

Distr.
RESTRINGIDA

LC/R.2008
26 de julio de 2000

ORIGINAL:ESPAÑOL

CEPAL

Comisión Económica para América Latina y el Caribe

**SEGUNDO ENCUENTRO LATINOAMERICANO DE INSTITUCIONES
RESPONSABLES DE LA SUPERVISIÓN, FISCALIZACIÓN Y
REGULACIÓN DEL TRANSPORTE**

(Santiago de Chile, 10 al 12 de agosto de 1999)

SÍNTESIS Y CONCLUSIONES

El presente documento fue elaborado por Myriam Echeverría (dirección electrónica: mecheverria@eclac.cl), Asistente de Información de la Unidad de Transporte de la División de Recursos Naturales e Infraestructura de la CEPAL. Las opiniones expresadas en este trabajo, que no ha sido sometido a revisión editorial, son de exclusiva responsabilidad de la autora y pueden no coincidir con las de la Organización.

RESUMEN

En una gran parte de la región de América Latina y el Caribe, los servicios y la infraestructura de transporte, tradicionalmente administrados estatalmente, han atravesado por un proceso, todavía incompleto, de reforma institucional, comprendiendo el concesionamiento, y a veces la venta, de instalaciones, servicios y vehículos, lo que ha dado a los empresarios del sector privado oportunidades para invertir en ellos. Producto de este proceso, el papel regulador del Estado ha cobrado gran relevancia, fomentando en la Unidad de Transporte de la CEPAL una preocupación de abordar el tema mediante, primeramente, la celebración en marzo de 1997, en la ciudad de Buenos Aires el Primer Encuentro de Instituciones Responsables de la Regulación, Fiscalización y Control del Transporte.

Este primer evento fue realizado en conjunto con la Comisión Nacional de Regulación del Transporte de la República Argentina - CNRT. Ante la buena acogida que tuvo la iniciativa, se acordó realizar el año subsiguiente el Segundo Encuentro de Instituciones Responsables de la Regulación, Fiscalización y Control del Transporte, el cual fue celebrado en Santiago de Chile los días 10, 11 y 12 de agosto de 1999, en la sede de la CEPAL.

En esta reunión participaron especialistas en regulación de una serie de países de América Latina y entre los expositores hubo expertos regionales, europeos y del Banco Mundial. Este documento sintetiza la mayoría de las exposiciones presentadas durante ese Segundo Encuentro, y termina con la presentación de las conclusiones de la reunión, basadas tanto en las intervenciones de los especialistas, así como en el intercambio de puntos de vista y experiencias entre los participantes durante el desarrollo del evento.

El proceso de reforma institucional del sector transporte en la región fue, en algunos sentidos, pionero, y, como ocurre a menudo en el caso de las iniciativas pioneras, fue aplicado sin siempre haber sido desarrollado a un estado de perfección. Entre las materias a las cuales no siempre se concedieron una atención adecuada fue la de la regulación. La regulación de las actividades de transporte presenta un desafío a los gobiernos, que deberían buscar mecanismos que permitan que los pueblos puedan aprovechar los indudables beneficios del proceso de reforma en términos de una mayor eficiencia, sin desestimar el interés que ha demostrado el sector privado en participar en el proceso. En los trabajos presentados en el Segundo Encuentro, se pueden ubicar muchas ideas, propuestas y experiencias indicadas para contribuir, y en algunas instancias que ya han contribuido, a esa interminable tarea de perfeccionamiento y al mantenimiento del equilibrio óptimo entre los intereses de los consumidores de los servicios y la rentabilidad privada de las actividades.

INTRODUCCIÓN

Los días 10, 11 y 12 de agosto de 1999, se realizó en la sede de CEPAL en Santiago de Chile, el Segundo Encuentro Latinoamericano de Instituciones responsables de la Supervisión, Fiscalización y Regulación del Transporte. Se ofrecieron conferencias de expertos en temas vinculados con la regulación del transporte en los diferentes países de América Latina y Europa.

Las palabras de bienvenida estuvieron a cargo del señor Axel Dourojeanni, Director de la División de Recursos Naturales e Infraestructura. Seguidamente declaró inaugurada la reunión el señor José Antonio Ocampo, Secretario Ejecutivo de la CEPAL, quien adelantó que en este Encuentro se examinaría lo acontecido en los últimos años en materia de regulación del transporte en los países de Latinoamérica y el Caribe y en el mundo desarrollado en general. Mencionó además, que uno de los objetivos fundamentales de la regulación es garantizar la competencia en el mercado de transporte, la continuidad en la prestación de los servicios, y el acceso a información oportuna por parte de los usuarios. Señaló también la importancia de que la regulación tenga como prioridad mitigar los efectos nocivos de externalidades tales como la contaminación ambiental. También recomendó el análisis de materias relacionadas con las economías de escala y con el incremento de agentes proveedores de los servicios de transporte. Particular énfasis se deberá tener en temas tales como los subsidios por parte del Estado, en el contexto de garantizar la equidad en la prestación de los servicios de transporte a todos los ciudadanos.

A continuación en este documento se presenta una breve síntesis de cada una de las conferencias realizadas por expertos en regulación de transporte de América Latina, el Caribe y Europa. Las ponencias han sido agrupadas en dos conjuntos; se presentan en el primero las exposiciones de tipo regional, y en el segundo las relacionadas con experiencias nacionales. Entre las regionales, el señor Ian Thomson, Oficial a cargo de la Unidad de Transporte de la División de Recursos Naturales e Infraestructura de la CEPAL, dictó su conferencia "Un cuarto de siglo de cambios en el Transporte en América Latina y el Caribe, 1975-1999: de la reglamentación a la regulación". Se refirió esencialmente a los cambios de los últimos 25 años, en que la mayoría de los gobiernos latinoamericanos han suprimido una parte importante de las reglamentaciones antes existentes, al tiempo que se ha transferido al sector privado la administración de servicios de transporte que antes eran operados por el sector estatal.

La exposición del señor Gustavo Nombela, académico de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, España y consultor del Banco Mundial, "Diseño de Instituciones de Regulación", planteó que la regulación de los servicios de transporte privatizados no es tan simple para que basten la ley y los contratos de concesión, ya que es especialmente importante el tema de las obligaciones de inversión, es por ello que las instituciones de regulación deben ser diseñadas cuidadosamente y de ser posible, desde el inicio mismo del proceso privatizador.

El señor Ellis J. Juan, del Banco de Santander de Nueva York, presentó su conferencia titulada "Desarrollo aeroportuario en América Latina: desafíos y oportunidades", en la que examina la situación actual de la privatización en el sector aeroportuario, los modelos de mercado emergente y el modelo europeo de participación privada, además de la viabilidad financiera y económica de proyectos aeroportuarios analizando los riesgos comerciales y no comerciales asociados, así como las posibilidades para mitigación.

El señor Gonzalo Martín Baranda, Representante Oficial de RENFE (Red Nacional de Ferrocarriles Españoles) en la ALAF (Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles), presentó su conferencia “El proceso privatizador de los ferrocarriles en América Latina en contraste con la situación de los ferrocarriles en la Europa Comunitaria”, en la cual analizó el proceso de privatización de los ferrocarriles en Europa con todas sus características en cuanto a la normativa, considerando que el Reino Unido es el país más avanzado en este terreno. Después analizó las tendencias en América Latina, en la cual Argentina ha sido el primer país en abordar el proceso de privatización. Finalmente, realizó una comparación entre ambos procesos.

El señor Jan Hoffmann, Oficial de Asuntos Económicos de la CEPAL, presentó su conferencia “La privatización y regulación de los puertos latinoamericanos”, en la cual plantea la existencia de un “modelo latinoamericano” de privatización portuaria, con abundantes ejemplos, que constituyen estudios de los casos de Valparaíso, Buenos Aires, La Habana, Callao, Montevideo y Guayaquil. Considera que existe un exagerado temor a los monopolios privados, ya que la experiencia hasta ahora ha demostrado que puede existir competencia en la prestación de los servicios dentro de los puertos, en las terminales portuarias, en las líneas navieras, en los modos complementarios de transporte y en el ámbito de los productos a transportar.

La Señorita Beatriz Tovar de la Fé, de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, España, presentó su conferencia “Regulación de puertos en islas”, en la que analiza los aspectos de competencia y regulación, de los puertos en islas, los sistemas portuarios insulares y otros aspectos. Examinó en detalle la provisión de servicios en islas en que existe un único puerto y los desafíos que representa para la regulación suplir la ausencia de competencia.

En la segunda parte del presente documento se encuentra un resumen de cada uno de los trabajos que fueron expuestos durante el Encuentro de Regulación, como estudios de casos específicos, que se referían a casos nacionales. Comenzando con la señora Patricia Brennan, consultora de la República Argentina, dictó la conferencia “La problemática del sector autotransporte público relacionada con los marcos de regulación y control de los modos de transporte de Buenos Aires”. Bajo esta perspectiva, su presentación trató de la experiencia de Buenos Aires, en lo que se refiere al marco regulatorio aplicado y al sistema de control de servicios, donde el organismo encargado de la aplicación de las normas en vigor y la fiscalización de los aspectos operativos de los servicios, es la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT).

El Sr. Juan Tapia Grillo, Director de CIDATT (Centro de Investigación y Asesoría del Transporte Terrestre) del Perú, en su conferencia sobre “La regulación del transporte interurbano de Perú en la última década”, expuso el marco regulatorio aprobado por el Congreso de la República y las funciones asignadas al Ministerio de Transporte y Comunicaciones, con vistas a dictar los reglamentos nacionales, desarrollar, ampliar y mejorar la infraestructura vial y del tránsito, entre otras.

El señor Manuel Alepuz Llansana, Director General del Instituto de Transporte, de Cuba, intervino con su conferencia acerca de “El transporte de carga en Cuba, regulación y desregulación”, refiriéndose a las etapas por las cuales ha transcurrido el proceso reglamentario y regulatorio del transporte de carga en Cuba, los problemas actuales que se confrontan y las proyecciones a corto plazo. Enfatizó que Cuba se orienta hacia una Política Nacional del Transporte integradora amplia y que el desarrollo de los medios de transporte no debe corresponder a situaciones coyunturales, a

oportunidades o a restricciones, sino a una integración conceptual sobre el papel que debe jugar cada modo de transporte y su correspondiente infraestructura, en el desarrollo del país.

El señor Raúl Leclair, consultor de la SIECA (Secretaría Permanente del Tratado de Integración Económica Centroamericana), presentó su conferencia “El regimen regulatorio y su efecto en el desarrollo de los servicios de transporte en Centroamérica”, en la cual analiza la evolución del sector transporte en Centroamérica durante los últimos 20 años, proceso que ha estado marcado por agudos contrastes que en el balance arrojan un saldo positivo para la región, donde la prestación de los servicios de transporte es ahora una actividad reservada principalmente al sector privado.

El señor Silvio Albarrán Albán, Jefe del Departamento de Fiscalización del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile presentó la conferencia “La supervisión y fiscalización del transporte urbano en Chile”, identificando los nuevos rasgos de su organización, sus funciones principales y su estructura orgánica. Expresó que el logro concreto más importante de la experiencia chilena, lo constituye el control de las emisiones vehiculares.

El Sr. Marco Antonio Gutiérrez Suárez, de la Dirección General de Tarifas de Transporte Ferroviario y Multimodal de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte de México presentó la conferencia “La privatización de los ferrocarriles y aeropuertos en México”. Comenzó enunciando los principales programas vigentes en esa nación: el Plan Nacional de Desarrollo y el Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transporte. Enfatizó los objetivos del programa sectorial, que son los siguientes: conservar, modernizar y ampliar la infraestructura del transporte y las comunicaciones, estimular un crecimiento sano y sostenido de la economía, impulsar la integración regional, mejorar la calidad, acceso y cobertura de los servicios de transporte y otros, articulando los diferentes modos de transporte, como parte de una cadena logística.

La versión completa de las conferencias presentadas en el Segundo Encuentro están disponibles a través del sitio WEB de la CEPAL.

I. LA REGULACIÓN DEL TRANSPORTE DESDE UN PUNTO DE VISTA GLOBAL

UN CUARTO DE SIGLO DE CAMBIOS: EL TRANSPORTE EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE, 1975 - 1999; DE LA REGLAMENTACIÓN A LA REGULACIÓN

En su trabajo Ian Thomson presenta un balance de los últimos 25 años en los diferentes sectores del transporte desde el punto de vista de la reglamentación, desreglamentación y regulación. El documento está dividido en cuatro capítulos, es decir: i) un cuarto de siglo de cambios en el transporte internacional; ii) un cuarto de siglo de cambios en el transporte nacional; iii) los cambios en el sector transportes y la eficiencia económica y finalmente, iv) la regulación y el mercado.

En el primer capítulo analiza los cambios ocurridos en el transporte internacional en el cual observa que en América Latina y El Caribe, el progreso logrado como resultado de estos cambios ha sido, en general, mayor que en otras regiones del mundo. La explicación de este fenómeno es que como punto de partida las economías de sus países integrantes fueron altamente intervenidas estatalmente, lo cual produjo un profundo contraste a la hora de la liberalización de los mercados.

En este contexto detalla varios ejemplos, tales como las reservas de carga y la relevancia de las líneas navieras estatales, en el caso del transporte marítimo, y la fijación de tarifas y la preponderancia de las líneas aéreas nacionales, en el caso del transporte aéreo. Por otra parte, en cuanto al transporte camionero de carga internacional, donde nunca ha existido la propiedad estatal, había convenios para repartir la carga entre dos países y que esta fuera transportada solamente por empresas registradas en alguno de ellos. Finalmente, explica la protección estatal de fabricantes de autobuses y camiones, lo que condujo necesariamente a una perniciosa obsolescencia tecnológica.

En el segundo capítulo, analiza la situación del transporte carretero de cargas nacional, en que hubo en algunos casos el establecimiento de cupos y/o la obligación de pertenecer a algún gremio reconocido por el estado. No se llegó normalmente a la situación de fijación de tarifas, en gran parte por lo impracticable de la medida en cuanto a la fiscalización efectiva para su cumplimiento. Señala además, que existía una clara preferencia a favor de la reglamentación del mercado, pero fue imposible de implementar más allá de colocar un alto grado de dificultades burocráticas a quienes tuviesen interés en entrar en el mercado del transporte carretero de cargas nacional. Actualmente, la situación en cuanto a la reglamentación ha cambiado radicalmente, aunque el estado sigue en forma esporádica cediendo a presiones por parte de los camioneros agrupados en organizaciones de gran poder.

Con respecto al transporte autobusero interurbano de pasajeros por carretera, el estado no tuvo problemas para reglamentar totalmente su mercado, a través de permisos de operación muy difíciles de obtener, así como con la fijación de tarifas y frecuencias. Como resultado de lo anterior, se creó una situación monopólica en cada ruta, exigiendo que los gobiernos regularan fuertemente a las empresas, con el fin de defender los intereses de los usuarios. Otra precisión que se hace en este capítulo, dice relación con que la motivación original de los gobiernos para reglamentar tan ampliamente este sector no siempre obedeció a análisis del tipo económico, sino más bien a una percepción de que se debía proteger a los ferrocarriles de la emergente competencia del transporte carretero. Actualmente, se ha desreglamentado el sector en varios países latinoamericanos, descontando casos importantes como el de Brasil, donde la situación se mantiene casi igual. Señala

además del resultado de un estudio de la experiencia chilena, que surge como conclusión la necesidad de velar el sector para asegurar la competitividad en algunas rutas.

Con relación al transporte autobusero urbano, hace 25 años el estado era un operador de importancia en muchas de las ciudades latinoamericanas, aunque no más que el sector privado. Esto llevó a grandes deficiencias en los servicios. El objetivo principal del estado era proveer de servicios a los sectores más postergados de la población. Paulatinamente el estado fue dejando casi en forma exclusiva la provisión de los servicios de transporte público al sector privado, sin descuidar su objetivo principal el cual implementó a través de las formulas utilizadas en las concesiones otorgadas a los privados.

En grandes ciudades como Santiago y Lima, la desreglamentación produjo externalidades negativas de gran magnitud, lo cual ha llevado, en el caso de la capital chilena, a regular el mercado de manera tal de corregir los efectos nocivos de la liberalización.

Finalmente en lo que respecta al transporte ferroviario, a mediados de los setenta todos menos uno de los ferrocarriles de la región se encontraban en manos estatales, ya que en décadas anteriores, el surgimiento de la fuerte competencia del transporte carretero había dado como consecuencia el traspaso de las operaciones, anteriormente privadas, al Estado. En los noventa y ante la situación frecuentemente precaria y a veces catastrófica en que se encontraban las empresas estatales de ferrocarriles, se licitaron y traspasaron bajo concesión al sector privado. El resultado de este proceso parece exitoso, habiéndose logrado en general, aumentar los tráficos y mejorar la eficiencia operacional.

En el tercer capítulo, señala que aún no se ha realizado un estudio exhaustivo del resultado de los grandes cambios experimentados por el sector transporte en los últimos 25 años. Sin embargo un primer análisis permite concluir que actualmente han bajado los costos del transporte y ha aumentado el consumo del mismo en la región. Es posible también inferir que estos resultados estarían relacionados con los cambios descritos en los anteriores capítulos del documento, aunque seguramente otras influencias, como las tecnológicas, también han contribuido al resultado.

El último capítulo se refiere a la regulación y al mercado. Primero se define el término reglamentación como el proceso de generación de restricciones que rigen el comportamiento de cierta actividad económica, mientras que regular se define como ajustar el funcionamiento de un sistema a determinados fines.

A continuación se resumen las características de la época de la reglamentación en los diferentes modos de transporte, destacando que hubo claramente dos tipos de reglamentación, una de índole física y otra económica. En cuanto a la reglamentación física, el objetivo en la mayoría de los casos, fue definir el volumen producido a un cierto nivel de tarifas que estaban dispuestos a pagar los usuarios.

La reglamentación del tipo económica fue definida sin considerar los efectos que tendría sobre el funcionamiento del mercado, llevando a situaciones en que la tarifa fijada era inferior a los costos, lo que en el largo plazo desincentivó la inversión.

En todos los casos la motivación de fondo era la desconfianza del Estado en el mercado como una fórmula para la asignación de recursos y el desarrollo en general, lo que lo condujo a reglamentar todas las actividades. Tanta fue en algunos casos la desconfianza, que llevó al Estado incluso a actuar como operador de transporte. Una reflexión que plantea el autor es que el Estado como operador no necesariamente es ineficiente en comparación con el sector privado, pero este último tiende a lograr mayores beneficios y menores costos.

Como consecuencia de la desreglamentación se produjo la liberalización de los mercados, en algunos casos los efectos positivos no se hicieron esperar, como por ejemplo, en el transporte autobusero interurbano en Chile o el transporte autobusero urbano en ciudades pequeñas y medianas. Pero hubo también casos en que se produjo un grado importante de desorden con externalidades negativas de alto impacto. Fue el caso del transporte autobusero urbano en grandes ciudades como Lima o Santiago de Chile.

De aquí surge la necesidad de corregir estos efectos indeseables a través de una eficiente regulación, corrigiendo las imperfecciones del mercado (sistema). Otro ejemplo en que la regulación es fundamental es el caso de la privatización de servicios de características monopólicas.

DISEÑO DE INSTITUCIONES DE REGULACIÓN

Gustavo Nombela describe en su exposición la estructura que debe tener una institución reguladora. Parte con la pregunta clave de porqué es necesario regular, puesto que habiendo competencia a la hora de producir bienes, bastaría con *privatizar* y *liberalizar*. Pero en el caso de los servicios de transporte, la mayoría presenta condiciones de monopolio natural lo cual obliga a mantener una supervisión post-privatización. En su planteamiento analiza los objetivos de la regulación destacando el de proteger los intereses de los usuarios, garantizar la viabilidad financiera del negocio, lograr implementar las políticas de transporte definidas por el Estado y promover un eficiente desempeño de los servicios de transporte en general.

A continuación plantea el problema de asimetría de la información entre la entidad reguladora y la empresa, en cuanto a los costos y a la demanda futura. Lo anterior hace que el regulador deba encontrar un equilibrio económico y político entre los diferentes objetivos. En este contexto los elementos básicos para un servicio de transporte privatizado son tres: una ley marco para la organización de la industria; contratos de concesión; y la existencia de un organismo regulador (Ministerio de Transporte o agencia reguladora).

Luego analiza a partir de la definición de las tareas que debe realizar un regulador, los riesgos de una regulación incorrecta y la importancia de un diseño adecuado de la institución reguladora. Sobre esta base desarrolla en detalle siete grandes temas que resultan relevantes para diseñar una institución apropiada, analizando las ventajas e inconvenientes de diferentes alternativas de diseño para cada uno de ellos. Los aspectos relevantes a ser considerados son: independencia y autonomía; grado de centralización; agencia especializada o multisectorial; grado de discrecionalidad; organización interna; mecanismos de regulación y las necesidades de información.

Finalmente las conclusiones y recomendaciones planteadas son: la regulación de los servicios de transporte privatizados no es tan simple como para que basten la ley y los contratos de

concesión; la institución de regulación debe diseñarse cuidadosamente y si es posible desde el inicio del proceso privatizador; la regulación consiste en establecer un equilibrio entre el bienestar de los usuarios y la viabilidad financiera y las necesidades de inversión; es deseable que el regulador esté libre de influencias políticas y se debe evitar su captura por las empresas reguladas; es preferible el uso de reglas sencillas, transparentes y predecibles para la toma de decisiones; una excesiva injerencia política o un marco inestable de regulación introduce un riesgo regulatorio que eleva los costos de capital para la empresa; resulta preferible una agencia de regulación única para todos los modos de transporte, pero su creación depende de las condiciones iniciales de cada país.

LA PRIVATIZACIÓN DE LOS AEROPUERTOS EN AMÉRICA LATINA

El señor Ellis Juan, presentó el tema “Desarrollo aeroportuario en América Latina: desafíos y oportunidades”. Los temas abordados por él fueron: tendencias actuales en el transporte aéreo, privatización de aeropuertos, modelos de participación privada en aeropuertos, viabilidad financiera de proyectos aeroportuarios, viabilidad económica de proyectos aeroportuarios y programas de privatización en América Latina.

En cuanto a las tendencias actuales hace un recorrido desde la desregulación que llevó al fin del concepto de “compañía de bandera”, conduciendo a un dominio del mercado por las “familias de aerolíneas”, pasando por la participación privada en los aeropuertos y aerolíneas, llevando a la situación actual en que es necesario tener una regulación global tanto técnica como económica. A continuación describe dos alternativas de modelo de participación privada; la primera corresponde al modelo típico de mercado emergente y la segunda al modelo europeo. Enseguida analiza la viabilidad financiera de proyectos de infraestructura aeroportuaria, en cuanto a la asignación de riesgos y la viabilidad económica de los proyectos. Esta última está determinada fuertemente por el tipo de regulación económica aplicada, existiendo las alternativas de: la regulación de la tasa de rendimiento; la regulación *Price Cap* (modelo británico) y la regulación “sombra” (existen procedimientos de regulación, pero están pasivos hasta que son requeridos por las partes).

Luego se detiene a examinar los programas de privatización de aeropuertos en América Latina en países tales como Bolivia, Chile, Colombia, Costa Rica y México.

EL PROCESO PRIVATIZADOR DE LOS FERROCARRILES EN AMÉRICA LATINA EN CONTRASTE CON LA SITUACIÓN DE LOS FERROCARRILES EN LA EUROPA COMUNITARIA

Gonzalo Martín Baranda, presentó el tema “El proceso privatizador de los ferrocarriles en América Latina en contraste con la situación de los ferrocarriles en la Europa Comunitaria”. Inicia su exposición describiendo el proceso europeo cuya situación inicial es de un operador único, con propiedad pública de los ferrocarriles y una sola cuenta de resultados a subvencionar por el Estado. Considera que el primer paso fue la implantación de las directivas comunitarias de liberalización del ferrocarril, en el año 1991. En líneas generales, estas directivas separan cuentas de resultados entre infraestructura y operaciones, liberalizan el tráfico intermodal internacional, separan servicios de transporte público subvencionables (suburbanos, algunos regionales) y servicios no subvencionables (largo recorrido, mercancías). Además, responsabilizan a los Estados del saneamiento de los ferrocarriles convencionales y deben hacerse cargo del costo de la infraestructura.

Luego detalla el proceso en algunos países tales como: Alemania, Francia, Reino Unido y Suecia, planteando un resumen de la filosofía europea que fundamentalmente separa la infraestructura del tráfico, clasificando este último en tráfico suburbano, regional, largo recorrido y cargas. En los dos primeros se plantean ambas opciones concesionar con o sin subvención, o seguir en manos del estado. Para los casos de largo recorrido y cargas la opción es concesionar. El estado recibirá el pago de un canon por el uso de la infraestructura e interactuará con el sector privado, a través de un ente regulador.

LA PRIVATIZACIÓN DE LOS PUERTOS LATINOAMERICANOS

La conferencia de Jan Hoffmann comienza planteando los dos objetivos principales de la privatización portuaria, mejorar el servicio al usuario y provocar un impacto fiscal positivo para el sector público. Para demostrar la vinculación entre estos dos objetivos, parte del supuesto que la privatización conlleve a una mayor eficiencia del funcionamiento de un puerto. A continuación analiza en detalle cada uno de estos tópicos desglosándolos en objetivos más detallados, tales como el estímulo al crecimiento del comercio exterior a través del aumento de la calidad de los servicios que ofrece el puerto y con menores costos al usuario, además del impacto fiscal positivo a través de la reducción de pérdidas y subsidios e incluso aumentos en los ingresos financieros para el país.

En principio estas metas no son excluyentes, pero según la prioridad de una respecto de la otra, será la fórmula elegida a la hora de privatizar. Desde este punto de vista analiza los diversos escenarios en los procesos privatizadores en América Latina. Luego se refiere a las externalidades y a diversas funciones ajenas al ámbito estrictamente portuario que desempeñan algunos puertos de la región, tales como funciones sociales y estratégicas. Por lo anterior las reformas portuarias en la mayoría de los casos deberán estar asociadas a reformas estructurales en el ámbito de país.

A continuación analiza una serie de temas centrales y como determinan la necesidad de privatizar los puertos en América Latina. Comienza por realzar el costo del capital ya que para la mayoría de los países en desarrollo con alta deuda externa, es muy caro acceder a financiamiento vía préstamos en el mercado financiero internacional. En cambio para empresas privadas de gran tamaño que estarían interesadas en invertir en puertos, el financiamiento puede resultar mucho más conveniente. Incluso si el Estado puede acceder a créditos blandos de organismos multilaterales, esto sería un subsidio para el puerto; en cambio, en varios casos han sido otorgados estos créditos con el objetivo de impulsar las reformas y estimular al sector privado a invertir.

Otro tema tratado de manera específica es la necesidad de reformas laborales, con respecto a la cual Hoffmann plantea que es una condición necesaria para la privatización, puesto que es improbable que el sector privado este dispuesto a heredar un monopolio laboral, como puede ser el caso de los registros de trabajadores portuarios. Describe a continuación la situación de diversos países de la región en este aspecto crucial que es la reforma laboral. Otro aspecto importante es la tecnología y el *know-how*, ya que de acuerdo a la premisa de que la inversión privada aumentaría la eficiencia, aparece como consecuencia la introducción de nuevas tecnologías en la operación de los puertos. Más aún se plantea que una empresa extranjera introducirá tecnología, expertos y metodología de punta.

Tradicionalmente en América Latina se asociaba un uso intensivo de tecnología con una merma en el empleo de mano de obra; actualmente en cambio, se ha ido relacionando con una

mayor productividad por horas hombre, es decir, con un aumento de la productividad laboral. Finalmente desarrolla con bastante detalle el tema de la competencia, haciendo especial énfasis en el miedo del estado y los usuarios al establecimiento de un monopolio privado en reemplazo del público. Luego trata la competencia tanto intraportuaria como interportuaria especificando las condiciones que determinan la factibilidad de cada una de ellas.

A continuación se analiza la capacidad del sector público para operar un puerto o privatizarlo y regularlo eficientemente. La conclusión a este respecto es que la probabilidad de una operación ineficiente, el otorgamiento de favores políticos, o la aceptación de pagos ilegales es mayor si la operación del puerto está en manos del sector público, que cuando éste solamente actúa como ente regulador.

Luego describe un par de puertos hipotéticos que se encuentran en las posiciones extremas, uno moderno, de alta eficiencia en un país rico y desarrollado y el otro en un país subdesarrollado y extremadamente pobre. Sobre esta base, analiza los procesos y resultados de las privatizaciones en América Latina, haciendo notar que la realidad de los puertos de la región se ubica entre los extremos ilustrados en los casos hipotéticos. Para Brasil y Argentina, las dos mayores economías del MERCOSUR, cuyas políticas actuales de apertura económica y el logro de un equilibrio fiscal, siendo este último el objetivo principal, han impulsado las privatizaciones (portuarias y de otra índole) formando parte de reformas estructurales más amplias.

En cuanto a los países de la costa Pacífica y la Comunidad Andina, sus gobiernos están ejecutando cambios estructurales parecidos a los de MERCOSUR y la privatización portuaria forma parte de este proceso. Referente a esta materia, Centroamérica es la subregión que menos ha avanzado de América Latina, (con la notable excepción de Panamá) ya que la privatización y la modernización portuaria se ven obstaculizadas por su estrecha vinculación a conflictos sociales urgentes, como lo son la pobreza y la marginalidad.

Finalmente hace un análisis de los distintos modelos vigentes que describen la relación entre el sector público y privado, en el contexto de las privatizaciones portuarias. Hace una descripción de los modelos europeos como el de los puertos hanseáticos, el modelo de España e Italia y el modelo británico. Concluye su conferencia planteando la existencia de un modelo latinoamericano emergente de privatización portuaria, que posee características de los diferentes modelos analizados.

Las principales características de este modelo emergente son: puertos públicos del tipo *landlord*, gran número de puertos y terminales especializados netamente privados, posibilidad de crear nuevos puertos tanto privados como públicos y una amplia participación de empresas extranjeras.

REGULACIÓN DE PUERTOS EN ISLAS

La exposición de Beatriz Tovar de la Fé, comienza con la siguiente aseveración: *La experiencia internacional ha revelado que la sustitución de propiedad pública por propiedad privada ha mejorado la eficiencia de los servicios portuarios.* Bajo esta premisa analiza el caso particular de la privatización y regulación de puertos en islas. Un requisito previo a la toma de decisiones en este sentido es realizar un análisis de la presión competitiva que sufre el sistema portuario insular en cuestión. Para efectuar este análisis

es necesario estudiar las características de la demanda tomando para ello como variable independiente el costo generalizado. Se dan tres casos: tráfico cautivo, por lo tanto demanda inelástica; tráfico no cautivo, por lo tanto demanda elástica; y tráfico no cautivo generado por escalas técnicas, demanda que será más o menos elástica en función de la necesidad de la escala técnica.

A continuación y como resultado del análisis previo se detallan las diversas situaciones que se pueden dar y la mejor opción en cuanto a regular o no. En el caso de grandes islas como Gran Bretaña, la situación no difiere de otros sistemas portuarios no insulares; en el caso general de que la mayor parte del tráfico es cautivo es necesario regular; excepcionalmente puede darse que la mayor parte del tráfico sea de tránsito, en cuyo caso no es necesario regular.

El estudio detallado presenta el caso de islas con un solo puerto. Analiza todas las diversas situaciones que podrían conducir a tener un solo puerto en una isla y las características del tráfico por ende de la demanda sobre los servicios portuarios. Plantea que en el análisis de los servicios portuarios es útil distinguir entre el servicio de provisión de infraestructura y la provisión misma de servicios portuarios, siendo estos a su vez de dos tipos, cuando requieren uso exclusivo de activos fijos del puerto o no. Las recomendaciones en relación con la provisión de la infraestructura son: si la gestión de la infraestructura es cedida al sector privado, es necesario regular los precios; y es preferible que el regulador sea distinto de la Autoridad Portuaria para reducir el riesgo de captura.

En cuanto a los servicios portuarios con uso de activos fijos del puerto, la necesidad de regular será función del grado de presión competitiva a que estén sometidos. En su exposición la señorita Tovar de la Fé, recorre cada uno de los aspectos de todos los servicios portuarios, haciendo un análisis exhaustivo en términos de las características del tráfico, determinando para cada alternativa la mejor manera de regular y el tipo de contrato más apropiado, e incluso el área en que debe centrarse la fiscalización en cada caso.

Luego detalla los aspectos especialmente relevantes en el diseño del contrato de concesión. Finalmente, describe la situación en dos puertos de las Islas de Gran Canaria en España ejemplificando la aplicación de los criterios presentados y dando cifras de operación de ambos puertos.

II. PROCESOS DE REGULACIÓN Y DESREGULACIÓN EN AMÉRICA LATINA, ESTUDIOS DE CASOS

LA PROBLEMÁTICA DEL AUTOTRANSPORTE PÚBLICO RELACIONADA CON LOS MARCOS DE REGULACIÓN Y CONTROL DE LOS MODOS DE TRANSPORTE DE BUENOS AIRES

Patricia Brennan de la Argentina presentó en su exposición un panorama del sistema de transporte por bus de Buenos Aires. Comienza entregando algunas cifras, tales como que en Buenos Aires hay 12 millones de habitantes y existe una flota de 15 000 autobuses, de los cuales 10 000 se encuentran bajo jurisdicción del Estado Nacional, y es capaz de atender 7 millones de desplazamientos diarios en el área urbana.

La explotación del autotransporte público de jurisdicción nacional está enteramente a cargo de prestadores privados desde la década del 60, vinculados con el Estado mediante permisos de explotación conferidos, en el caso de las líneas bajo jurisdicción nacional, por la Secretaría de Transporte de la Nación quien es la Autoridad de Aplicación en la materia.

El organismo encargado de la aplicación de las normas en vigor y la fiscalización de los aspectos operativos de los servicios, es la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), ente de naturaleza autárquica creado en el año 1996 en el ámbito de la Subsecretaría de Transporte Terrestre, de la Secretaría de Transporte, con competencia sobre el transporte automotor y ferroviario de pasajeros y cargas.

Luego se refiere en detalle a la legislación vigente y a las formulas de fiscalización empleadas por la CNRT. Concluye señalando que la experiencia de Buenos Aires demuestra que contar con un marco regulatorio definido y estable, con reglas claras para los operadores y con organismos de regulación y control dotados de los recursos humanos y materiales suficientes para llevar adelante sus funciones, permite aprovechar las ventajas de la iniciativa privada y al mismo tiempo proteger los intereses de la comunidad.

LA REGULACIÓN DEL TRANSPORTE INTERURBANO DE PERÚ EN LA ÚLTIMA DÉCADA

Juan Tapia describe en su exposición, la regulación que rige al transporte autobusero interurbano de pasajeros, detallando el marco regulatorio aprobado por el Congreso, las funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, las funciones de las entidades municipales provinciales y los requisitos para el otorgamiento de la concesión a los operadores. Luego se refiere a las modalidades de fiscalización de los servicios, en cuanto al control de tránsito, control de pesos y medidas y la protección directa al consumidor.

Finalmente detalla las debilidades del actual sistema, señalando entre otros, la existencia de una débil fiscalización del servicio, ausencia de requerimientos de idoneidad a la concesionaria, débil organización empresarial, conflictos de jurisdicción entre el gobierno central, gobierno local y empresas. Las expectativas a futuro son la promulgación de una nueva Ley General de Tránsito y Transporte Terrestre, robustecimiento de la fiscalización con un ente regulador nuevo y una fuerte reestructuración empresarial.

LA REGULACIÓN Y DESREGULACIÓN DEL TRANSPORTE DE CARGA EN CUBA

El señor Alepuz hizo un recorrido histórico del sector transporte en Cuba, llegando a los años 90 en que se inicia el proceso de cambio que ha caracterizado al país, obligándolo a insertarse en una economía de mercado globalizada ante la crisis económica derivada de la brusca reducción de las relaciones comerciales con la Europa del Este, la desaparición de la Unión Soviética y el recrudecimiento del bloqueo económico por parte de los Estados Unidos.

A principios de los 90, las empresas industriales, agrícolas y comerciales se insertan en el mercado del transporte de cargas, compitiendo en eficiencia con las empresas de transporte de propiedad directa del Estado. Como consecuencia, a partir de 1995, el sistema de transporte estatal tradicional del país, ferrocarriles, empresas de transporte carretero y puertos comerciales, presentan enormes desventajas operacionales y técnicas en relación con las flotas de camiones de las empresas de la llamada economía emergente, lo que influye negativamente, en su acceso al mercado de cargas.

El gobierno, a través del Ministerio de Transportes, ha realizado diversas actividades tendientes a provocar un reordenamiento integral del transporte, abriendo la posibilidad a que cualquier persona natural o jurídica, pueda prestar servicios de transporte terrestre, marítimo o fluvial.

Las tarifas vigentes para los servicios de transporte de cargas, se rigen por una ley que establece la metodología general para el cálculo de precios y tarifas, incluyendo el margen de rentabilidad. Existen propuestas de que, paralelamente al proceso de ordenamiento del transporte de carga, se produzca liberalización de las tarifas con una eficiente regulación que resguarde los intereses de los consumidores finales de los productos.

Finalmente, plantea que esta política se enmarca dentro del programa de perfeccionamiento de la empresa socialista cubana, en la cual, salvo su carácter de propiedad estatal, rigen los principios gerenciales de la empresa moderna. Es decir, calidad y precios competitivos, cumplimiento de las exigencias del mercado, obtención de utilidades acorde al capital invertido, distribución de utilidades entre su personal y la realización oportuna del pago de los impuestos correspondientes.

EL RÉGIMEN REGULATORIO Y SU EFECTO EN EL DESARROLLO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE EN CENTROAMÉRICA

En su exposición el señor Leclair hizo una descripción de la situación del sector transporte en relación con el Estado, en los diferentes países centroamericanos. En Centroamérica se ha dado como un paradigma que el Estado debe proporcionar los servicios de transporte público, al igual que todos los otros servicios tales como salud, educación, agua potable, energía y telecomunicaciones. Dicho servicio lo brindará el Estado por sus propios medios o a través de concesionarios, que deberán cumplir con las exigencias que le sean impuestas en defensa de los intereses del consumidor. En este contexto, el señor Leclair, manifiesta que la integración centroamericana requiere de la armonización de la legislación en materia de transportes, como fundamento para el ordenamiento aplicable al desarrollo de esta importante industria de servicios y la apertura hacia terceros países en

el marco de los acuerdos de liberalización de servicios de la Organización Mundial de Comercio, OMC.

El surgimiento de corrientes que apuntan a una nueva visión del Estado, menos interventor y orientado a la racionalización de la inversión pública con el criterio de subsidiaridad a la participación privada, está provocando la adopción de regímenes regulatorios creados para la protección del bien común como parte del progresivo concesionamiento de la construcción, reconstrucción, modernización y explotación de infraestructura de transporte en Centroamérica. Hasta ahora Guatemala da la pauta, le seguirán más tarde Costa Rica y Honduras, países a los que habrá que dirigir la vista para evaluar ex-post los resultados de estos ensayos y duplicarlos en tanto muestren resultados positivos.

SUPERVISIÓN Y FISCALIZACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO EN CHILE

El señor Silvio Albarrán, expuso acerca del Departamento de Fiscalización dependiente de la Subsecretaría de Transportes. Comenzó dando un vistazo general al transporte público en Chile en particular se refirió al proceso de licitación de los recorridos en Santiago el año 1993. A raíz de este proceso surge la necesidad de controlar los servicios licitados, creándose el Departamento de Fiscalización. Entre sus funciones este departamento tiene el control de las Plantas de Revisión Técnica, quienes controlan las emisiones de gases de todos los vehículos que circulan en Santiago, además de sus condiciones técnicas generales.

Otra de las funciones de este organismo es controlar la calidad de los servicios de transporte público, investigando, comprobando y sancionando las denuncias realizadas por la comunidad. Además, retroalimenta la función normativa de la Subsecretaría de Transporte. Por otro lado, los parámetros fundamentales de funcionamiento de este Departamento son: transparencia, eficiencia e interacción con la comunidad. Es así como año tras año ha logrado una asignación mayor de recursos, ampliando y mejorando sus funciones.

Los resultados concretos que se han logrado son la disminución sustancial de las emisiones vehiculares, la generación de estadísticas confiables, cambios normativos, cambios en los métodos de medición y cambios de conducta, puesto que de un porcentaje de rechazo en las revisiones técnicas de 27% y 35% en buses y camiones, respectivamente se ha llegado a un 10% y 15% en la actualidad. Otro resultado concreto de su gestión lo constituye haber logrado una transparencia del mercado, con la generación periódica de informes sobre calidad de las emisiones por marca y modelo, informes sobre la eficacia de las sanciones, informes sobre las estadísticas de operaciones del sistema de transporte público y finalmente un informe sobre la informalidad en el transporte público de Santiago que alcanza sólo a un 3%.

LA PRIVATIZACIÓN DE LOS FERROCARRILES Y AEROPUERTOS EN MÉXICO

El señor Gutiérrez dividió su presentación en una primera parte dedicada a los ferrocarriles, y la segunda al sector aeropuertos. La estrategia sectorial es impulsar la modernización y ampliación de la infraestructura de transportes atrayendo a la inversión privada para lograrlo. En cuanto al sistema

ferroviario, el diagnóstico de la situación inicial fue la existencia de problemas de orden estructural, con baja participación en el mercado, necesidades de importantes subsidios públicos para operar, durante décadas no fue incrementada la longitud de la red y baja productividad y competitividad del ferrocarril. Ante esta difícil situación, el estado no podía hacerse cargo de la modernización del ferrocarril, por lo tanto a través de cambios estructurales se decidió captar la participación privada para desarrollar esta tarea.

En primer lugar se hizo un concienzudo estudio de las alternativas de segmentación de la red ferroviaria hasta definir el esquema óptimo, teniendo como base los siguientes objetivos: mantener el servicio a comunidades aisladas que no disponían de otro medio de transporte, reducir y espaciar recorridos de acuerdo a su demanda y su beneficio social y económico, fomentar la participación de la inversión privada en nichos de mercado específicos con tarifas libres y servicios de alta calidad y, finalmente aprovechar infraestructura férrea disponible en algunas ciudades para establecer ferrocarriles suburbanos.

El resultado de todo el proceso dio un conjunto de concesiones cuyas características más relevantes son: la infraestructura permanece como propiedad del Estado; las concesiones se otorgaron por 50 años en el caso de líneas troncales y 30 para las líneas de menor extensión; prestación del servicio público de transporte ferroviario, de manera permanente; cumplimiento del plan de negocios comprometido y preservación de la arquitectura de instalaciones ferroviarias con valor histórico y turístico. Además del control y evaluación de los concesionarios ferroviarios y de los servicios que prestan, consideran la aplicación de una normatividad adecuada, moderna, en constante actualización y homologada con respecto al Tratado de Libre Comercio de América del Norte que incluya actividades de verificación, inspección y supervisión.

En la segunda parte presentó una exposición acerca del proceso privatizador de los aeropuertos en México, el cual tenía objetivos similares a la privatización ferroviaria y cuyos avances son: concesión del Grupo Aeroportuario del Sureste, un paquete de 9 aeropuertos, al Consorcio A/S-Cintra-GTM que ofertó 1.165 millones de dólares por el 15% del capital social; y concesión del Grupo Aeroportuario del Pacífico, un paquete de 12 aeropuertos, al Consorcio conformado por el Grupo Angeles-Inversora de Noroeste-Aena Servicios Aeroportuarios-Grupo Dragados que ofertó 2.453 millones de dólares por el 15% de las acciones.

III. CONCLUSIONES

En décadas pasadas, el transporte internacional en América Latina y El Caribe se encontraba bajo un fuerte proteccionismo estatal. A fines de los setenta, aceleradamente, este intervencionismo dio paso a un proceso de liberalización, lo cual ha arrojado hasta el momento grandes progresos. En cuanto al transporte nacional se ha ido desregulando, aunque en algunos casos ha sido necesario, por parte del Estado, implementar formulas de concesión que resguarden los intereses de los usuarios y corrijan externalidades negativas, además de garantizar la competencia.

En cuanto al transporte ferroviario que se encontraba en manos del Estado pero a veces en condiciones bastante deprimentes, se ha concesionado al sector privado con resultados aparentemente buenos, en el sentido de que han aumentado los tráficos y mejorado la eficiencia operacional.

Una conclusión importante es que generalmente parece haber ocurrido una reducción en los costos unitarios del transporte en la región, y ha crecido el consumo de los servicios de transporte, y es razonable concluir que estos resultados están relacionados con los cambios institucionales experimentados en los últimos años. La desreglamentación y liberalización de los mercados estimularon la inversión privada, la cual es inherentemente eficiente en términos de su rentabilidad.

Luego de estos primeros resultados de las reformas, se comenzó ha hacer sentir el efecto de ciertas imperfecciones del mercado del transporte y la urgente necesidad de que el Estado asumiera sus nuevas responsabilidades de regulador. El desempeño de este rol representa un gran desafío para los gobiernos, puesto que en sus manos está la opción de estimular la inversión privada, lo que conduce a generar mayores servicios y por ende más empleo, pero en contraposición debe ser capaz de proteger a los usuarios.

¿Cómo lograr la formula óptima para este equilibrio maximizando los beneficios de todos los agentes involucrados?. Determinar la respuesta a esta pregunta es tarea y responsabilidad del regulador. Existe una gran cantidad de material académico en materia de regulación de transporte, pero en la práctica, estos conceptos son sólo recomendaciones generales a tener en cuenta. Al diseñar un marco regulatorio, estas sugerencias deberán ser adaptadas al caso específico que se esté analizando, adaptándolas de acuerdo a sus características particulares, para generar una regulación *ad-hoc*, óptima a la situación dada.

Se puede concluir entonces, que las materias regulatorias son de gran complejidad y requieren de un estudio profundo para cada caso. Es en este contexto que la CEPAL ha organizado estos *Encuentros* propiciando, el intercambio de experiencias entre los especialistas en transporte, de los diferentes países, analizando en detalle los aciertos e inconvenientes que han debido ser enfrentados en cada proceso.

Además, la CEPAL intenta generar nexos permanentes entre los expertos tanto de la región como de países desarrollados, para retroalimentar a cada uno de ellos, de esta manera logrando una mayor eficiencia en el desempeño de sus funciones.

Un ejemplo del logro de este objetivo, como resultado directo del Segundo Encuentro, lo constituye la incorporación en la Empresa Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito de Guatemala, de un sistema ***Fonoacción***, basado en el existente en el Departamento de Fiscalización chileno.

BIBLIOGRAFÍA

Albarrán, Silvio, *El Departamento de Fiscalización: una herramienta de control del transporte en Santiago de Chile*, Santiago de Chile, Segundo Encuentro de Instituciones responsables de la Supervisión, Fiscalización y Regulación del Transporte, agosto.

Alepuz, Manuel, *El transporte de carga en Cuba, Regulación y desregulación*, Santiago de Chile, Segundo Encuentro de Instituciones responsables de la Supervisión, Fiscalización y Regulación del Transporte, agosto.

Disponible WWW

<URL: <http://www.eclac.cl/espanol/investigacion/transporte/encuentro/cuba.htm>

Baranda, Gonzalo Martín (1999), *El proceso privatizador de los ferrocarriles en América Latina en contraste con la situación de los ferrocarriles en la Europa Comunitaria*, Santiago, Chile

Brennan, Patricia, *La problemática del sector autotransporte público relacionada con los marcos de regulación y control de los modos de transporte de Buenos Aires*, Santiago de Chile, Segundo Encuentro de Instituciones responsables de la Supervisión, Fiscalización y Regulación del Transporte, agosto.

Gutiérrez, Marco Antonio, *La privatización de los ferrocarriles y aeropuertos en México*, Santiago de Chile, Segundo Encuentro de Instituciones responsables de la Supervisión, Fiscalización y Regulación del Transporte, agosto.

Hoffmann, Jan, *Las Privatizaciones Portuarias en América Latina en los '90: Determinantes y Resultados (Documento de Trabajo)*, Santiago de Chile, Segundo Encuentro de Instituciones responsables de la Supervisión, Fiscalización y Regulación del Transporte, agosto.

Disponible WWW

<URL: <http://www.eclac.cl/espanol/investigacion/transporte/encuentro/janhoff.pdf>

Juan, Ellis, *Desarrollo Aeroportuario en América Latina: Desafíos y Oportunidades*, Santiago de Chile, Segundo Encuentro de Instituciones responsables de la Supervisión, Fiscalización y Regulación del Transporte, agosto.

Disponible WWW

<URL: <http://www.eclac.cl/espanol/investigacion/transporte/encuentro/usa.pdf>

Leclair, Raul, *El régimen regulatorio y su efecto en el desarrollo de los servicios de transporte en Centroamérica*, Santiago de Chile, Segundo Encuentro de Instituciones responsables de la Supervisión, Fiscalización y Regulación del Transporte, agosto.

Disponible WWW

<URL: <http://www.eclac.cl/espanol/investigacion/transporte/encuentro/centroamerica.htm>

Nombela, Gustavo, *Diseño de Instituciones de Regulación*, Santiago de Chile, Segundo Encuentro de Instituciones responsables de la Supervisión, Fiscalización y Regulación del Transporte, agosto.

Disponible WWW

<URL: <http://www.eclac.cl/espanol/investigacion/transporte/encuentro/instituciones.pdf>

Tapia, Juan, *La regulación del transporte interurbano de Perú en la última década*, Santiago de Chile, Segundo Encuentro de Instituciones responsables de la Supervisión, Fiscalización y Regulación del Transporte, agosto.

Disponible WWW

<URL: <http://www.eclac.cl/espanol/investigacion/transporte/encuentro/peru.pdf>

Thomson, Ian (1999), *Un cuarto de siglo de cambios: el transporte en América Latina y el Caribe, 1975 – 1999; de la reglamentación a la regulación*, Santiago de Chile, Segundo Encuentro de Instituciones responsables de la Supervisión, Fiscalización y Regulación del Transporte, agosto.

Disponible WWW

<URL: <http://www.eclac.cl/espanol/investigacion/transporte/encuentro/ianthomson.pdf>

Tovar de la Fé, Beatriz, *Regulación de Puertos en Islas*, Santiago de Chile, Segundo Encuentro de Instituciones responsables de la Supervisión, Fiscalización y Regulación del Transporte, agosto.

Disponible WWW

<URL: <http://www.eclac.cl/espanol/investigacion/transporte/encuentro/islas.pdf>

INDICE

RESUMEN.....	v
INTRODUCCIÓN.....	1
I. LA REGULACIÓN DEL TRANSPORTE DESDE UN PUNTO DE VISTA GLOBAL	4
UN CUARTO DE SIGLO DE CAMBIOS: EL TRANSPORTE EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE, 1975 – 1999; DE LA REGLAMENTACIÓN A LA REGULACIÓN	4
DISEÑO DE INSTITUCIONES DE REGULACIÓN	6
LA PRIVATIZACIÓN DE LOS AEROPUERTOS EN AMÉRICA LATINA	7
EL PROCESO PRIVATIZADOR DE LOS FERROCARRILES EN AMÉRICA LATINA EN CONTRASTE CON LA SITUACIÓN DE LOS FERROCARRILES EN LA EUROPA COMUNITARIA	7
LA PRIVATIZACIÓN DE LOS PUERTOS LATINOAMERICANOS	8
REGULACIÓN DE PUERTOS EN ISLAS	9
II. PROCESOS DE REGULACIÓN Y DESREGULACIÓN EN AMÉRICA LATINA, ESTUDIOS DE CASOS	11
LA PROBLEMÁTICA DEL AUTOTRANSPORTE PÚBLICO RELACIONADA CON LOS MARCOS DE REGULACIÓN Y CONTROL DE LOS MODOS DE TRANSPORTE DE BUENOS AIRES	11
LA REGULACIÓN DEL TRANSPORTE INTERURBANO DE PERÚ EN LA ÚLTIMA DÉCADA	11
LA REGULACIÓN Y DESREGULACIÓN DEL TRANSPORTE DE CARGA EN CUBA	12
EL REGIMEN REGULATORIO Y SU EFECTO EN EL DESARROLLO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE EN CENTROAMÉRICA	12
SUPERVISIÓN Y FISCALIZACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO EN CHILE	13
LA PRIVATIZACIÓN DE LOS FERROCARRILES Y AEROPUERTOS EN MÉXICO	13
III. CONCLUSIONES.....	15
BIBLIOGRAFÍA	17

