículos en el caso de los transportadores.

Tabla 7. Causas de deterioro vehicular

	PORCENTAJE	CANTIDAD
Estado de las vías	1,92	6
Peso de las mercancías	0,00	0
Accidentes con otros vehículos	0,00	0
Distancia de los recorridos	0,00	0
Otros.	0,00	0

Gráfico 7. Causas de deterioro vehicular

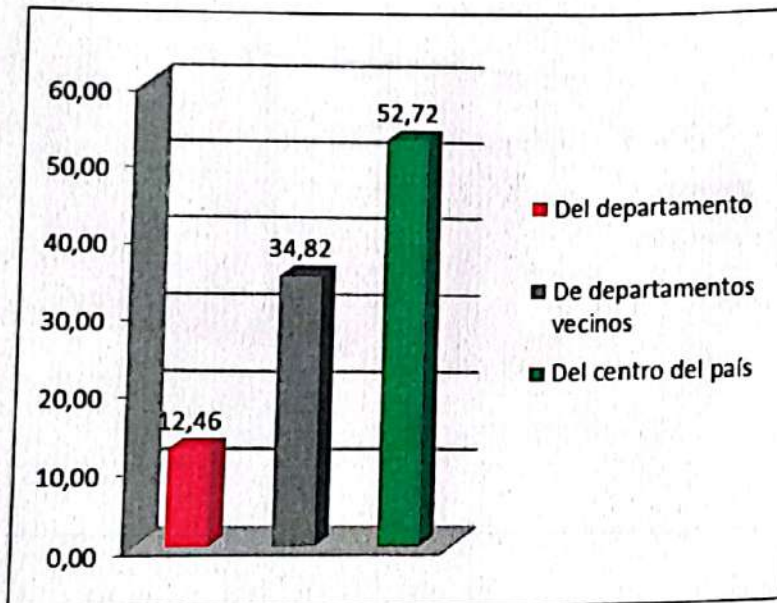


El desgaste de los vehículos según nos muestra la gráfica se debe principalmente al mal estado de la vía; esto puede suceder por las actividades naturales que se presentan a menudo en la vía por afectación del clima, por los excesos de lluvia que provocan desprendimiento de las montañas modificando así la estructura del terreno formando huecos que facilitan un alto nivel de vibraciones que conlleva a que se suelte la carrocería y estructuras del vehículo.

Tabla 8. Procedencia de la mercancía comercializada en el departamento.

	PORCENTAJE	CANTIDAD
Del departamento	12,46	39
De departamentos vecinos	34,82	109
Del centro del país	52,72	165

Gráfico 8. Procedencia de la mercancía comercializada en el departamento.

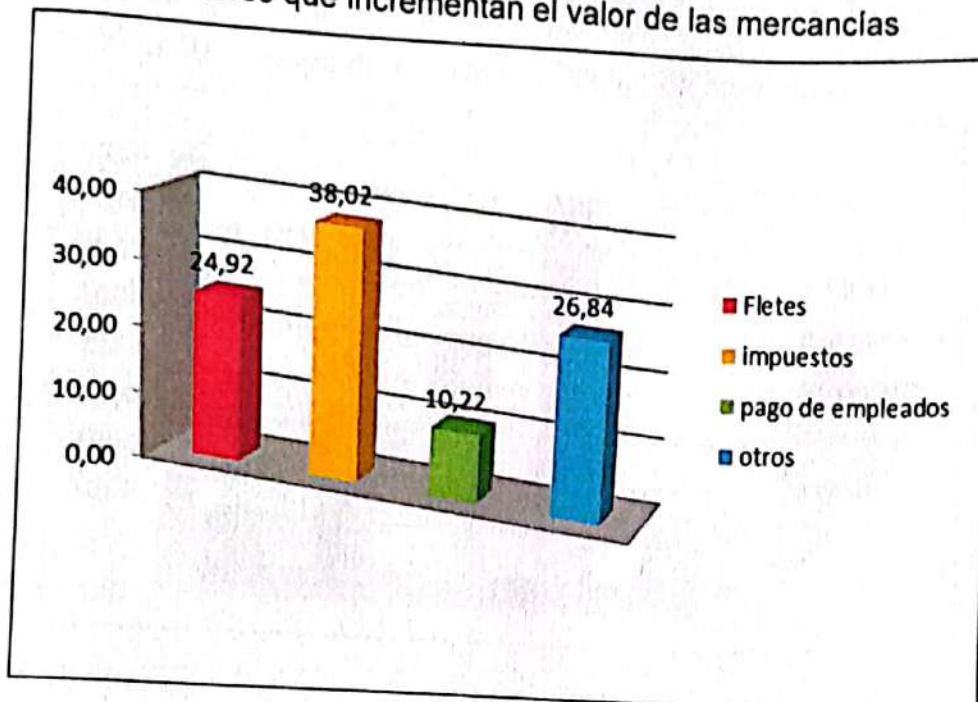


De acuerdo con los resultados de las encuestas las mercancías que comercializan en la ciudad de Mocoa el 52,72% las compran directamente en el centro del país, solo el 12,46% compran en el departamento lo que quiere decir que el 87,54% transportan por las dos únicas vías que dan acceso al centro del país. En este orden de ideas lo que suceda en estas dos vías van a afectar a la mayoría del sector productivo, puede ser de forma positiva o negativa según su percepción.

Tabla 9. Factores que incrementan el valor de las mercancías

	PORCENTAJE	CANTIDAD
Fletes	24,92	78
impuestos	38,02	119
pago de empleados	10,22	32
otros	26,84	84

Gráfico 9. Factores que incrementan el valor de las mercancías

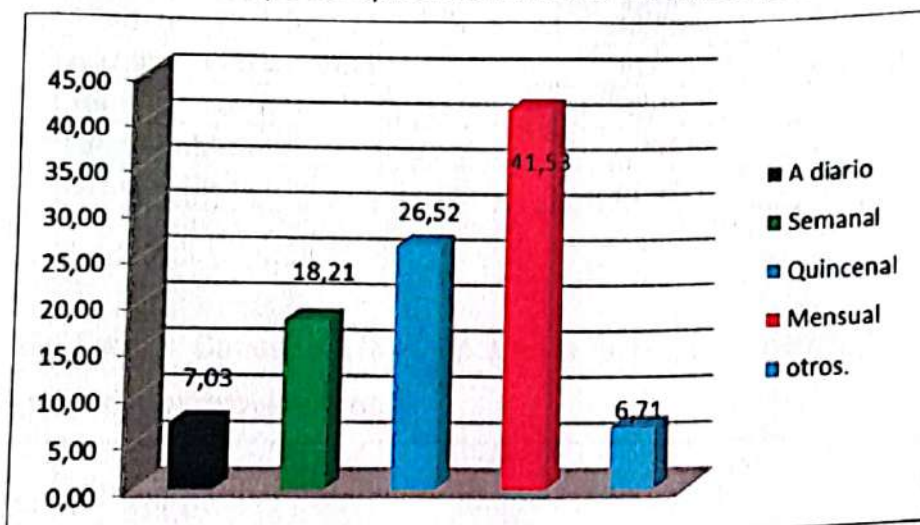


Existen varios factores que inciden en el valor que el sector productivo saca al mercado un producto o servicio. La mayoría de emprendedores inician una idea de negocio con el fin de obtener utilidades monetarias que le permitan crecer como empresarios. Para la mayoría los impuestos son determinantes, luego el valor de los fletes, la nómina y también existe un grupo considerable que solo tienen en cuenta el valor que pagan por el producto que van a comercializar así como también todos los factores mencionados.

Tabla 10. Tiempo de aprovisionamiento de mercancías.

	PORCENTAJE	CANTIDAD
A diario	7,03	22
Semanal	18,21	57
Quincenal	26,52	83
Mensual	41,53	130
Otros	6,71	21

Gráfico 10. Tiempo de aprovisionamiento de mercancías



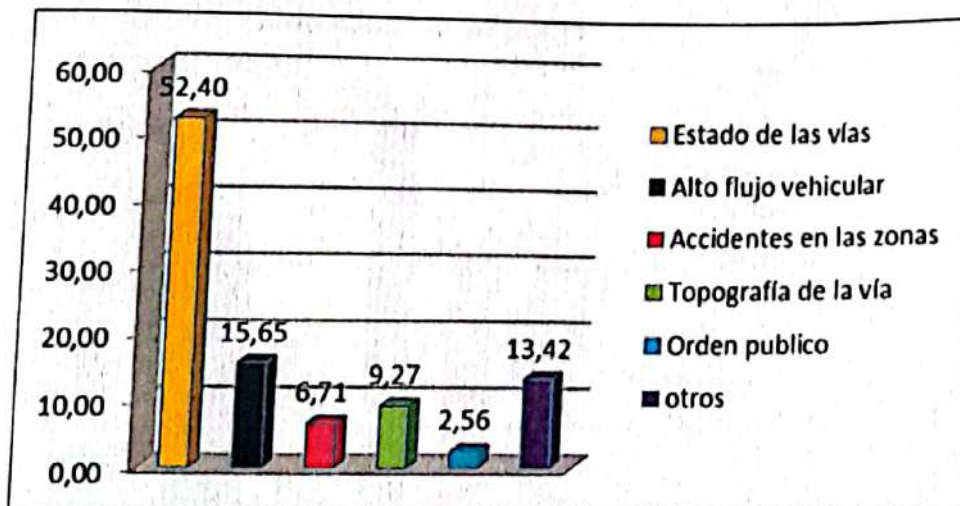
El mercado de la ciudad de Mocoa es ampliamente variado y encontramos tanto entidades públicas como empresas del sector privado, estas últimas dedicadas principalmente a actividades comerciales, por lo que según la encuesta realizada hacen aprovisionamiento de mercancías mensualmente esto se demuestra según porcentaje del 41,53%. Además los porcentajes arriba ilustrados muestran una relación según el tamaño de las empresas en ese sentido se observa que por lo general las empresas familiares como las tiendas hacen compras diarias para atender necesidades del cliente relacionadas con verduras y alimentos del diario. Por otro lado encontramos que existe empresas que a pesar de no tener un domicilio se dedican a prestar servicios es el caso de ingenieros civiles quienes

normalmente no aprovisionan mercancías este porcentaje está representado en un 6,71%.

Tabla 11. Causas de la demora en la entrega de mercancías por parte de los proveedores

	PORCENTAJE	CANTIDAD
Estado de las vías	52,40	164
Alto flujo vehicular	15,65	49
Accidentes en las zonas	6,71	21
Topografía de la vía	9,27	29
Orden publico	2,56	8
Otros	13,42	42

Gráfico 11. Causas de la demora en la entrega de mercancías por parte de los proveedores



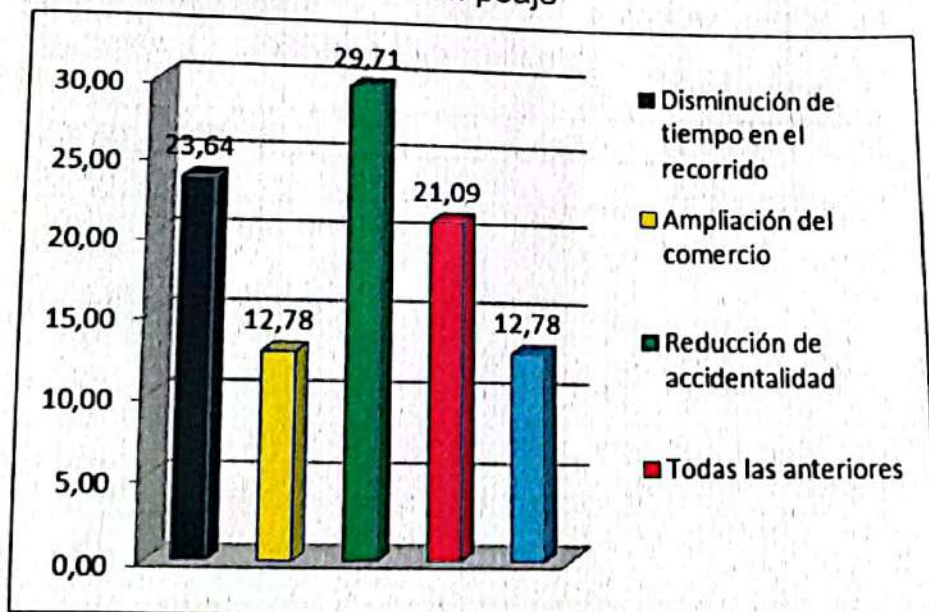
La grafica anterior nos permite evidenciar que uno de los principales factores de por las cuales no se atiende a tiempo las necesidades de las empresas se debe principalmente al estado en que se encuentran las vías de acceso al departamento del putumayo, esto sin duda muestra el abandono estatal a gran parte de este

territorio. En los últimos 5 años Putumayo se convirtió en distrito minero lo que causo que gran cantidad de vehículos principalmente de carga pesada comenzaran a circular por sus vías llevándolas a un deterioro significativo siendo causante además de innumerables accidentes de tránsito. Un 13,42% de la población encuestada considera que el atraso se debe en gran medida al número de empresas que existen en el medio.

Tabla 12. Beneficios de un peaje

	PORCENTAJE	CANTIDAD
Disminución de tiempo en el recorrido	23,64	74
Ampliación del comercio	12,78	40
Reducción de accidentalidad	29,71	93
Todas las anteriores	21,09	66
otro	12,78	40

Gráfico 12. Beneficios de un peaje



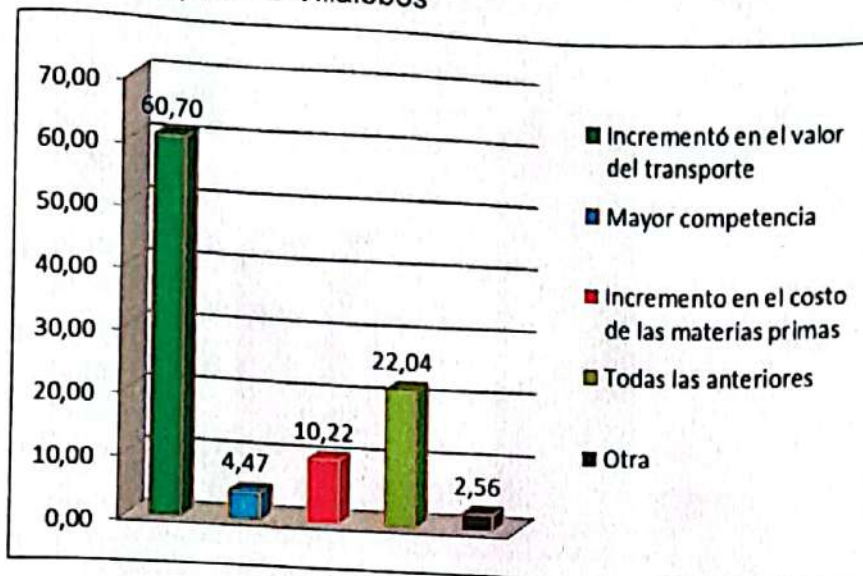
Cuando se pregunta acerca de los beneficios ante la posible puesta en marcha de un peaje, la población encuestada, tiene claro que sin duda se reduciría la

accidentalidad esto está representado en un porcentaje del 29,71% y obedece a una reacción de la comunidad frente a los hechos ocurridos en los últimos años donde el número de víctimas causadas por accidentes de tránsito ha aumentado considerablemente. Hay quienes consideran además que se reduciría el tiempo en el recorrido (23,64%) porque al estar en constante mantenimiento de las vías la población no se vería afectada por el contrario consideran que las oportunidades de empleo se aumentarían con la ampliación del comercio. Por otro lado existe incertidumbre es decir un 12,78% de la población encuestada considera que no se generaría ningún tipo de beneficio aunque algunos piensan que los vehículos se verían menos afectados por las condiciones de la vía.

Tabla 13. Afectación de la puesta en marcha de un peaje en la vía Mocoa – Sanjuán de Villalobos

	PORCENTAJE	CANTIDAD
Incrementó en el valor del transporte	60,70	190
Mayor competencia	4,47	14
Incremento en el costo de las materias primas	10,22	32
Todas las anteriores	22,04	69
Otra	2,56	8

Gráfico 13. Afectación de la puesta en marcha de un peaje en la vía Mocoa – Sanjuán de Villalobos

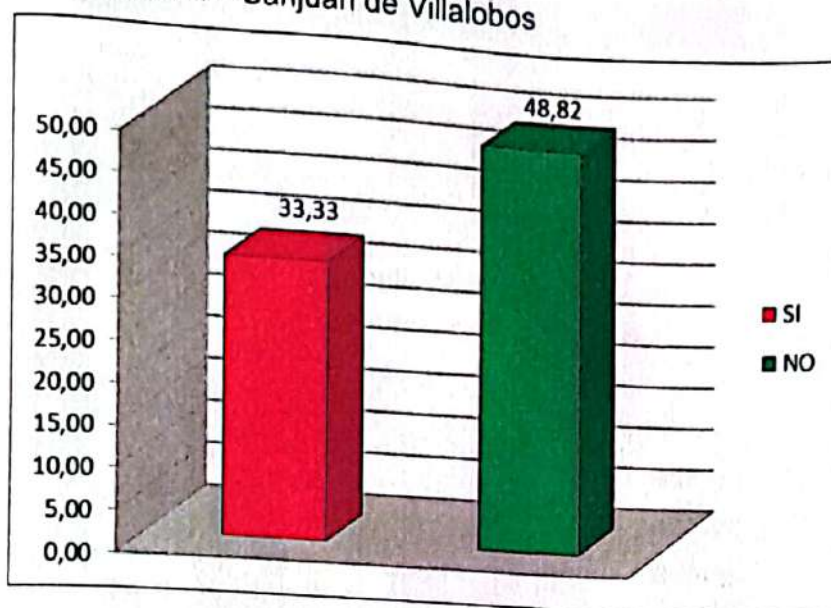


Sin duda uno de los principales temores tanto de empresarios como de la población es que con la posible puesta en marcha de un peaje haya un incremento en el valor de transporte y esto se evidencia en un porcentaje del 60,70%. Un 22,04% de las personas encuestadas consideran que no solo habrá aumento del valor del transporte sino también habrá mayor competencia y por ende incremento en el costo de las materias primas. En la gráfica también se aprecia que un 2,56% de las personas encuestadas son incrédulas al pensar que se afecte de "X" y "Y" forma los factores mencionado.

Tabla 14. Aceptabilidad de la puesta en marcha de un peaje en la vía Mocoa – Sanjuán de Villalobos

	PORCENTAJE	CANTIDAD
SI	33,33	127
NO	48,82	186

Gráfico 14. Aceptabilidad de la puesta en marcha de un peaje en la vía Mocoa – Sanjuán de Villalobos



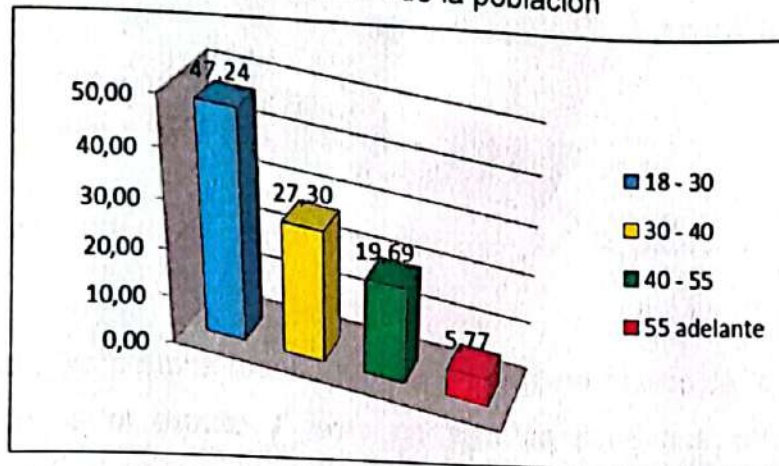
Con respecto a la gráfica anterior se aprecia que existe un contraste frente a la decisión de la posible puesta en marcha de un peaje en la vía Mocoa – Sanjuán de Villalobos. La mayoría de las personas encuestadas es decir un 48,82% está en desacuerdo argumentando ser solo un factor más para que las empresas del sector tiendan a desaparecer; sin embargo un 33,33% de las personas encuestadas consideran que sería un factor de desarrollo tanto para la ciudad de Mocoa como para las familias ubicadas en el área de influencia a lo largo de la vía Mocoa – Sanjuán de Villalobos.

3.2.2 Análisis encuesta aplicada a la Población en General

Tabla 15. Edad promedio de la población

	PORCENTAJE	CANTIDAD
18 - 30	47,24	180
30 - 40	27,30	104
40 - 55	19,69	75
55 adelante	5,77	22

Gráfico 15. Edad promedio de la población

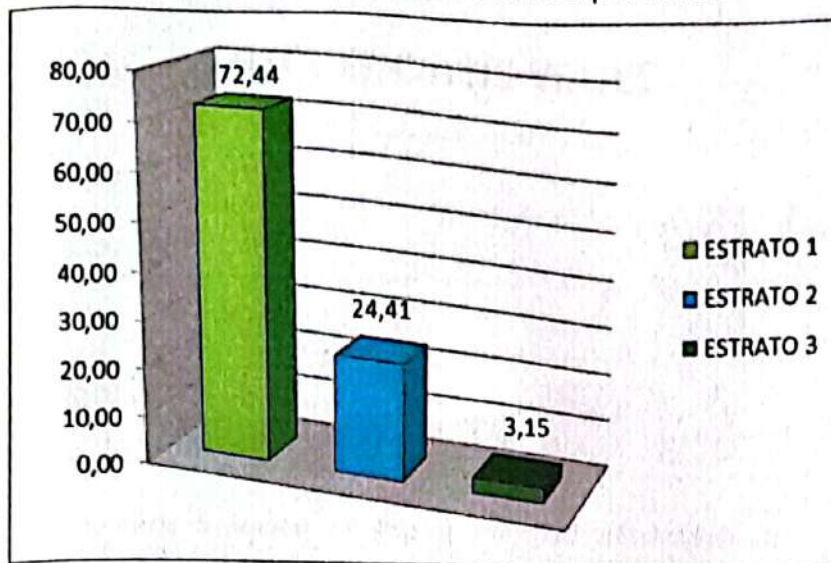


Los porcentajes que se ilustran en la gráfica anterior muestran las personas encuestadas aleatoriamente en diferentes rangos de edades entre las cuales predominan los de 18 a 30 años con un porcentaje de 47,24%. Lo anterior permitirá ver el punto de vista que estos tienen frente a la idea de la posible puesta en marcha de un peaje en la vía Mocoa-San Juan de Villalobos.

Tabla 16. Estrato Socioeconómico de la población

	PORCENTAJE	CANTIDAD
ESTRATO 1	72,44	276
ESTRATO 2	24,41	93
ESTRATO 3	3,15	12

Gráfico 16. Estrato Socioeconómico de la población

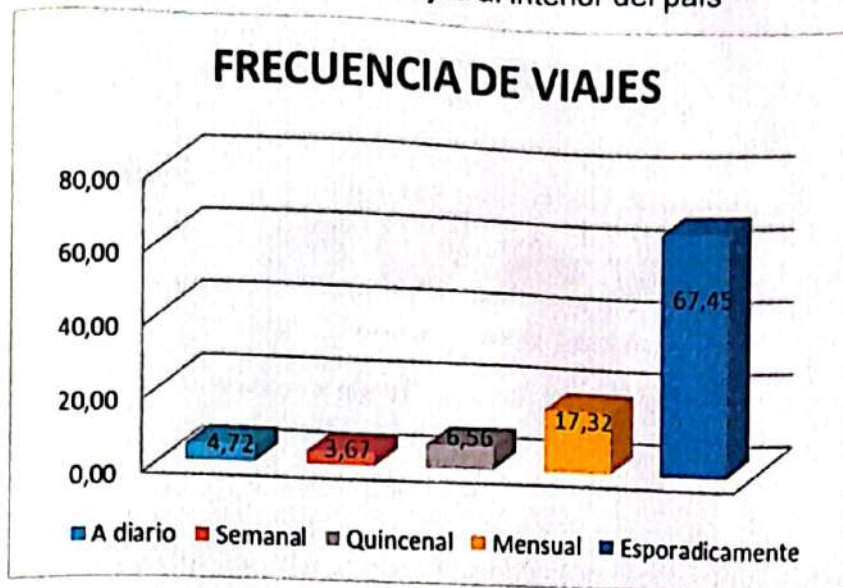


La grafica anterior permite identificar que un número mayor de la población de Mocoa pertenece al estrato 1, esto no significa pues que esta ciudad sea económicamente inactiva sino todo lo contrario, es una población económicamente activa.

Tabla 17. Frecuencia de viajes al interior del país

	PORCENTAJE	CANTIDAD
A diario	4,72	18
Semanal	3,67	14
Quincenal	6,56	25
Mensual	17,32	66
Esporádicamente	67,45	257

Gráfico 17. Frecuencia de viajes al interior del país



La grafica anterior permite apreciar que un 67,45% la población mocoana viaja esporádicamente al interior del país lo cual nos indica que es una población que normalmente viaja en épocas de vacaciones o temporadas de fin de año, por otro lado encontramos que 17,32% de las personas encuestadas viajan mensualmente y coincide con que estas lo hacen por cuestión de estudios y realización personal.

Tabla 18. Condiciones de la vía Mocoa-San Juan de Villalobos

	PORCENTAJE	CANTIDAD
malo	32,81	125
regular	52,49	200
bueno	13,65	52
excelente	0,79	3

Gráfico 18. Condiciones de la vía Mocoa-San Juan de Villalobos

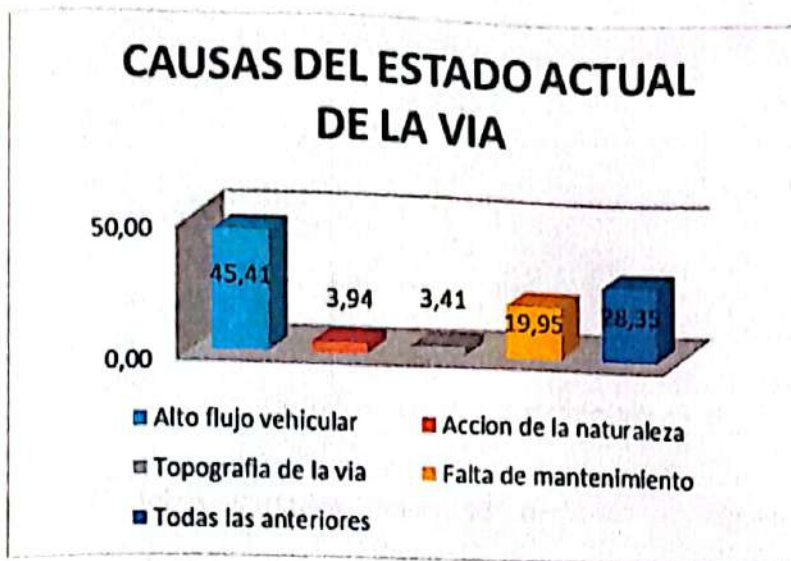


La grafica anterior nos muestra que para la población mocoana el estado actual de la vía Mocoa – San Juan de Villalobos es regular con un 52,49%, seguido de un 32,81% que dice que se encuentra en un mal estado. Al realizar las encuestas se pudo apreciar que la mayoría de la gente está inconforme ya que a esta vía no se le hace un adecuado mantenimiento por parte de los entes estatales.

Tabla 19. Principales causas del estado de la vía actualmente

	PORCENTAJE	CANTIDAD
Alto flujo vehicular	45,41	173
Acción de la naturaleza	3,94	15
Topografía de la vía	3,41	13
Falta de mantenimiento	19,95	76
Todas las anteriores	28,35	108

Gráfico 19. Principales causas del estado de la vía actualmente



Para la población mocoana el estado actual de la vía Mocoa - San Juan de Villalobos se encuentra en regulares condiciones, según la anterior grafica la mayoría de encuestados opino que este se debe al alto flujo vehicular con un porcentaje de 45,41%, esto debido principalmente a la alta extracción petrolífera que hace que entren y salgan vehículos de diferente tracción además de ser la única vía que conecta al interior del país. También podemos observar que para un 19,95 % de la población las causas del mal estado de la vía son por la falta de mantenimiento ya que los diferentes entes encargados de su respectivo cuidado no se preocupan por mejorarla. Seguido de acción de la naturaleza y topografía de la vía con un 7,35%.

Tabla 20. Causas de accidentes viales

	PORCENTAJE	CANTIDAD
Mal estado de la vía	29,66	113
Exceso de velocidad	12,86	49
Topografía de la vía	1,84	7
Tráfico pesado	22,31	85
Todas las anteriores	33,33	127

Gráfico 20. Principales causas del estado de la vía actualmente



Para la mayoría de la gente mocoana los diferentes accidentes que suceden en este sector son causados principalmente por el mal estado de la vía (29,66%), ya que como se mencionó en la gráfica anterior ninguno de los entes encargados de hacer su respectivo mantenimiento no lo realiza, otra causa por la cual se presentan accidentes, es el tráfico pesado (22,31) que transita por esta vía, se puede deducir que este es el principal generador del deterioro. Otra opinión que se pudo apreciar por parte de la población fue el exceso de velocidad (12,86) de los

vehículos, ya que esto ocurre principalmente por la imprudencia de los conductores sabiendo que esta es una vía que se encuentra en un mal estado.

Tabla 21. Aceptabilidad de la puesta en marcha de un peaje en la vía Mocoa – San Juan de Villalobos

	PORCENTAJE	CANTIDAD
excelente	12,07	46
buena	48,56	185
regular	24,41	93
mala	14,70	56

Gráfico 21. Aceptabilidad de la puesta en marcha de un peaje en la vía Mocoa – San Juan de Villalobos



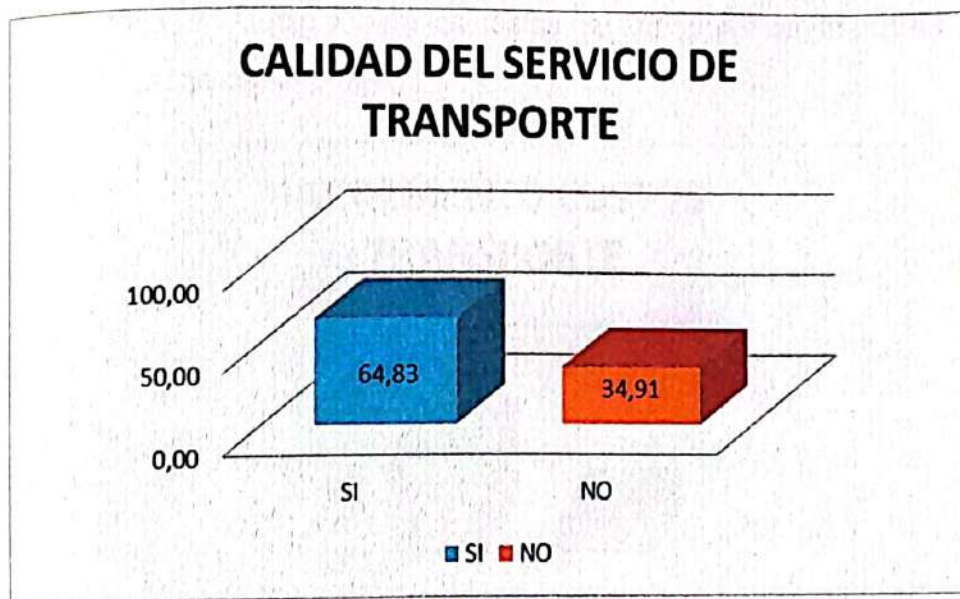
Como se puede ver en la gráfica a la población mocoana le parece buena la idea de la posible puesta en marcha de un peaje con un porcentaje del 48,56% en la vía Mocoa – San Juan de Villalobos, por la razón de que al implementarlo en este sector se mejoraría el estado de la vía y se mantendría en un buen estado, e impulsaría al desarrollo socioeconómico tanto para el municipio de Mocoa como

para el departamento del putumayo, para otro porcentaje de la población encuestada la idea le parece regular con el porcentaje del 24,41% por la razón de que se incrementaría más los costos de transporte, y un porcentaje mínimo de la población encuestada le parece mala (14,70%) la idea de implementar el peaje ya que esta es una población que cuenta con vehículo propio lo que les generaría un costos más.

Tabla 22. Afectación de la calidad del servicio del transporte por la puerta en marcha de un peaje

	PORCENTAJE	CANTIDAD
SI	64,83	247
NO	34,91	133

Gráfico 22. Afectación de la calidad del servicio del transporte por la puerta en marcha de un peaje

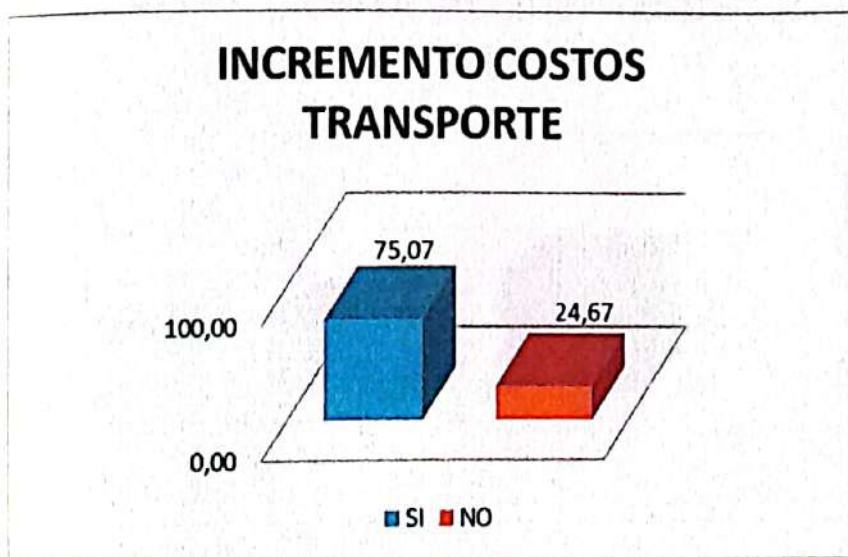


La anterior grafica nos muestra que para la población mocoana la implementación de un peaje en la vía Mocoa – San Juan de Villalobos si mejoraría la calidad del servicio de transporte, esto se ve reflejado en un 64,83% de las encuestadas realizada, ya que para la mayoría de las personas con la implementación del peaje se mejorara el estado de la vía la cual se encuentra en regulares condiciones. El otro 34,91% de la población que no está de acuerdo que con la puesta en marcha del peaje se mejoraría la calidad del servicio de transporte es porque opino que con la implementación de este se alzarán mucho los costos de los pasajes.

Tabla 23. Afectación de los costos del transporte con la puesta en marcha de un peaje.

	PORCENTAJE	CANTIDAD
SI	75,07	286
NO	24,67	94

Gráfico 23. Afectación de los costos del transporte con la puesta en marcha de un peaje.

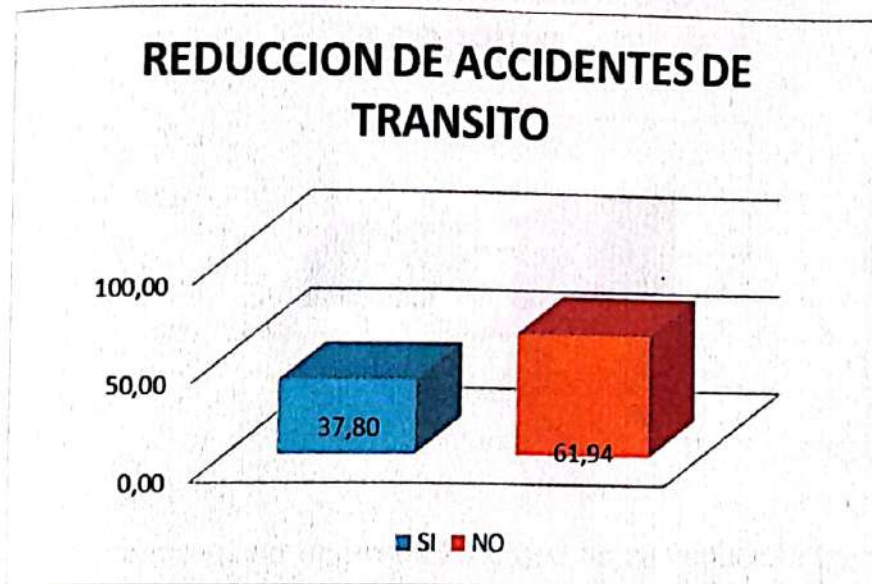


De la anterior grafica podemos decir que con un 75,07%, la población mocoana está de acuerdo que con la puesta en marcha de un peaje se incrementarían los costos de transporte, ya que al implementar el peaje se cobraría una tarifa a toda clase de vehículo que transite por el sector, y esta tarifa para el sector transporte se verá reflejada en un costo, la cual a su vez será retribuida alzándole al costo de los pasajes. Y la otra parte de la población encuestada que opino que con la implementación de un peaje no se incrementarían los costos de transporte (24,67%) es porque piensa que así mismo como aumentan los pasajes también se mejorara la calidad del servicio y el estado de las vías.

Tabla 24. Influencia del peaje en los accidentes de tránsito

	PORCENTAJE	CANTIDAD
SI	37,80	144
NO	61,94	236

Gráfico 24. Influencia del peaje en los accidentes de tránsito

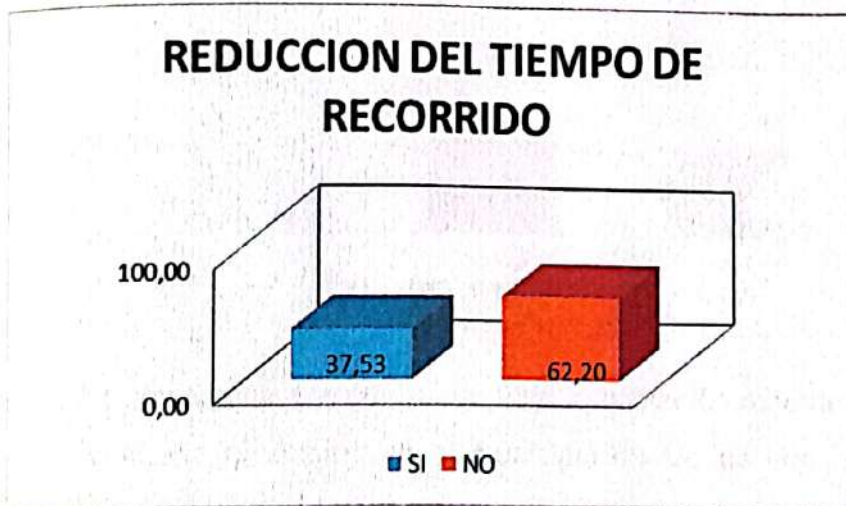


La anterior grafica nos muestra que la mayoría de la población mocoana opina que con la puesta en marcha de un peaje no se reducirán los accidentes de tránsito (61,94%), ya que los accidentes de tránsito se deben principalmente a la imprudencia de los conductores y hasta que estos no tomen conciencia de la falta tan grave que están cometiendo no se reducirán los accidentes. El 37,80% de la población que dijo que si se reducirían los accidentes de tránsito fueron aquellos que opinaron que con los recursos recaudados se mejoraría las señales de tránsito, se construirían reductores de velocidad, entre otras cosas.

Tabla 25. Influencia del peaje en los tiempos de recorrido

	PORCENTAJE	CANTIDAD
SI	37,53	143
NO	62,20	237

Gráfico 25. Influencia del peaje en los tiempos de recorrido



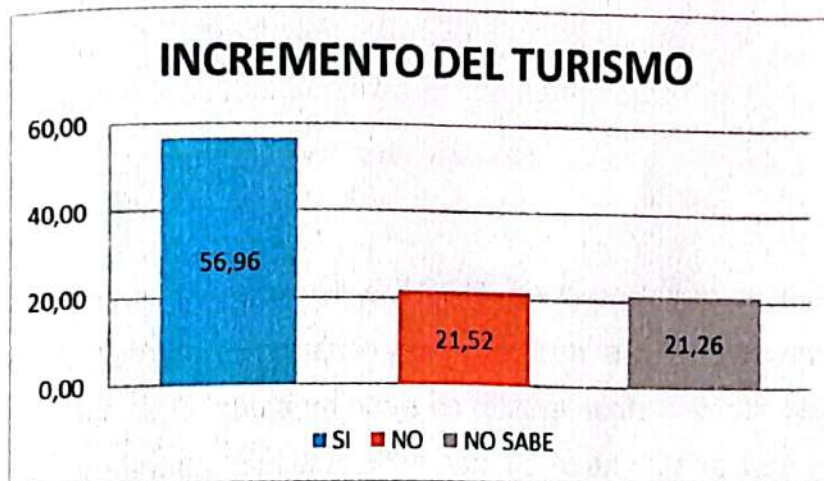
La población mocoana opino en un 62,20% que no se reducirán los tiempos de recorrido con la puesta en marcha del peaje, ya que el tiempo en que se demora un vehículo en ir de un lugar a otro se debe más que todo al conductor y al tipo de

carro en que se viaje. Y el otro grupo de la población que dijo que si se reducirían los tiempos de recorrido (37,53%) fue aquella población que opino que con la implementación del peaje se mejorarán las condiciones de la vía y por ende los tiempos de recorrido serán mucho mas cortos.

Tabla 26. Influencia del peaje en el incremento del turismo.

	PORCENTAJE	CANTIDAD
SI	56,96	217
NO	21,52	82
NO SABE	21,26	81

Gráfico 26. Influencia del peaje en el incremento del turismo.

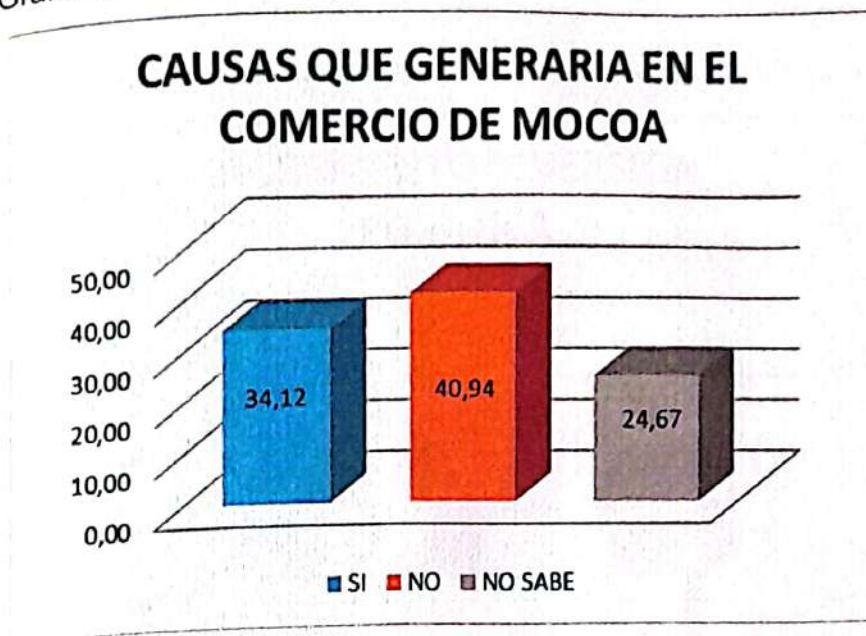


La anterior grafica nos indica que con un 56,96% la población mocoana considera que si se incrementaría el turismo en el municipio de Mocoa con la puesta en marcha de un peaje, ya que si se mejora el estado de las vías sería mucho más atractivo y cómodo visitar los diferentes sitios turísticos de Mocoa. Y el otro 21,52% que opino que no se incrementaría el turismo con la implementación del peaje fue debido a que opino que para incrementar el turismo se necesita de mucha publicidad y adecuar mejor los sitios recreativos.

Tabla 27. Influencia del peaje en el comercio de Mocoa.

	PORCENTAJE	CANTIDAD
SI	34,12	130
NO	40,94	156
NO SABE	24,67	94

Gráfico 27. Influencia del peaje en el incremento del turismo.

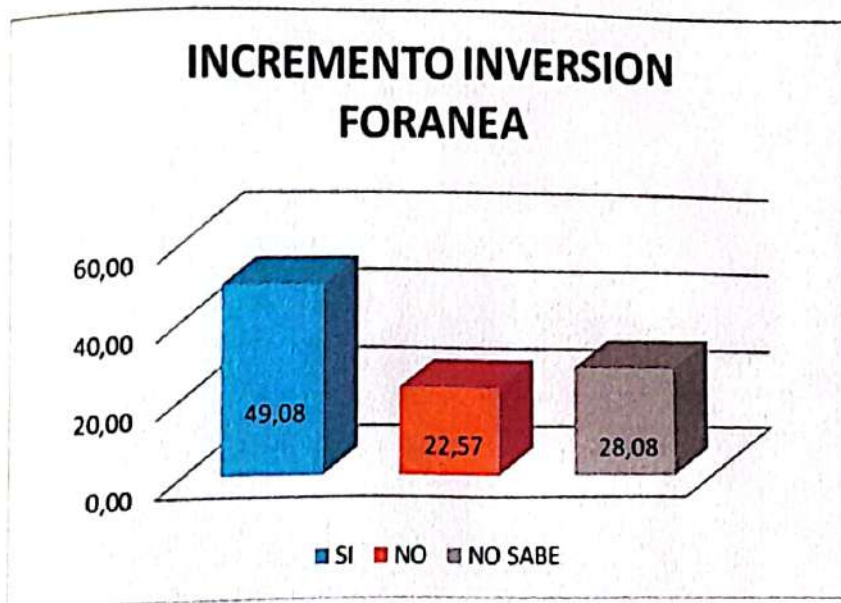


La anterior grafica nos muestra que el 40,94% de la población encuestada opina que no se vería afectado el comercio de Mocoa con la puesta en marcha de un peaje, ya que la tarifa que cobra un peaje es relativamente baja con respecto a las mercancías que se transportan y además este costo en ultimas será asumido por el cliente final. Y el 34,12% de la población que opino que si se vería afectado el comercio de Mocoa con la implementación de un peaje es porque relativamente si se irán a incrementar los costos de los bienes y servicios que se traen del interior del país.

Tabla 28. Influencia del peaje en el incremento de la inversión foránea.

	PORCENTAJE	CANTIDAD
SI	49,08	187
NO	22,57	86
NO SABE	28,08	107

Gráfico 28. Influencia del peaje en el incremento del turismo.

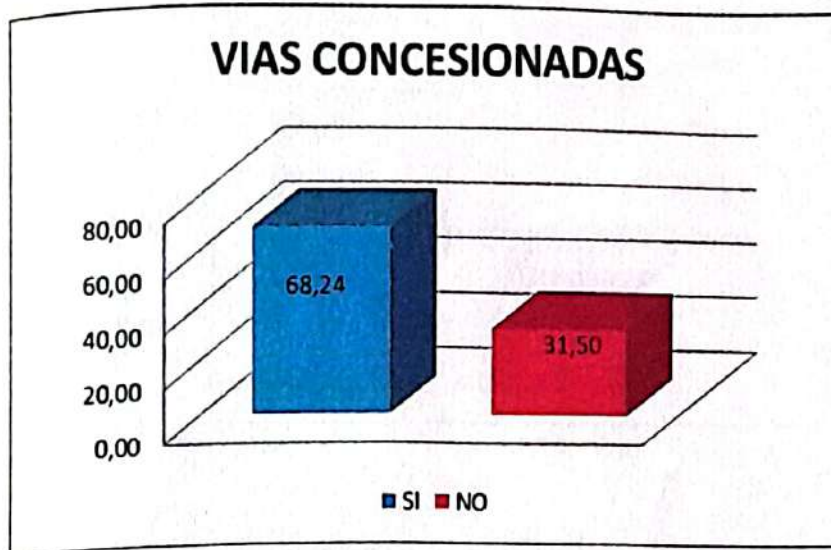


La anterior grafica nos muestra que en un 49,08% la población mocoana opino que con la puesta en marcha de un peaje en la vía Mocoa – San Juan de Villalobos si se incrementara la inversión foránea, ya que al ver unas vías en buen estado sería muy atractivo para la gente de otras regiones venir a invertir en un municipio que está en pleno auge económico además de que tener una buena infraestructura vial es sinónimo de desarrollo.

Tabla 29. Creencia que las vías entregadas en concesión son de mejor calidad

	PORCENTAJE	CANTIDAD
SI	68,24	260
NO	31,50	120

Gráfico 29. Creencia que las vías entregadas en concesión son de mejor calidad

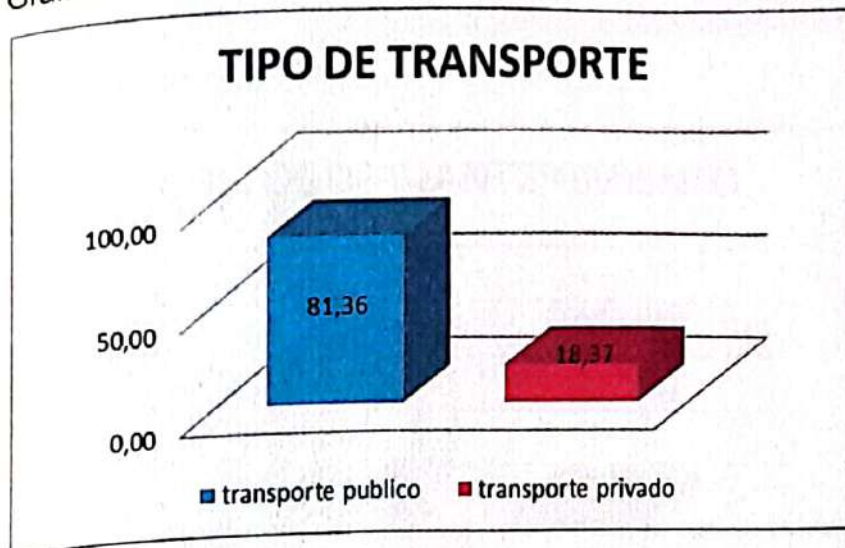


Con un 68,24% de la población encuestada dicen que las vías entregadas en concesión si están en mejores condiciones que las del departamento del putumayo, esto se debe a que las empresas que toman en concesión las vías si cumple con los requisitos que el gobierno les impone para el arreglo y mantenimiento con los recurso que entra con la implementación del peaje. Y para el 31,50% de la población no considera que las vías entregadas en concesión no estén en mejores condiciones

Tabla 30. Transporte utilizado para viajar al interior del país

	PORCENTAJE	CANTIDAD
transporte publico	81,36	310
transporte privado	18,37	70

Gráfico 30. Transporte utilizado para viajar al Interior del país



En la anterior grafica se puede mirar que para viajar hacia el interior del país la población mocoana utiliza transporte público con un porcentaje del 81,36% por que se puede ver que la mayoría de los encuestados no tiene vehículo propio o por las condiciones de la vía prefiere viajar en transporte público que en privado por lo que le implicaría más gastos con los daños de sus vehículos propios, por el mal estado de la vía. Otro porcentaje pequeño de la población (18,37) utiliza transporte privado.

Tabla 31. Influencia del mejoramiento de las vías en el estado de los vehículos.

	PORCENTAJE	CANTIDAD
SI	16,27	62
NO	2,62	10

Gráfico 31. Influencia del mejoramiento de las vías en el estado de los vehículos.



La población que tiene vehículo propio considera que al mejorar las condiciones de la vía si se reducirían los costos de mantenimiento correctivo y preventivo con un 16,27% por lo que se encontrarían con una vía en buen estado y sus vehículos no sufrirían tanto por las imperfecciones de esta, y al mejorar las condiciones de las vías se impulsaría más a viajar hacia el interior del país.

Tabla 32. Influencia del mejoramiento de las vías en la accidentalidad vial.

	PORCENTAJE	CANTIDAD
SI	69,03	263
NO	30,71	117

Gráfico 32. Influencia del mejoramiento de las vías en la Accidentalidad vial.

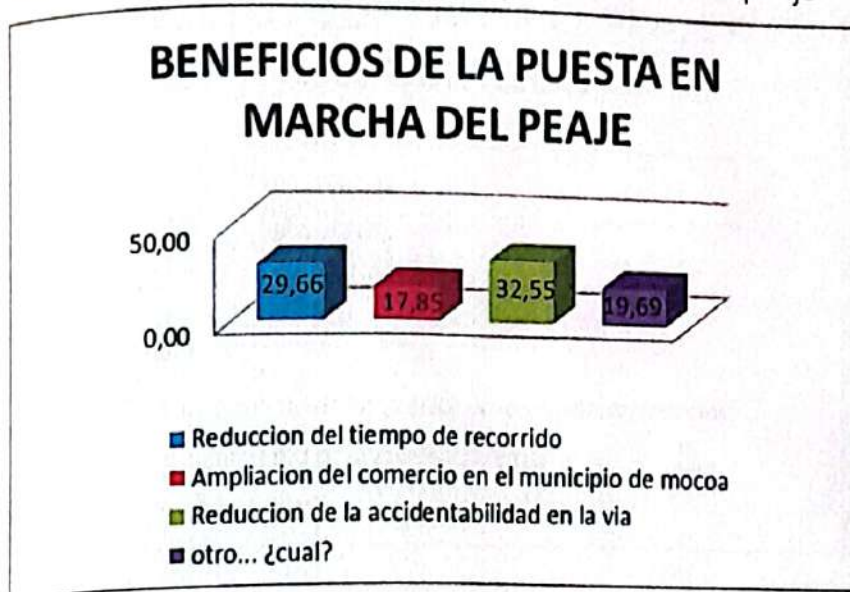


Con un 69,03% en la población encuestada considera que la accidentabilidad se reduciría al mejorar las condiciones de la vía Mocoa- San Juan de Villalobos por la razón de que estas vías al estar concesionadas estas cumplen con todos los requisitos y se podría transitar sin menor peligro. Para otro porcentaje de la población (30,71%) considera que no se reduciría los accidentes de tránsito por la razón de que hay mucha imprudencia.

Tabla 33. Beneficios de la puesta en marcha de un peaje

	PORCENTAJE	CANTIDAD
Reducción del tiempo de recorrido	29,66	113
Ampliación del comercio en el municipio de Mocoa	17,85	68
Reducción de la accidentabilidad en la vía	32,55	124
Otro... ¿cuál?	19,69	75

Gráfico 33. Beneficios de la puesta en marcha de un peaje

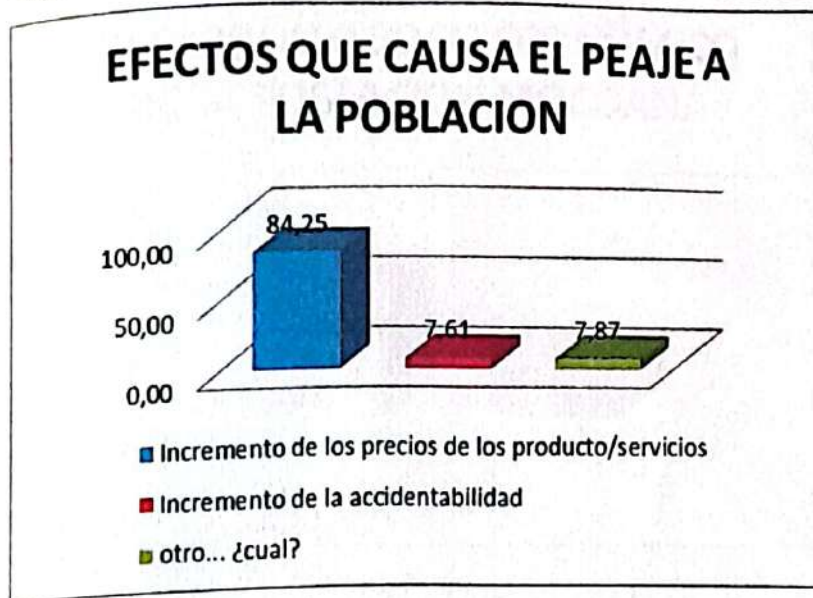


Para la población mocoana uno de los principales beneficios que traería la puesta en marcha del peaje es la de reducción de accidentabilidad con un 32,55%, puesto que la implementación del peaje las condiciones de la vía se mejorarían, para el bien de Mocoa el departamento y para todos los transeúntes que transitan en esta importante malla vial. Seguido de un 29,66% que sería la reducción del tiempo de recorrido. Por la cual habría más señalización y más control en estas vías. Con el 19,69% de la población que su respuesta fue otra, y una de las opiniones más relevantes fue el mejoramiento de las vías ya que estas se encuentran en un regular estado y se hace muy incómodo viajar al interior del país por esta vía.

Tabla 34. Influencia en la población de la puesta en marcha de un peaje

	PORCENTAJE	CANTIDAD
Incremento de los precios de los producto/servicios	84,25	321
Incremento de la accidentabilidad	7,61	29
otro... ¿cual?	7,87	30

Gráfico 34. Influencia en la población de la puesta en marcha del peaje

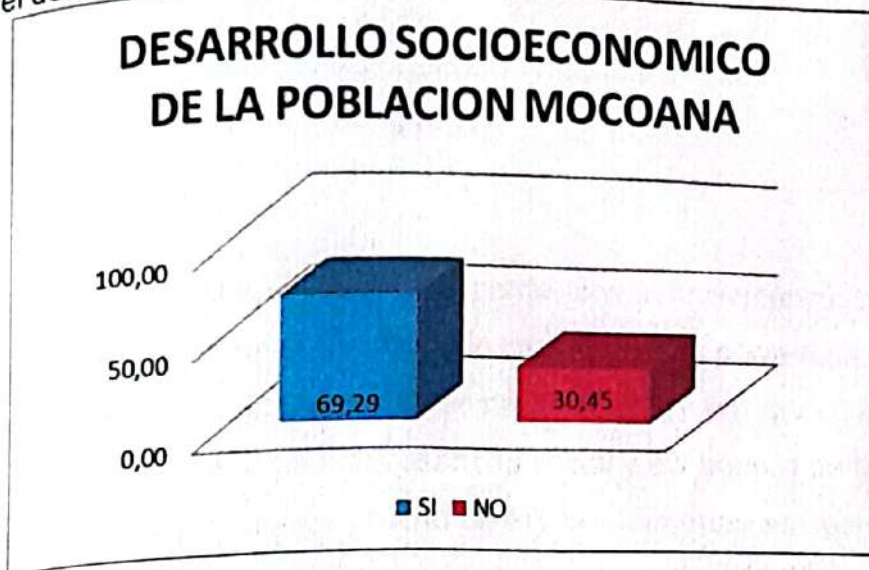


Con el 84,25 % la población opino que lo que más afectaría con la puesta en marcha del peaje es sin dudas el incremento de los precios de los productos y servicios que entrarían al municipio por la razón de que subirían los fletes y los costos de transporte y los que tienen que pagar todo esto en últimas es la ciudadanía.

Tabla 35. Contribución de la puesta en marcha de un peaje con el desarrollo socioeconómico.

	PORCENTAJE	CANTIDAD
SI	69,29	264
NO	30,45	116

Gráfico 35. Contribución de la puesta en marcha de un peaje con el desarrollo socioeconómico



Para la población mocoana la implementación de un peaje si ayudaría al desarrollo socioeconómico de la población con un porcentaje del 69,29% ya que esta mejoraría la malla vial que es vital para el desarrollo de Mocoa y el departamento y al mejorar la vía se reducirían los accidentes de tránsito.

Tabla 36. Aceptabilidad de la puesta en marcha de un peaje

	PORCENTAJE	CANTIDAD
SI	61,15	233
NO	38,58	147

Gráfico 36. Aceptabilidad de la puesta en marcha de un peaje



Para la población mocoana si están de acuerdo con la implementación del peaje en la vía Mocoa – San Juan de Villalobos lo cual obtuvo un porcentaje del 61,15% por la razón de que se mejoraría la infraestructura vial, y por ende se reducirían los accidentes de tránsito, y para el desarrollo social y económico de Mocoa sería buena la implementación, ya que mucho de los inversionistas se figarían en esta región en invertir. Y para otro porcentaje de la población (38,58%) no está de acuerdo por la razón de que los recaudos que se recogen no les dan un buen destino y otra razón es que las tarifas de transporte incrementarían.

CONCLUSIONES

Mocoa es un municipio que gracias a su posición geográfica le permite gozar de un crecimiento económico notable así como una proyección económica que muestra rentabilidad para el municipio e inversionistas foráneos. Esto lo convierte en un municipio de ventajas a nivel económico y social, aspectos que son muy importantes para medir el desarrollo de una población.

Existe una visión compartida respecto a la aceptación de la puesta en marcha de un peaje: encontramos por un lado a la población en general, quienes son conscientes de los hechos ocurridos en los últimos años (aumento flujo vehicular, tránsito de vehículos de carga pesada, alto grado de accidentalidad, y un total deterioro de la malla vial, entre otros); por otro lado encontramos al sector productivo, estos últimos se muestran apáticos frente a la idea de la puesta en marcha de un peaje sobre la vía Mocoa – san Juan de Villalobos, consideran por su parte ser un obstáculo más para las empresas pues se ven obligadas a hacer un aumento necesario en el precio de sus servicios y mercancías, lo que va a hacer que muchas de ellas tiendan a desaparecer.

Existe una perspectiva errónea sobre el concepto de la puesta en marcha de un peaje, es decir, una gran parte de la comunidad lo reduce solamente a un alza en los precios y por ende un aumento en el costo de vida. Sin embargo es más que eso porque su implementación generaría empleos directos e indirectos en la zona, asociados en una primera etapa a la construcción del peaje y en una segunda etapa, a la operación del mismo y al mantenimiento de la vía, adicional a ello, se demandarían materiales de construcción que se producen en la zona o en municipios vecinos.

La población mocoana está dispuesta a asumir una ligera elevación en los precios de los materiales, a cambio de ello, buscan mayor seguridad en la vía, tanto para el traslado de sus mercancías como para su integración personal, por ello el fin último de un peaje debe ser garantizar la existencia de una excelente vía, que unida a otros factores como seguridad, impulsan el desarrollo de actividades económicas en la área de influencia de este, es decir, la instalación del peaje contribuye a generar un polo de desarrollo que incentive la instalación de establecimientos comerciales de actividades complementarias al sector transportador tales como: Hoteles, residencias, restaurantes, talleres, montañas, estaciones de servicio, venta de repuestos, entre otros.

RECOMENDACIONES

Tener en cuenta las opiniones del sector comercial ya que este sector tiene diferentes perspectivas sobre la implementación de un peaje, entre ellas el mal manejo de los recursos y el destino que se les da.

Tener en cuenta antes de implementar el peaje que se situó dentro de la jurisdicción del departamento del Putumayo para que los recursos que generen se queden en este.

La población Mocoana ha sido testigo de malas decisiones que se han tomado en el pasado por parte de los dirigentes y es por ello que se debería concientizar a la población, dándole a conocer el objetivo de un peaje.

Para el desarrollo de un pueblo es importante adoptar fórmulas que le permitan avanzar y una de ellas es contar con una excelente infraestructura vial. Es por ello que se debe tener en cuenta los beneficios que obtendría la comunidad Mocoana con este proyecto.

BIBLIOGRAFIA

AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA (ANI). (en línea)
<http://www.invias.gov.co/> (Citado el 09 de mayo del 2014).

CONGRESO DE LA REPUBLICA. Ley 105 DE 1993: 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. Bogotá, 1993. (en línea)
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=297> (citado el 17 de octubre de 2014).

CONGRESO DE LA REPUBLICA. Ley 80 de 1993: Estatuto General de Contratación de la Administración Pública. Colombia. Bogotá, 1993. (en línea)
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=304> (citado el 20 de noviembre de 2014)

CONGRESO DE LA REPUBLICA. Ley 99 de 1993: por la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente, se reordena el Sector Público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables, se organiza el Sistema Nacional Ambiental, SINA, y se dictan otras disposiciones. Bogotá, 1993. (en línea) <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=297> (citado el 09 de noviembre de 2014).

FLIA CHICUNQUE MARTÍNEZ (1914-1950-1958): Trazado de la vía Mocoa – Pitalito [documento inédito]

FUNCIONES GENERALES DE LA ANI: <http://ani.gov.co/quienes-somos/funciones-generales> (Visita el 20 de junio del 2014)

GOBERNACIÓN DEL DEPARTAMENTO DEL PUTUMAYO:
<http://www.putumayo.gov.co/> (Visita el 27 de mayo del 2014):

INFORMACIÓN GENERAL SOBRE EL DEPARTAMENTO DEL PUTUMAYO:
<http://www.putumayo.gov.co/nuestro-departamento/informacion-general.html> (Visita 27 de mayo del 2014)

INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS (INVIAS, 1980): <http://www.invias.gov.co/>
(Visita el 09 de mayo del 2014)

QUIROGA, Segundo (2006): Identificación de criterios en materia tarifaria y de localización de estaciones de peajes (decreto 2053/03 numeral 7.8). Bogotá D.C. [versión electrónica]

RUFÍAN, María (2002): Políticas de concesión vial: análisis de las experiencias de Chile, Colombia y Perú. Santiago de Chile [versión electrónica]

ANEXO

COMPONENTE ECONOMICO Y FINANCIERO

Estimación de Tarifas de Peaje

Según la Resolución del Ministerio de Transporte No. 006124 del 23 de diciembre de 2010, se fijaron las tarifas de peaje para la vigencia 2011, en las estaciones a cargo del Instituto Nacional de Vías – INVIAS así:

Artículo Primero. **Parágrafo:** De acuerdo con la longitud de cobertura las estaciones de peaje se clasificaran así:

- Estaciones con longitudes menores a cuarenta kilómetros (< 40 Km): Tipo A Verde
- Estaciones con longitudes entre cuarenta kilómetros y hasta 80 kilómetros (40 a 80 Km). Tipo B Azul.
- Estaciones con longitudes mayores de 80 kilómetros (>80 Km): Tipo C Rojo

Artículo Segundo. Para el cobro de las tarifas de peaje en la red vial nacional a cargo del Instituto Nacional del Vías, se tendrá en cuenta la siguiente clasificación de vehículos, así:

CATEGORIA I	Automóviles, camperos y camionetas
CATEGORIA II	Buses, busetas, microbuses con eje trasero de doble llanta y camiones de dos ejes
CATEGORIA III	Camiones de tres y cuatro ejes
CATEGORIA IV	Camiones de cinco ejes
CATEGORIA V	Camiones de seis ejes

Artículo Tercero. Todos los usuarios de las carreteras nacionales pagaran al Instituto Nacional de Vías en las correspondientes estaciones de peaje relacionadas en el artículo primero de la presente resolución...

TIPO DE CASETA	CATEGORIAS VEHICULARES				
	I	II	III	IV	V
TIPO - A (VERDE)	6.000	6.600	14.300	18.000	20.700
TIPO - B (AZUL)	6.300	6.800	14.500	18.500	21.000
TIPO - C (ROJO)	6.500	7.000	14.800	18.800	21.200

La estación de peaje de la vía Mocoa – San Juan de Villalobos, teniendo en cuenta su longitud de 68 Km, se clasificaría según la Resolución del Ministerio de Transporte como de TIPO – B (Azul).⁶

⁶ contrato no. 1402, Edwin Sánchez Prieto, ingeniero contratista- Mocoa putumayo , mayo de 2010