

Distr.  
RESTRINGIDA

LC/R.684  
22 de septiembre de 1988

ORIGINAL: ESPAÑOL

---

C E P A L

Comisión Económica para América Latina y el Caribe

**LA SUBVENCION, REGULACION Y PROPIEDAD EN EL TRANSPORTE**

**COLECTIVO URBANO EN AMERICA LATINA Y EL CARIBE:**

**LA SITUACION ACTUAL \*/**

\*/ Este trabajo no ha sido sometido a revisión editorial.

88-9-1376

I N D I C E

	<u>Página</u>
1. Introducción y resumen .....	1
2. Conclusiones principales .....	2
3. La propiedad del transporte colectivo urbano .....	3
4. La subvención del transporte colectivo urbano .....	4
5. La regulación del transporte colectivo urbano .....	7
Anexo 1. El cuestionario de informaciones básicas	
Anexo 2. Análisis de los resultados del cuestionario	

## 1. Introducción y resumen

La primera etapa de un proyecto destinado a investigar los impactos sobre la eficiencia del transporte colectivo urbano en América Latina y el Caribe de los subsidios, la regulación y de las formas diferentes de propiedad, fue la elaboración y distribución entre las autoridades gubernamentales pertinentes, de un cuestionario destinado a obtener informaciones básicas acerca de su situación actual.\*/ (Véase anexo 1, Cuestionario).

Se recibió respuestas referentes a 51 ciudades, en los siguientes 17 países:

- Argentina
- Bahamas
- Barbados
- Brasil
- Colombia
- Chile
- Dominica
- Ecuador
- Guatemala
- Guyana
- Honduras
- México
- Monserrat
- Paraguay
- Perú
- Uruguay
- Venezuela

Estos países abarcan toda la región de América Latina y del Caribe y comprenden, por consiguiente, el Caribe, México y América Central, los países andinos, Brasil y el Cono Sur. Por lo tanto, tomando en cuenta: (i) esa representatividad geográfica, (ii) el hecho de que se recibieron respuestas de más de la mitad de los países de América Latina y el Caribe que integran la CEPAL, y (iii) que los países informantes reúnen casi el 90% de la población regional, se consideró que de las respuestas recibidas se podrá derivar resultados y conclusiones interesantes y representativos de la región en general.

En las secciones tercera, cuarta y quinta de éste informe, se presentan los resultados principales del análisis de las respuestas. En el anexo 2 se resumen los resultados principales del análisis de las respuestas al cuestionario. A continuación, en la sección segunda se resume algunas de las conclusiones generales del análisis.

---

\*/ El proyecto **The impact of subsidies and different systems of control and organization of urban public transport systems in Latin America** ocupará el período 1988-90 y será financiado parcialmente por el gobierno de la República Federal de Alemania.

## 2. Conclusiones principales

- La gran mayoría de las ciudades cuenta con servicios de locomoción colectiva urbana proporcionados por el sector privado.
- En algunos casos el sector público opera servicios poco atractivos comercialmente.
- En una minoría (40%) de las ciudades analizadas se otorgan ayuda financiera a las empresas para la compra de buses o insumos, es decir, subsidios "directos".
- Las autoridades locales, ya sean urbanas o regionales, tienen considerable influencia sobre las políticas de subsidios y regulación y quienes dictan las normas al respecto no siempre son los gobiernos nacionales.
- Las empresas públicas de transporte colectivo suelen ser deficitarias y recibir ayuda financiera de las autoridades competentes.
- La intervención de las autoridades públicas para promover el uso del transporte colectivo es limitada. Son más activas en el área de la facilitación de la operación de los vehículos de la locomoción colectiva.
- Es frecuente encontrar casos en que grupos seleccionados de usuarios, por ejemplo, los estudiantes, se benefician de tarifas rebajadas o liberadas, aunque pocas veces se conceden explícitamente a las empresas las compensaciones financieras correspondientes.
- En casi todos los países, los organismos gubernamentales fijan el valor de las tarifas de la locomoción colectiva urbana.
- En prácticamente toda la región las autoridades públicas fijan también los recorridos, el tamaño de las flotas y las frecuencias de los servicios, aunque las empresas tienen libertad de escoger los modelos y marcas de sus vehículos.

### 3. La propiedad del transporte colectivo urbano

La forma predominante de propiedad del transporte colectivo urbano en América Latina y el Caribe es la privada. En casi todas las ciudades encuestadas, hay recorridos operados por empresas privadas. Las únicas excepciones son dos ciudades capitales, Georgetown (Guyana) y el Distrito Federal de México, en el que las empresas privadas fueron adquiridas por el Estado a principios del decenio de los años ochenta.\*\*/

Por otro lado, aunque en el Distrito Federal de México no operan empresas privadas, esta ciudad cuenta con servicios proporcionados por empresas de tipo cooperativo, las que existen, también, en otras 29 ciudades de 13 países; en comparación, no existen cooperativas en 21 ciudades de seis países. La mayoría de las ciudades que no cuentan con servicios proporcionados por empresas cooperativas son de Brasil. Ese tipo de empresa es, esencialmente, característico de los países latinoamericanos de habla española, aunque operan también en dos países de habla inglesa del Caribe (Dominica y Barbados). Las empresas de tipo cooperativo son normalmente regidas por la legislación nacional correspondiente, aunque solamente funcionan donde la evolución o tradiciones del transporte colectivo las favorecen; por lo tanto, existen en Santiago de Chile, pero no en Valparaíso o Concepción, y en Buenos Aires, Mendoza y La Plata, pero no en Córdoba, Argentina.

En diversos países prestan servicios empresas de transporte colectivo de propiedad pública, sean municipales, regionales o nacionales. Las más frecuentes son las municipales, que operan en 13 ciudades, distribuidas entre siete países. En algunas de éstas, proporcionan servicios especializados, distintos de los ofrecidos por el sector privado. Por ejemplo, en Quito, la empresa municipal se limita a operar una pequeña flota de buses ingleses de dos pisos; en tanto, en Bogotá, Recife, São Paulo, y Santos, operan trolebuses, cuyo atractivo comercial, desde el punto de vista del sector privado, suele ser limitado. En algunas ciudades brasileras, las empresas municipales no sólo operan con trolebuses sino, además, prestan servicios con buses a diesel.

Sólo nueve ciudades en cinco países tienen servicios proporcionados por empresas públicas regionales o provinciales, las que en algunos casos también ofrecen servicios especializados; por ejemplo, en Mendoza, los trolebuses pertenecen a una empresa provincial. En seis ciudades en cinco países hay operaciones de empresas públicas pertenecientes al gobierno nacional. Una de ellas (en Asunción) ofrece servicios especializados de tranvías que no son comercialmente atractivos para el sector privado. En otra instancia (México), la empresa se dedica a la prestación de servicios en el Distrito Federal, y asume algunas de las

---

\*\*/ Sin embargo, en Georgetown hay servicios proporcionados por operadores individuales, que no se constituyen como empresas y que emplean vehículos arrendados, de propiedad del sector público.

características de una entidad municipal, pero cuenta con mayores reservas de recursos financieros para subvencionar operaciones deficitarias. Opera no solamente buses a diesel sino, también, trolebuses y tranvías.

Muy pocas ciudades tienen empresas de propiedad compartida entre los sectores privados y públicos, que evidentemente, no son comunes en América Latina y el Caribe. De las ciudades encuestadas, existen solamente en Bridgetown, Lima y Arequipa. En ocho ciudades, en seis países diferentes, hay empresas de otros tipos, la identificación exacta de las cuales no fue solicitada en la encuesta. Sin embargo, se sospecha que se trata, principalmente, de asociaciones de pequeños empresarios que ofrecen servicios de locomoción colectiva, sin que la asociación cuente, necesariamente, con personalidad jurídica. En algunos casos, estos servicios no son oficialmente reconocidos. Suelen ocupar vehículos de capacidades reducidas.

#### 4. La subvención del transporte colectivo urbano

Los subsidios al transporte colectivo pueden asumir varias formas diferentes, algunas de las cuales no son muy evidentes; por ejemplo, si las autoridades proporcionan bienes de propiedad pública, tales como terminales o espacio vial exclusivo a los operadores de la locomoción colectiva a precios relativamente bajos o gratis, ésto se podría interpretar como un subsidio.<sup>\*\*\*</sup>/ Pueden existir, también, subsidios negativos implícitos; por ejemplo, en algunas ciudades los operadores del transporte colectivo están obligados a llevar estudiantes a tarifas menores que las que ellos desearían, sin que las autoridades públicas que imponen esas obligaciones ofrezcan, explícitamente, compensaciones financieras adecuadas.<sup>\*\*\*\*</sup>/ La encuesta intentó cubrir varias categorías posibles de subsidio, buscando identificar si existen no solamente subsidios directos y evidentes sino, también, los indirectos y menos fáciles de descubrir.

Respecto a la concesión de rebajas de impuestos o subsidios directos para la adquisición de vehículos, son más frecuentes los casos en donde no se hacen concesiones de esa naturaleza que los en que sí se los hacen. En solamente un país (Brasil) se ofrece ayuda financiera para la compra de buses de fabricación nacional; la iniciativa correspondiente no proviene del gobierno central sino de las autoridades locales, porque en sólo tres ciudades (entre 15) se la ofrecen. Una de estas (Manaus) es

---

<sup>\*\*\*</sup>/ Cabe recordar que el subsidio implícito podría ser anulado, completa o parcialmente, por otras medidas, tales como la exigencia que las empresas operen frecuencias no rentables en horas de baja demanda, o por reconocimiento del valor de los bienes o servicios proporcionados a bajos precios en los cálculos para fijar las tarifas.

<sup>\*\*\*\*</sup>/ Sin embargo, implícitamente, se las puede reconocer, en los cálculos para fijar el valor de la tarifa, mediante subsidios cruzados.

una zona franca donde existen rebajas impositivas para distintos tipos de productos importados.

Una alternativa a promover la adquisición de buses nuevos a través del ofrecimiento de incentivos involucra, a su vez, la imposición de restricciones o prohibiciones al empleo de vehículos antiguos. En distintas ciudades, en diferentes momentos, las autoridades han impuesto límites sobre la edad máxima de los buses que pueden circular, lo que exige que la flota se renueve. En este caso, la compra acelerada de nuevas unidades es financiada directamente por las empresas e indirectamente por los pasajeros, siempre que se reconozca el costo correspondiente en los cálculos a base de los cuales se establecen las tarifas cobradas. En el caso en que se ofrece subsidios para incentivar la adquisición de buses nuevos, es la comunidad en general quien la financia.

No se incluyó en la encuesta preguntas específicamente relacionadas con los métodos de renovación de la flota, aunque se sabe que se han impuesto exigencias a este respecto en distintos momentos en diferentes ciudades de América Latina. Sin embargo, tales medidas suelen dejar de aplicarse después de un período limitado de vigencia, a raíz de factores tales como la preocupación, por parte de las autoridades, sobre su impacto en el valor de las tarifas.

En 13 ciudades en nueve países se ofrecen subsidios para la compra de vehículos importados. En algunos países es evidente que el gobierno nacional las otorga para favorecer al transporte público urbano; sin embargo, parece que en otros son las propias ciudades que conceden la ayuda, porque no se hacen concesiones equivalentes en todas las ciudades de estos países.

En 11 ciudades (en cinco países) se conceden rebajas de impuestos o subsidios directos a la compra de insumos, tales como el combustible, para el transporte colectivo urbano. Sin embargo, en un mayor número de ciudades (40), en 14 países, no se hacen concesiones de ese tipo. En algunos países, tales como Brasil y Colombia, hay ciudades donde sí se conceden rebajas o subsidios a los insumos pero en otras ciudades del mismo país no se hacen concesiones de ese tipo, lo que indica que las decisiones al respecto se toman a nivel de los gobiernos locales, más bien que centrales.

Otra manera de subvencionar es no exigir que las empresas paguen impuestos sobre sus utilidades, pero esta forma poco eficiente de subsidiar ha sido adoptada en un número reducido de países, especialmente en lo que a las empresas privadas se refiere. Solamente en tres países (Bahamas, Ecuador y Perú) eximen a las empresas privadas de locomoción colectiva del pago de impuestos sobre sus utilidades. En diez ciudades en siete países se ofrecen exenciones a las empresas públicas. En algunos casos, parecería que algunas entidades no pagan impuestos porque no son empresas legalmente constituidas, sino son departamentos de los gobiernos locales, regionales o nacionales. En Brasil, se otorgan exenciones en algunas ciudades, tales como Río de Janeiro, Salvador y Fortaleza, y no lo hacen en otras, tales como São Paulo o Santos. Cabe

recordar, además, que aunque las empresas públicas en algunas ciudades deberían pagar impuestos sobre sus utilidades, de hecho no lo hacen, simplemente porque no obtienen utilidades, como en el Distrito Federal de México (Ruta-100), São Paulo (Empresa Municipal de Transportes Coletivos) y Lima (ENATRU). En la realidad, debido a que las empresas públicas de transporte colectivo pocas veces tienen utilidades, es una materia de interés netamente académica si deberían o no pagar impuestos.

En 19 ciudades en siete países, las autoridades conceden ayuda financiera a las empresas públicas para cubrir los déficits contables en que pudiesen incurrir incluyendo los tres casos ya destacados de México, São Paulo y Lima. En la realidad, tomando en cuenta todas las ciudades que respondieron al cuestionario, entre las 23 que tienen empresas públicas de transporte colectivo (sean de propiedad del gobierno municipal, regional o nacional), sólo en cuatro no ofrecen ayuda financiera para solventar los déficits, lo que podría interpretarse como si solamente en cuatro de las 23 ciudades no es deficitaria la operación del transporte colectivo por parte del sector público. Estas cuatro ciudades son Quito (donde la flota pública consiste en meramente cinco buses, de dos pisos, que operan una sola ruta), Roseau, Georgetown y Porto Alegre.

Es relativamente poco frecuente que las autoridades públicas dediquen fondos para promover el uso del transporte colectivo en América Latina y el Caribe. En 18 ciudades (en cinco países) se destinan recursos públicos a este propósito, y no se hace en 32 ciudades (en 14 países). Las decisiones correspondiente, evidentemente, suelen tomarse a nivel de la propia ciudad. La interpretación de la aparente reticencia de usar fondos públicos para fomentar el uso del transporte colectivo tiene varias explicaciones posibles, incluyendo: i) la creencia que sería poco eficaz; ii) la que sean las empresas las que deberían preocuparse de la materia; o iii) que la congestión u otros problemas de tránsito o transporte no son tan graves como para justificar la intervención pública.

La intervención pública para facilitar la operación del transporte colectivo es más frecuente, aunque no llega a ser una práctica universal. En 23 ciudades en siete países las autoridades colaboran mediante la reserva de pistas exclusivas para los vehículos de la locomoción colectiva, la concesión de prioridad en los semáforos, u otras medidas comparables. Sin embargo, en un mayor número de ciudades (28), en 15 países las autoridades no intervienen, aun en algunos casos en donde la congestión es un problema importante, tales como Quito, Bogotá y Caracas.

Es relativamente frecuente que se otorguen tarifas liberadas o rebajadas a algunos o a todos los estudiantes que viajan en locomoción colectiva. Sólo en 11 ciudades (en siete países) no hay concesiones de esa naturaleza. Sin embargo, en sólo tres (todas ciudades donde los estudiantes pueden viajar a precios rebajados o liberados, reciben las empresas recompensa directa por el costo que esto significa. En ocho más (seis en México, una en Brasil y en Montevideo, Uruguay) se otorga una recompensa parcial. En la mayoría de los casos, es probable que el costo de la ayuda a los estudiantes lo financien los otros usuarios del

transporte público, porque dicho costo estaría contemplado en los cálculos de reajuste de tarifas hechos por las autoridades públicas correspondientes.

La situación es semejante en el caso de las rebajas de tarifas otorgadas a otros grupos seleccionados, tales como las personas de la tercera edad.

Se intentó determinar si existen subvenciones implícitas relacionadas con los cobros a los vehículos de la locomoción colectiva por concepto de patentes o licencias de circulación, pero los resultados obtenidos son ambiguos. También se trató de averiguar si existen subsidios, financiados por los demás usuarios de la vialidad urbana, respecto a los pagos de recompensa por daños causados por los vehículos de la locomoción colectiva involucrados en accidentes de tránsito, pero es difícil interpretar los resultados sin tener mayores antecedentes. Sin embargo, se concluye que en varios casos las empresas de transporte colectivo no responden por la totalidad de los daños que ocasionan.

##### 5. La regulación del transporte colectivo urbano

Las autoridades públicas fijan las tarifas de la locomoción colectiva urbana en la mayoría de los países de América Latina y el Caribe. Sólo en Chile (tres ciudades encuestadas) existe libertad tarifaria. En unos pocos casos, especialmente en Venezuela, las empresas pueden cobrar menos que los valores establecidos por las autoridades, pero en ninguna de las ciudades encuestadas pueden cobrar más.

En Chile también existe libertad respecto al tamaño de la flota operada y las frecuencias de los servicios ofrecidos. La norma general en el resto de la región es que son las autoridades quienes tienen que aprobar cualquier cambio (ya sea aumento o reducción) del tamaño de las flotas o frecuencias. En unas pocas ciudades en Brasil, Guatemala y México, se permitan aumentos de flota y de frecuencia, en tanto, en otras ciudades mexicanas se produce el fenómeno un poco inesperado de permitir reducciones de flota o de frecuencias, pero no aumentos en las mismas.

Por otro lado, la regulación normalmente no impide que las empresas puedan escoger libremente las marcas y modelos de los buses, salvo en nueve ciudades en cinco países, donde es posible que las restricciones realmente se refieran a las dimensiones y especificaciones técnicas de los vehículos, más bien que a las marcas y modelos propiamente tales.

En Chile hay libertad respecto al establecimiento de recorridos, a su modificación y a su abandono por parte de las empresas. Libertades semejantes existen, también, en tres países de la zona caribeña de habla inglesa, es decir en Dominica, Guyana y Monserrat. Sin embargo, en Georgetown, la capital de Guyana, funciona una empresa pública de transporte colectivo, la que, aunque esté facultada para alterar la red de recorridos, supuestamente, sólo lo haría si las autoridades gubernamentales estuvieran de acuerdo. Cabe agregar que las capitales de

Montserrat y Dominica (Plymouth y Roseau, respectivamente) son ciudades muy pequeñas, donde los problemas del transporte y tránsito urbano son muy distintos que los de las urbes mayores, lo que permitiría, por ejemplo, poder modificar el sistema de recorridos sin preocuparse excesivamente de los posibles impactos sobre la congestión.

La situación es idéntica en relación a la modificación de recorridos existentes. Respecto a la libertad de abandonar recorridos, ésta existe no solamente en las mismas ciudades donde hay libertad de establecer o modificarlos sino, adicionalmente, en tres ciudades colombianas: Bogotá, Cartagena y Barranquilla.

Una forma de regulación es el exigir que las empresas operadoras tengan un tamaño mínimo, definido en términos del capital invertido o del número de vehículos. Requerimientos de esa naturaleza rigen en 20 ciudades en seis países. La mitad de estas ciudades son brasileras, donde ha existido una tendencia, desde hace unos quince años, de fomentar la fusión de empresas pequeñas en entidades mayores, lo que puede facilitar el control sobre la locomoción colectiva, mejorar el nivel de profesionalismo en las áreas de la administración y operación o permitir obtener los beneficios de eventuales economías de escala.

En algunos países, son los gobiernos locales o regionales los que se encargan de controlar la locomoción colectiva urbana, mientras, en otros, el gobierno central tiene más influencia. Según las respuestas al cuestionario, el control municipal es más fuerte en 20 ciudades en ocho países, el regional en 12 ciudades en tres países y el nacional en 11 ciudades en ocho países. El control nacional tiende a ser más importante en los casos de países pequeños o con relativamente pocos habitantes, tales como Bahamas, Barbados, Guyana, Honduras y Montserrat. En Chile es el gobierno central que más control ejerce sobre el sector, mediante las secretarías regionales del ministerio correspondiente.

**CUESTIONARIO DE INFORMACIONES BASICAS SOBRE EL TRANSPORTE COLECTIVO  
EN LAS CIUDADES PRINCIPALES DE AMERICA LATINA Y EL CARIBE**

Ciudad: \_\_\_\_\_

Se agradecería tener a bien llenar el presente cuestionario con informaciones referentes al transporte colectivo urbano, incluyendo los sistemas de buses, minibuses, microbuses, trolebuses, tranvías y todos los demás vehículos para el transporte público de pasajeros con una capacidad de 15 o más pasajeros sentados. Se excluyen los metros, trenes suburbanos y otras redes ferroviarias, así como los taxis unipersonales y colectivos, y otros vehículos para menos de 15 personas.

**1. PROPIEDAD DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE COLECTIVO Y OTRAS ENTIDADES OPERACIONALES**

- ¿Operan en la ciudad empresa(s) de propiedad privada? sí/no
- ¿Operan en la ciudad empresa(s) de tipo cooperativo? sí/no
- ¿Operan en la ciudad empresa(s) municipales de propiedad pública? sí/no
- ¿Operan en la ciudad empresa(s) regionales, provinciales o de un estado del país que sean de propiedad pública? sí/no
- ¿Operan en la ciudad empresa(s) públicas que pertenezcan al gobierno central o nacional? sí/no
- ¿Operan en la ciudad empresa(s) mixtas de propiedad compartida entre los sectores público y privado? sí/no
- ¿Operan en la ciudad otros tipos de empresas de transporte colectivo? sí/no

**2. SUBSIDIOS AL TRANSPORTE COLECTIVO**

- ¿Se conceden rebajas de impuestos o subsidios directos para la compra de vehículos de fabricación nacional? sí/no
- ¿Se conceden rebajas de impuestos o subsidios directos para la compra de vehículos importados? sí/no
- ¿Se conceden rebajas de impuestos o subsidios directos para la compra de insumos para la operación del transporte colectivo, incluyendo el combustible? sí/no

Las empresas privadas (si las hay), ¿pagan impuestos sobre sus utilidades? sí/no

Las empresas públicas (si las hay), ¿pagan impuestos sobre sus utilidades? sí/no

A las empresas privadas, ¿se les concede ayuda financiera para cubrir cualquier déficit contable en que pudieren incurrir? sí/no

A las empresas públicas, ¿se les concede ayuda financiera para cubrir los déficits contables en que pudieren incurrir? sí/no

¿Quién paga los costos de los terminales y/o de la colocación de los letreros en los paraderos?

las empresas/autoridad pública/ambas

Las autoridades públicas, ¿destinan fondos para promover el uso del transporte colectivo mediante campañas publicitarias, impresión de guías o mapas de rutas, etc.? sí/no

Las autoridades públicas, ¿facilitan la operación del transporte colectivo, mediante, por ejemplo, pistas exclusivas, prioridad en los semáforos, etc.? sí/no

¿Se les conceden tarifas liberadas o rebajadas a estudiantes?

a todos/a algunos/a ninguno

Si la respuesta a la última pregunta es positiva, ¿las autoridades públicas conceden a las empresas recursos para compensar el monto de la rebaja? sí/en parte/no

¿Se les conceden tarifas liberadas o rebajadas a algunos empleados públicos, miembros de las fuerzas armadas, personas mayores de edad, etc.? sí/no

Si la respuesta a la última pregunta es positiva, ¿las autoridades públicas conceden a las empresas recursos para compensar el monto de la rebaja? sí/en parte/no

¿Se cobra a los vehículos del transporte colectivo por concepto de patente, de impuestos a los combustibles o de otro tipo de impuesto, lo mismo que a los vehículos comerciales de carga? sí/no

Si la respuesta a la última pregunta es positiva, ¿cuánto pagan los vehículos de transporte colectivo?

más/menos

Los dueños de los vehículos de transporte colectivo (o sus compañías de seguros), ¿pagan por los daños causados a terceros por accidentes?

nada/parcial/todo

### 3. LA REGULACION DEL TRANSPORTE COLECTIVO

¿Tienen las empresas de transporte colectivo libertad para variar sus tarifas según sus necesidades, sin intervención de las autoridades públicas?

pueden aumentarlas/reducirlas/ni aumentar ni reducir

¿Tienen las empresas de transporte colectivo libertad para modificar el tamaño de sus flotas según sus necesidades, sin intervención de las autoridades públicas?

pueden aumentar flota/reducirla/ni aumentar ni reducir

¿Tienen las empresas de transporte colectivo libertad para modificar sus frecuencias según sus necesidades sin la intervención de las autoridades públicas?

pueden aumentar frecuencias/reducirlas/ni aumentar ni reducir

¿Tienen las empresas de transporte colectivo libertad para escoger las marcas y modelos de los vehículos que prefieran (si pagan los precios correspondientes, incluyendo los impuestos, etc., aplicables) sin la intervención de las autoridades públicas?

sí/no

¿Tienen las empresas de transporte colectivo libertad para establecer nuevos recorridos sin la intervención de las autoridades públicas?

sí/no

¿Tienen las empresas de transporte colectivo libertad para modificar recorridos existentes sin la intervención de las autoridades públicas?

sí/no

¿Tienen las empresas de transporte colectivo libertad para abandonar recorridos sin necesidad de obtener la autorización de las autoridades públicas?

sí/no

¿Existen reglamentos que exijan que las empresas de transporte colectivo tengan un capital o un tamaño mínimo?

sí/no

Si las autoridades fijan las tarifas, ¿establecen los valores máximos, mínimos o el monto exacto a cobrar?

máximo/mínimo/exacto

En general, la autoridad que más control ejerce sobre el transporte colectivo es:

municipal/provincial o regional/nacional

---

Firma y sello de la autoridad responsable del cuestionario

Lugar y fecha: \_\_\_\_\_

## Anexo 2

Clasificación de las respuestas al cuestionario

## LA PROPIEDAD DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE COLECTIVO URBANO \*/

<u>Materia</u>	<u>Número de:</u>	
	<u>Ciudades</u>	<u>Países</u>
1. Operan en la ciudad empresas de propiedad privada: sí	49	16
no	2	2
2. Operan en la ciudad empresas de tipo cooperativo: sí	30	13
no	21	6
3. Operan en la ciudad empresas municipales: sí	13	7
no	38	15
4. Operan en la ciudad empresas públicas regionales, provinciales o de un estado: sí	9	5
no	42	16
5. Operan en la ciudad empresas públicas del gobierno nacional: sí	6	5
no	45	13
6. Operan en la ciudad empresas mixtas privado/público: sí	3	2
no	48	15
7. Operan en la ciudad otros tipos de empresas de transporte colectivo: sí	8	6
no	43	11

---

\*/ En algunas de los cuestionarios devueltos, los corresponsales no contestaron a todas las preguntas, a veces porque no corresponde y otras veces por razones desconocidas. Por lo tanto, la suma de las ciudades clasificadas de acuerdo con la situación respecto a las materias cubiertas en el presente anexo no siempre llega a 51. Por ejemplo, se clasifican solamente 50 ciudades según si o no las empresas privadas de transporte colectivo pagan impuestos sobre sus utilidades, porque en Georgetown, Guyana, no hay empresas privadas.

## LOS SUBSIDIOS AL TRANSPORTE COLECTIVO URBANO

<u>Materia</u>	<u>Número de:</u>	
	<u>Ciudades</u>	<u>Países</u>
1. Se concede rebajas de impuestos o subsidios directos a la compra de buses de fabricación nacional: sí	3	1
no	46	14
2. Se conceden rebajas de impuestos o subsidios directos a la compra de buses importados: sí	13	9
no	38	9
3. Se conceden rebajas de impuestos o subsidios directos para el combustible u otros insumos: sí	11	5
no	40	14
4. Pagan impuestos sobre sus utilidades las empresas privadas: sí	45	13
no	5	3
5. Pagan impuestos sobre sus utilidades las empresas públicas: sí	13	5
no	10	7
6. Se concede las empresas privadas ayuda financiera para cubrir déficits contables: sí	5	2
no	45	14
7. Se concede a las empresas públicas ayuda financiera para cubrir déficits contables: sí	19	7
no	6	6
8. Las autoridades públicas destinan fondos para promover el uso del transporte colectivo: sí	18	5
no	32	14
9. Las autoridades públicas destinan fondos para facilitar la operación del transporte colectivo: sí	23	7
no	28	15

10.	Se conceden a los estudiantes tarifas liberadas o rebajadas:		
	a todos	24	7
	a algunos	15	6
	a ninguno	11	7
11.	Las autoridades públicas conceden a las empresas recursos para compensar las tarifas liberadas o rebajadas a estudiantes:		
	sí	3	2
	en parte	8	3
	no	28	8
12.	Los dueños de los vehículos de transporte (o sus compañías de seguros) pagan por los daños causados a terceros por accidentes:		
	todo	26	8
	parte	24	10
	nada	1	1

## LA REGULACION DEL TRANSPORTE COLECTIVO

<u>Materia</u>	<u>Número de:</u>	
	<u>Ciudades</u>	<u>Países</u>
1. Las empresas de transporte colectivo pueden cambiar sus tarifas sin la intervención de las autoridades públicas:		
pueden aumentar o reducirlas	3	1
pueden reducirlas	4	1
no pueden aumentar ni reducirlas	44	15
2. Las empresas tienen libertad de modificar el tamaño de sus flotas:		
pueden aumentar o reducirlas	5	3
pueden aumentar flotas	6	3
pueden reducir flotas	4	1
no pueden aumentar ni reducirlas	34	10
3. Las empresas tienen libertad de modificar sus frecuencias:		
pueden aumentar o reducirlas	13	6
pueden aumentar frecuencias	6	4
pueden reducir frecuencias	3	1
no pueden aumentar ni reducirlas	28	10
4. Las empresas tienen libertad de escoger los modelos y marcas de buses que prefieran, siempre paguen los impuestos, etc.		
aplicables: sí	42	15
no	9	5
5. Las empresas tienen libertad de establecer nuevos recorridos:		
sí	6	4
no	42	15
6. Las empresas tienen libertad de modificar sus recorridos:		
sí	6	4
no	45	13
7. Las empresas tienen libertad de abandonar recorridos que operan:		
sí	9	5
no	42	13
8. Existen reglamentos que exijan que las empresas tengan tamaño o capital mínimo:		
sí	20	6
no	30	13

9.	Las tarifas fijadas por las autoridades		
	son: exactas	41	12
	mínimas	0	0
	máximas	6	3
10.	La autoridad que más control ejerce sobre		
	el transporte colectivo es: municipal	20	8
	municipal y nacional	6	2
	provincial o regional	12	3
	provincial o nacional	2	1
	nacional	11	8