

LA QUINTA LIBERTAD Y EL CONO SUR: UNA NUEVA PERSPECTIVA

Un documento de la CEPAL, que va a ser próximamente publicado, aborda un tema objeto de múltiples discusiones en los últimos años en especial en el Cono Sur de América Latina (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay), región que concentra el mayor volumen de tráfico terrestre del continente sudamericano. En una coyuntura de apertura e integración de las economías de la región y en un contexto en que el desarrollo de infraestructuras de transporte regional adquiere cada vez mayor importancia, la Unidad de Transporte de la CEPAL analiza el Convenio de Transporte Internacional Terrestre de los países del Cono Sur (Valparaíso, 1989) con el afán de darle nueva vigencia y para detectar si contiene los elementos necesarios para enfrentar nuevos desafíos en la apertura de los mercados y la gestión de los servicios de transporte internacional. Para comentarios, sugerencias o mayores detalles sobre este tema, sírvase contactar a José María Rubiato: Email: jrubiato@eclac.cl

La tesis central del documento es que el mercado de servicios de transporte internacional terrestre de la región se encuentra en condiciones de llevar a cabo una transformación productiva profunda sin alterar su ordenamiento institucional, y que los equilibrios basados en tráficos bilaterales no serían alterados, sino consolidados, con la introducción de la quinta libertad, superándose algunos desequilibrios derivados de la falta de carga de retorno.

Esta tesis se desarrolla en tres etapas. Se considera primero el concepto de quinta libertad, su objeto y uso, y la relación que mantiene con el concepto de la nacionalidad. En un segundo capítulo, se analizan las disposiciones del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre del Cono Sur para determinar si permiten la introducción de la quinta libertad. Finalmente, se plantean dos casos hipotéticos de aplicación de la quinta libertad en la región para analizar sus posibles efectos y consecuencias.

¿Qué es la quinta libertad?

Como "reserva de carga" es una expresión de transporte marítimo y "capacidad de tracción" una formulación habitual en el transporte ferroviario, "quinta libertad" nos viene del transporte aéreo, definida formalmente en el Convenio de Chicago de 1944, aunque de hecho se da en todos los modos de transporte. Su definición literal es la siguiente: El derecho a embarcar pasajeros, carga o envíos postales, en un país distinto del de la nacionalidad del transportista, con destino a otro país también distinto del de la nacionalidad del transportista. En el transporte terrestre esta definición implica que, por ejemplo, un transportista carretero del Uruguay pueda llevar carga o pasajeros embarcados en Argentina con destino a Chile o que una empresa boliviana de ferrocarril pueda operar entre Brasil y Perú con carga o pasajeros de cualquiera de estos dos países.

Estos tráficos que son cosa cotidiana en el transporte marítimo, en el cual el servicio está en general abierto a cualquier nacionalidad, o en el transporte aéreo, mediante acuerdos previos entre las autoridades aeronáuticas, no se dan en el transporte terrestre, por un sencillo motivo: el convenio que regula el transporte internacional terrestre en el Cono Sur no contempla esta modalidad de operación. Esa es por lo menos la percepción general que tanto las empresas de transporte como las autoridades del sector han compartido hasta el momento. El estudio de la CEPAL sobre este tema indica que no tendría por qué seguir siendo así.

¿Cuál es el tema central de la quinta libertad?

Entregar a operadores de terceros países el derecho a operar tráficos tradicionalmente reservados a nacionales de los países de origen y destino de las operaciones, constituye el tema central de la discusión en torno a la quinta libertad. Este es el único aspecto que la diferencia de otras modalidades de operación y surge también como el motivo de mayor controversia ante su posible otorgamiento. Es decir, que la protección a la industria nacional de servicios de transporte sería el argumento fundamental para cuestionar o al menos sopesar la introducción de la quinta libertad.

Ahora bien, el mundo está cambiando y los procesos de apertura de las economías han dado nuevo auge al comercio y al transporte internacional. Estos procesos exigen la adopción de mecanismos de defensa de la competencia que se contraponen con los antiguos sistemas de protección y limitación del acceso a los mercados. Las nuevas realidades económicas que presiden el mundo del comercio y el transporte internacional cuestionan la pertenencia a una nacionalidad como factor limitante en el ejercicio de la prestación de servicios de transporte internacional.

El estudio dice que la quinta libertad es compatible con la normativa vigente

En su preámbulo el Acuerdo establece tres principios fundamentales: el carácter de servicio público del transporte internacional terrestre, la reciprocidad en la relación entre los estados contratantes del acuerdo, y, la eficiencia del transporte en su contribución a la integración de los países de la región, habida cuenta de las necesidades y características geográficas de cada uno. Estos principios y el objetivo de contribuir a una mayor integración, conforman en conjunto el espíritu de la norma cuya estructura funcional está basada en un marco multilateral que se materializa en acuerdos bilaterales suscritos entre pares de países.

Por el objeto que persigue la quinta libertad en la obtención de un mejor aprovechamiento de los medios de transporte, se cumple el principio de eficiencia del transporte internacional terrestre. Por la necesidad de acordar el otorgamiento mutuo de los derechos de quinta libertad se cumple el de reciprocidad en el marco de acuerdos bilaterales entre países suscriptores del Acuerdo. Por otra parte, el ejercicio de la quinta libertad como mecanismo de apertura de mercados, es funcional al objetivo de todo proceso de integración económica o comercial. Finalmente, el carácter de servicio público del transporte terrestre internacional no puede ser relacionado con una u otra nacionalidad del operador, y no se puede deducir que la aplicación de la quinta libertad pueda tener efecto contrario al deseado sobre ese carácter de servicio público del transporte.

En cuanto a la letra del Acuerdo, el Estudio de la CEPAL, hace un examen funcional del texto para detectar alguna disposición que constituya una limitante para el otorgamiento de la quinta libertad en el contexto del Acuerdo. Este examen se realiza a sabiendas de que el ejercicio de la quinta libertad o los tráficos con orígenes y destinos entre países distintos a los de la nacionalidad del transportista, no han quedado expresamente regulados en el texto del Acuerdo. Esta circunstancia justifica el recurso reiterado a la doble negación, es decir, a la lectura que permite deducir lo que, por no estar prohibido, resulta admisible y no contradice el texto de la

norma.

¿Es legítima la consideración de la quinta libertad en el ordenamiento vigente?

La intención del legislador en materia de quinta libertad, a favor o en contra, no ha quedado claramente establecida ni en el texto de la norma ni en los antecedentes conocidos de la preparación del Acuerdo y, por lo tanto, es legítima su consideración en el análisis de la norma, como se plantea en el documento, aunque pueda no serlo la interpretación en el sentido de que tanto el texto como el espíritu del Acuerdo permiten desarrollar tráficos de quinta libertad por que no los prohíben.

Al respecto, es preciso recordar que le corresponde formalmente a la comisión establecida en el artículo 16 del Acuerdo la interpretación definitiva del texto en lo que concierne a este tema y pronunciarse acerca de la legitimidad de una u otra interpretación.

Finalmente, hay que señalar que el desarrollo de la quinta libertad en el Cono Sur debería ser objeto de una decisión conjunta de todos los países miembros del Acuerdo y no impulsada por iniciativas de algunos de esos países, por lo motivos que se analizan en el siguiente capítulo pero, también y sobre todo, por respeto al espíritu de consenso que siempre ha guiado la suscripción de los acuerdos en el Cono Sur.

¿Qué efectos potenciales tendría la quinta libertad en el Cono Sur?

Las consecuencias de la adopción de esquemas de quinta libertad en el Cono Sur dependen en gran parte de su extensión geográfica y del grado de apertura en su concesión. El estudio plantea dos hipótesis de aplicación de la quinta libertad: la de una introducción general y la de un escenario compartido entre países que sí la adoptan y países que deciden no hacerlo. Las conclusiones de este ejercicio son sorprendentes.

La introducción de la quinta libertad abierta y generalizada tendría efectos positivos para el transporte regional en su conjunto en al menos tres aspectos: 1) Mayor competitividad del transporte multimodal internacional 2) Mejor aprovechamiento de los equipos en los fletes de retorno; 3) Disminución del número total de viajes en la región: este es un efecto directamente derivado del anterior. Pero la quinta libertad generalizada puede también tener efectos no deseados, ninguno de los cuales es directamente atribuible al ejercicio de la misma, pero que, por efecto de exacerbación, pueden influir a la hora de decidir su otorgamiento y entre los cuales cabe mencionar: 1) Profundización de las inequidades modales; 2) Profundización de las asimetrías actuales 3) Concentración geográfica de los tráficos.

En el caso de una aplicación geográfica parcial, los países que decidan adoptarla obtendrían ventajas tanto para sus prestatarios como para sus usuarios de servicios de transporte internacional terrestre sobre los de los países que decidieran no otorgar el derecho al ejercicio de la quinta libertad. (Ver cuadro siguiente)

Efectos de una aplicación geográfica parcial de la quinta libertad

(Los países A y B no aplican la 5a libertad los países C, D y E sí)

Efecto

Las tarifas en ton/km o pax/km serían superiores para los tráficos de A hacia B y de B hacia A, así como los de B con C, D y E y de los de A con C, D y E. Esas mismas

competencia: tarifas entre C, D y E serían inferiores por efecto de la mayor competencia en la oferta.

Efecto subsidio en determinadas circunstancias, las empresas de C-D-E que operen tráficos con A y B pueden subsidiar sus operaciones en el triángulo C-D-E con los márgenes más altos obtenidos en los tráficos con A y B, cuyas tarifas están fijadas por la competencia con las empresas de A y B.

Efecto distorsión de la competencia: las empresas de C, D y E pueden competir con las empresas de A y B en mejores condiciones que las de A y B que tendrían una estructura de costos menos favorable, como consecuencia de las limitaciones de los tráficos que les son asequibles.

Efecto economía y deseconomía de escala las empresa de C, D y E consiguen mayores volúmenes globales de tráfico y obtienen economías de escala por uso de viaje de retorno mientras que las de A y B tienen niveles de rotación inferiores por la espera de carga o reducidas frecuencias en el caso de pasajeros, o se exponen a realizar viajes frecuentes en vacío (deseconomía de escala).

Efecto desplazamiento de los tráficos: las empresas de C, D y E tienden a programar sus operaciones con A y B a través de centros de acopio y distribución en sus respectivos territorios para aprovechar las operaciones entre C, D y E.

Efecto de externalidades diferenciadas los países A y B reciben más tráficos de los necesarios, por los viajes en vacío, y sufren de un deterioro de sus infraestructuras, impactos ambientales y riesgos de accidente sin obtener el beneficio del transporte realizado de carga o pasajeros.

Efecto costos y tarifas diferenciados en los países A y B, las empresas en sus costos de operación y los usuarios en las tarifas que pagan, se ven desfavorecidas con respecto a los de C, D y E.

Efecto desviación de la inversión las empresas de A y B tienden a invertir para instalarse en C, D y E para poder competir en igualdad de condiciones con las empresas de C, D y E.

Consideraciones Finales

El objeto del documento no radica en proponer un curso de acción frente a la posible adopción de la quinta libertad en el Cono Sur, sino contribuir al debate sobre la misma revelando que, de acuerdo a una determinada interpretación, este mecanismo, tan controvertido y discutido, estaría implícitamente presente en la normativa regional y que su introducción dependería ahora sólo de la decisión de las autoridades competentes en consulta con los sectores potencialmente afectados.

Parece lógico, sin embargo, que, ante esta constatación y teniendo en cuenta las conclusiones anteriores, el

lector, ya sea decisor gubernamental, dirigente gremial o ejecutivo empresarial, se plantee algunas interrogantes y exija una orientación mayor en cuanto a ese curso de acción. No obstante, sería prematuro optar por uno u otro camino sin haber previamente completado una reflexión sobre los siguientes puntos:

Aplicación en el marco del Acuerdo: Si bien es cierto que la quinta libertad no contradice ni el espíritu ni la letra del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre del Cono Sur, ¿por qué no aparece el concepto explícitamente mencionado en el texto del acuerdo, aunque sea con una formulación distinta a la de quinta libertad? ¿No cabría, en este caso, y más allá de la letra y del espíritu del Acuerdo, referirse a la ¿"intención del legislador"? ¿Estaba presente la quinta libertad en esa intención? y, si no lo estaba por razones históricas de falta de ambiente propicio, ¿cabe ahora incorporarla, aunque sea por la vía interpretativa, a un texto que, si bien no la prohíbe, no hubiera sido pensado para ella? ¿Es legítima esa vía que permite no abordar en profundidad la reforma o adaptación de la norma?

Normas y factores exógenos al sector: Como se considera en este documento, la quinta libertad puede acrecentar las asimetrías actuales, las que, en gran medida, se deben a hechos o circunstancias ajenas al desarrollo de la actividad de transporte, es decir, ajenas a la capacidad empresarial propia de cada operador para desarrollar su negocio y competir en el mercado internacional. ¿Cabe en estas circunstancias, y simplemente por que la norma lo permite, introducir un mecanismo de transparencia y eficiencia empresarial en un mercado donde persisten los factores externos de distorsión de la competencia, que limitan las posibilidades de unos y no afectan a otros? o, inversamente, ¿no será, precisamente, ésta, la oportunidad para desvelar estas distorsiones y forzar su solución en las instancias correspondientes?, dicho de otra forma ¿no ha llegado el momento de abrir el mercado para revelar deficiencias propias y corregir las que se deben a circunstancias externas al sector y que podrían constituir pretextos para ocultar las ineficiencias propias?

Marco normativo y realidades de la integración: La revelación de una insospechada vía de salida a un debate no resuelto no debe hacer pensar que el debate y sus motivaciones desaparecen con la llegada de la solución repentinamente descubierta. El ATIT fue pensado en otros tiempos y circunstancias, y su formulación puede no coincidir con las necesidades actuales y futuras de la integración regional. La quinta libertad no es más que un mecanismo que permite superar las limitaciones de la bilateralidad. En un marco multilateral con apertura total de tráfico no es necesaria la quinta libertad. Los acuerdos de apertura de tráfico del NAFTA y la Unión Europea son ejemplos en lo que a transporte terrestre de carga se refiere. Antes que éstos, ya se había decidido, en la región, el levantamiento de las reservas de carga en los tráfico marítimos internacionales. Con estos antecedentes y con miras al futuro de la región ¿no cabría plantear la reforma profunda del marco institucional y normativo del transporte internacional terrestre en el Cono Sur para ajustarlo a las necesidades de los procesos de integración y globalización de las economías?

BIBLIOTECA DE TRANSPORTE

A continuación se presenta la información bibliográfica de algunos documentos publicados por la CEPAL en materia de transporte ferroviario y urbano.

Los interesados en estas publicaciones pueden acceder a la Biblioteca de Transporte a través de e-mail: bdonoso@eclac.cl - responsable: Bárbara Donoso, teléfono: 56-2-210-2217, Unidad de Transporte, CEPAL, Santiago de Chile.

TRANSPORTE FERROVIARIO

93.002.001 (3328) ZZ Moyer, Neil E.; Thompson, Louis S.

Las opciones para reestructurar los ferrocarriles.p. 21-40 NU. CEPAL. Unidad de Transporte Reestructuración y privatización de los ferrocarriles: resultados de un simposio. Santiago: CEPAL, 1993. 308 p. LC/L.727 <TRANSPORTE FERROVIARIO> <FERROCARRILES><REESTRUCTURACION>

93.002.002 (3329) XL Freire, Beatriz, ed.

El cobro de la infraestructura cuando se separa la gestión de la vía de la prestación de los servicios ferroviarios.p. 41-50 <TRANSPORTE FERROVIARIO> <FERROCARRILES><INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE> <SERVICIOS DE TRANSPORTE>

93.002.003 (3330) XL Freire, Beatriz, ed.

Mejoras de la gestión conducentes a la supervivencia de las empresas de ferrocarriles en América Latina.p. 51-62 <TRANSPORTE FERROVIARIO> <FERROCARRILES> <ADMINISTRACION DE EMPRESAS>

93.002.004 (3331) AR Ludueña, Ignacio A.

La reestructuración de los ferrocarriles y la incorporación de capital privado: la experiencia argentina.p. 63-84 <TRANSPORTE FERROVIARIO> <FERROCARRILES> <REESTRUCTURACION> <PRIVATIZACION>

93.002.005 (3332) CL Echevarría Araneda, Ignacio A.

La reestructuración de los ferrocarriles: la experiencia chilena.p. 85-100 <TRANSPORTE FERROVIARIO> <FERROCARRILES> <REESTRUCTURACION> <PRIVATIZACION>

93.002.006 (3333) CO Arocha, Yesid A.

La reestructuración de los ferrocarriles y la incorporación de capital privado: la experiencia colombiana.p. 101-112 <TRANSPORTE FERROVIARIO> <FERROCARRILES> <REESTRUCTURACION> <PRIVATIZACION>

93.002.007 (3334) XL Flouret, Emiliano A.

La reestructuración de los ferrocarriles y la incorporación de capital privado: otras experiencias en América Latina.p. 113-120 <TRANSPORTE FERROVIARIO> <FERROCARRILES> <REESTRUCTURACION> <PRIVATIZACION>

93.002.008 (3335) DE Aberle, Gerd

Participación del capital privado en los ferrocarriles: la experiencia alemana.p. 121-132 <TRANSPORTE FERROVIARIO> <FERROCARRILES> <PRIVATIZACION>

93.002.009 (3336) SE Nilsson, Jan-Eric

La separación entre la propiedad de la infraestructura y la operación del transporte ferroviario: la experiencia sueca.p. 133-153 <TRANSPORTE FERROVIARIO> <FERROCARRILES>
<INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE> <SERVICIOS DE TRANSPORTE>

93.002.010 (3337) US Larson, James L.

Metodología para determinar los costos evitables y la relación contractual de Amtrak con las empresas ferroviarias.p. 157-176 <TRANSPORTE FERROVIARIO> <FERROCARRILES><METODOLOGIA>
<COSTOS DE TRANSPORTE>

93.002.011 (3338) XE Pérez Sanz, Javier

La gestión de la infraestructura y su vinculación con la calidad de los servicios ferroviarios: aspectos metodológicos.p. 177-194 <TRANSPORTE FERROVIARIO> <FERROCARRILES><METODOLOGIA>
<INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE> <SERVICIOS DE TRANSPORTE>

93.002.012 (3339) SE Nilsson, Jan-Eric

La competencia en las vías férreas: aspectos metodológicos relacionados con la desreglamentación de las operaciones ferroviarias.p. 195-200 <TRANSPORTE FERROVIARIO> <FERROCARRILES>
<METODOLOGIA> <REESTRUCTURACION>

93.002.013 (3340) ZZ Pérez Sanz, Javier

La variabilidad de los costos de conservación de la vía frente a las variaciones del tráfico.p. 201-208
<TRANSPORTE FERROVIARIO> <FERROCARRILES><METODOLOGIA> <COSTOS DE TRANSPORTE> <TRAFICO FERROVIARIO>

93.002.014 (3341) ZZ Freire, Beatriz

La participación del gobierno y de los trabajadores cuando se incorpora capital privado en los ferrocarriles.p. 209-248 <TRANSPORTE FERROVIARIO>< FERROCARRILES> <METODOLOGIA>
<PARTICIPACION DEL ESTADO> <PARTICIPACION DE LOS TRABAJADORES>

93.002.015 (3342) ZZ

La metodología de la tarificación del uso de la infraestructura y la eficacia del sistema de transporte nacional.p. 249-298 <TRANSPORTE FERROVIARIO> <FERROCARRILES><METODOLOGIA>
<INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE>

93.002.016 (3343) XE CCE

Apéndice: Directiva No. 91/440 del Consejo de la Comunidad Económica Europea del 29 de julio de 1991 sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios.p. 299-308 <TRANSPORTE FERROVIARIO>
<FERROCARRILES><RESOLUCIONES>

94.021 (3680) CL Thomson, Ian

La tarificación del transporte ferroviario de cargas y la eficiencia del sistema nacional de transportes.

Santiago: CEPAL, 1994. 11 p. <TRANSPORTE FERROVIARIO><CARGA> <TARIFICACION>

Resumen: La Gerencia de Infraestructura de Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE) recibe de las demás gerencias que operan los trenes, derechos por el uso de las vías. Una vez formada la nueva empresa del transporte ferroviario de cargas sobre las vías de EFE en el centro-sur del país, EFE cobrará derechos a la nueva empresa. Los valores cobrados podrán ser ajustados, de acuerdo con una bonificación, pagada por tonelada (neta)-km, que pagará el Gobierno a EFE, para compensar el hecho de que la competencia caminera no cubre por pago de impuestos, etc., la totalidad de los costos de la infraestructura vial que ocupa. Otro propósito posible de bonificación de este tipo es optimizar, desde el punto de vista de la economía nacional, la partición entre los ferrocarriles en el transporte carretero. El presente trabajo sugiere un mecanismo capaz de optimizar la partición modal en el mercado de transporte de carga y, luego, un método de solventar el déficit ferroviario que minimice el daño económico ocasionado.

TRANSPORTE URBANO

90.026 (2308) CL Figueroa M., Oscar NU. CEPAL. División de Transporte y Comunicaciones

Diagnóstico del sector transporte colectivo en Santiago de Chile: los efectos de la desreglamentación. Santiago: CEPAL, 1990. 75 p. LC/R.900 <TRANSPORTE URBANO><TRANSPORTE COLECTIVO> <DESREGLAMENTACION>

Resumen: Desde 1979 se practica en Santiago de Chile una política de transporte caracterizada por un grado muy elevado de desreglamentación. Ella se expresa en la libertad de ingreso al mercado, en la libertad de determinación de cupos, frecuencias y recorridos, y en la libertad tarifaria. La desreglamentación tiene como medida complementaria la predominancia de la operación privada: el Estado renuncia a operar sistemas de transporte urbano colectivo de superficie, mientras que mantiene el Metro en su poder.

91.018.002 (0671) CL NU. CEPAL. División de Transporte y Comunicaciones

El papel de la bicicleta en América Latina: algunos comentarios adversos a su uso -- The role of the bicycle in Latin America: a critique of arguments advocating its use. Santiago: CEPAL, 1991. 8 p.*

Conferencia: Seminario "Santiago en Bicicleta", Santiago, CL, 13-14 junio 1991. LC/IN.117 <TRANSPORTE URBANO><BICICLETAS>

Resumen: A pesar de que la bicicleta es un medio de transporte bastante común en muchas zonas rurales latinoamericanas, su uso intensivo en las ciudades de la región se limita a muy pocos casos, tales como en algunas de tamaño reducido en el sur del Brasil. En comparación con otras ciudades del mundo menos desarrollado -en Asia o África- y con algunas del mundo desarrollado, tales como Amsterdam (Holanda), Cambridge (Inglaterra) o Bonn (Alemania), su uso es mucho menos frecuente en América Latina.

92.001 (0413) XL NU. CEPAL. División de Transporte y Comunicaciones

Informe del Seminario Regional sobre Aspectos Institucionales del Transporte Colectivo en las Ciudades Latinoamericanas. Santiago: CEPAL, 1992. 9 p. Conferencia: Seminario Regional sobre Aspectos Institucionales del Transporte Colectivo en las Ciudades Latinoamericanas, Santiago, CL, 13-15 noviembre 1991. LC/L.671 <TRANSPORTE URBANO><TRANSPORTE PUBLICO> <REGLAMENTACION> <SUBSIDIOS>

Resumen: El seminario regional sobre aspectos institucionales del transporte colectivo en las ciudades latinoamericanas se celebró en la sede de la CEPAL en Santiago, del 13 al 15 de noviembre de 1991. El objetivo del seminario fue revisar el borrador del informe "El efecto de los subsidios, la reglamentación y las diversas formas de propiedad en la calidad y eficacia operativa de los servicios del transporte urbano en América Latina," intercambiar opiniones y experiencias al respecto, y formular conclusiones y recomendaciones que los gobiernos de la región podrían tomar en cuenta al poner en práctica políticas y medidas para orientar la evolución del transporte público urbano.

92.003 (2729) AR BO BR CL CO CU EC MX PE NU. CEPAL. División de Transporte y Comunicaciones

El efecto de los subsidios, la reglamentación y las diversas formas de propiedad en la calidad y eficacia operativa de los servicios del transporte urbano en América Latina -*- *The impacts of subsidies, regulation, and different forms of ownership on the service quality and operational efficiency of urban bus systems in Latin America*. Santiago: CEPAL, 1992. 122 p. LC/L.675 <TRANSPORTE URBANO> <ESTUDIOS DE CASOS> <SUBSIDIOS> <REGLAMENTACION> <DESREGLAMENTACION> <TRANSPORTE PUBLICO> <TARIFA DE PASAJEROS> <CIUDADES>

Resumen: El proyecto relativo a los efectos de los subsidios y las diversas modalidades de fiscalización y organización de los sistemas de transporte público urbano en América Latina, cuyos principales resultados se dan a conocer en el presente informe, fue llevado a cabo por la Unidad de Transporte de la CEPAL, entre noviembre de 1988 y diciembre de 1991. En su realización se tuvieron presente algunos trabajos anteriores sobre el mismo tema, particularmente una encuesta acerca del transporte público en ciudades de América Latina y el Caribe, realizada mediante un cuestionario en 1988.

92.068 (2913) CL Thomson, Ian

La economía de bienestar de los metros: algunas observaciones, varias interrogantes y pocas respuestas. Santiago: CEPAL, 1992. 21 p. <TRANSPORTE URBANO> <METODOLOGIA> <METROS> <ACCESIBILIDAD> <TARIFA DE PASAJEROS>

93.042 (3614) GB NU. CEPAL. Unidad de Transporte

La desreglamentación del transporte autobusero urbano e interurbano: cómo funciona y cómo podría funcionar mejor. Santiago: CEPAL, 1993. 26 p. LC/R.1300/Rev.1 <TRANSPORTE URBANO> <TRANSPORTE INTERURBANO> <AUTOBUSES> <TRANSPORTE DE PASAJEROS> <DESREGLAMENTACION>

Resumen: El presente estudio se inicia con un resumen de los procesos y de las consecuencias de la desreglamentación del transporte urbano e interurbano de casos reales. En segundo lugar, se investiga si esos mercados son perfectamente competitivos, concluyéndose que en algunos casos pueden serlo, aunque, particularmente en el caso urbano, la incidencia de los costos externos significa que no siempre tienden hacia una situación óptima, desde el punto de vista social. Por otra parte, el número de operadores que participan en el mercado normalmente no es suficientemente grande como para que éste sea perfectamente competitivo. A pesar de esto, puede manifestarse como mercado "disputable", término que se usa en el presente trabajo para referirse al término inglés contestable market. Se analiza la condición de disputabilidad de los mercados urbanos e interurbanos, dando como resultado el hecho de que varios factores pueden impedir que sean "perfectamente" disputables, entre los que se incluyen: i) la amenaza de diferentes tipos de dumping por parte de las empresas

establecidas, ii) la insuficiente información disponible para los usuarios. Además, se considera la influencia de los costos externos sobre el mercado. Cada uno de estos problemas se investiga por separado. Se concluye que su solución en el área urbana requiere tomar en cuenta tanto los factores sociales como los aspectos tecnológicos. En el caso del transporte interurbano, los problemas pueden ser resueltos mediante la imposición de normas que impidan las conductas anticompetitivas. Sin embargo, en la práctica la fiscalización de la aplicación de tales normas puede significar serias dificultades.

94.001 (3635) XZ NU. CEPAL. Unidad de Transporte

El desarrollo del transporte público urbano en América Latina y el mundo -- The development of urban public transport in Latin America and the world. Santiago: CEPAL, 1994. 72 p. LC/G.1817*

<TRANSPORTE URBANO> <TRANSPORTE PUBLICO>

Resumen: El transporte público urbano se originó en algunas ciudades europeas en el siglo XVII, según datos contemporáneos, aunque probablemente antes hubo servicios informales sobre los cuales no existe documentación histórica. Hasta mediados del siglo XIX, el único medio disponible era el carro de tracción animal. A partir de ese período, el tranvía a sangre empezó a implantarse en las ciudades norteamericanas y europeas, llegando a América Latina unos 20 años más tarde. Sin embargo, el ómnibus arrastrado por caballos logró coexistir con el tranvía a sangre hasta que ambos desaparecieron como medios de transporte significativos en el segundo decenio del presente siglo, desplazados por el tranvía eléctrico y el autobús a gasolina, siendo estos los vencedores de una competencia muy interesante en que también hubo otras opciones tecnológicas que ahora están casi olvidadas.

94.018 (3677) ZZ NU. CEPAL. Unidad de Transporte

El transporte público en las ciudades grandes: las opciones tecnológicas y su financiamiento. Santiago: CEPAL, 1994. 17 p. <TRANSPORTE URBANO><TRANSPORTE PUBLICO> <ELECCION DE TECNOLOGIA> <FINANCIAMIENTO>

Resumen: La sabiduría convencional señala que una ciudad grande no puede vivir sin contar con un metro. La realidad es otra; aunque sea cierto que las ciudades más pobladas no pueden funcionar eficientemente si no tienen un metro u otro sistema ferroviario comparable, la planificación inteligente puede evitar que las grandes ciudades cuyo número de habitantes sea un poco menor al de las urbes más pobladas tengan necesidad de contruir un metro. Dicha planificación inteligente puede comprender la aplicación de distintas políticas y medidas. Figuran destacadamente entre ellas las destinadas a conceder prioridad a la circulación de los buses, a través de la concesión de pistas o vías para su uso exclusivo, posiciones privilegiadas en las fases de los semáforos.

94.022 (3681) CL NU. CEPAL. Unidad de Transporte

La tarificación vial urbana: su historia y perspectivas. Santiago: CEPAL, 1994. 12 p. LC/R.1478
<TRANSPORTE URBANO><CARRETERAS> <TARIFICACION>

Resumen: La posibilidad de cobrar tarifas para que los usuarios de la vialidad urbana perciban los costos reales ocasionados por su ocupación de las calles, ha sido estudiada seriamente desde hace 30 años. Inicialmente, la tarificación vial urbana fue considerada una mera curiosidad académica, debido a que pocas personas pensaron que sería factible aplicarla en la práctica. Luego, a raíz de investigaciones llevadas a cabo principalmente en el Reino Unido, se empezó a pensar que quizás podría ser introducida en el mundo real, primero mediante

aproximaciones sencillas y manuales y, luego, mediante la aplicación de la tecnología electrónica.

95.005 (0086) CL NU. CEPAL. Unidad de Transporte

Una evaluación crítica de algunos aspectos del desarrollo del sistema de transporte urbano de Santiago de Chile. Santiago: CEPAL, 1995. 29 p. LC/R.1529 <TRANSPORTE URBANO><TRANSPORTE PUBLICO> <EVALUACION>

Resumen: Durante los últimos decenios, Santiago ha experimentado grandes cambios respecto a la situación de su sistema de transporte. Las presiones sobre la capacidad disponible en el sistema han subido dramáticamente, a raíz del crecimiento tanto en el número de habitantes como en sus ingresos promedios, una de las consecuencias de lo cual ha sido un aumento espectacular en la flota de automóviles. Esos aumentos habían sido pronosticados y, en la realidad, el crecimiento tanto de la población de la ciudad como en su parque de automóviles ha sido inferior al que se había previsto hace 30 años. Pero las acciones tomadas para acomodar el crecimiento han sido inadecuadas y demasiado dirigidas hacia la oferta, sin reconocer adecuadamente la necesidad de modificar los patrones de la demanda para que los desplazamientos quepan dentro de la capacidad de transporte disponible.