

CRONICAS DE LA CEPAL

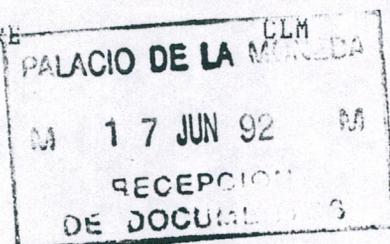


Boletín informativo preparado por los Servicios de Información de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)
Casilla 179-D, Santiago-Chile
(Para uso informativo; no es documento oficial)

Naciones Unidas

JORGE OLAVE
GABINETE PRESIDENCIAL
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA
PALACIO DE LA MONEDA
SANTIAGO
CHILE

23447:CRE



ARCHIVO

91-CC-63

ESTUDIO DE LA CEPAL SUGIERE DESREGLAMENTAR EL TRANSPORTE INTERURBANO POR BUS EN LOS PAISES DE LA REGION

El bus es el transporte más utilizado en Argentina, Brasil y Chile para el desplazamiento interurbano de pasajeros: representa entre 68% y 94% de los viajes efectuados en estos países. Cada habitante realiza, en promedio anual, entre mil y 1 500 kilómetros de viajes interurbanos, sostiene un reciente estudio de la División de Transporte y Comunicaciones de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para América Latina y el Caribe (CEPAL).

El estudio compara el transporte interurbano de pasajeros por bus en los tres países, para identificar algunas consecuencias de la reglamentación o desreglamentación del subsector. Titulado El Transporte interurbano por bus en Argentina, Brasil y Chile: un análisis comparativo (LC/G.1662), el documento es el primero que toma en cuenta a más de un país simultáneamente en este tema.

Después de analizar el transporte interurbano por bus en los tres países, el citado estudio plantea: "parece aconsejable proponer a los países de la región que flexibilicen la reglamentación todavía aplicada en muchos al transporte interurbano por bus". En sus conclusiones, sugiere poner en marcha en la región programas de desreglamentación, en forma paulatina y cuidadosa, estudiando los resultados de cada etapa antes de implantar la siguiente. De esta manera, se podrían evitar las alzas bruscas en las tarifas, como ocurrió en Chile.

Como primera etapa de una desreglamentación del transporte interurbano por bus, el estudio propone una liberación del ingreso a las rutas y la revocación de todos los controles sobre los tipos de vehículos operados, salvo en lo que respecta a su condición técnica y a la seguridad.

Las siguientes cuatro etapas en este proceso ampliarían, gradualmente, la franja de flexibilidad tarifaria y liberarían el egreso de las rutas. La sexta etapa que plantea el estudio es el abandono de los controles sobre las frecuencias, egreso de rutas y transferencia de vehículos desde una ruta a otra. La séptima y última etapa del proceso propuesto es la liberación tarifaria total.

92-5-741

(sigue)

REPUBLICA DE CHILE					
PRESIDENCIA					
REGISTRO Y ARCHIVO					
NR.	92/13631				
A:	17 JUN 92				
P.A.A.	<input type="checkbox"/>	R.C.A.	<input type="checkbox"/>	F.W.M.	<input type="checkbox"/>
C.B.E.	<input type="checkbox"/>	M.L.P.	<input type="checkbox"/>	P.V.S.	<input type="checkbox"/>
M.T.O.	<input type="checkbox"/>	EDEC	<input type="checkbox"/>	I.R.A.	<input type="checkbox"/>
M.Z.C.	<input type="checkbox"/>	J.O.J.			

El gobierno debería mantener el derecho de licitar la operación de servicios sobre las rutas donde considere que los servicios prestados por las empresas en el mercado desreglamentado son inadecuados para atender a las necesidades de la población, plantea el estudio. A su vez, las empresas que abandonen rutas deberían estar obligadas a informar al gobierno por lo menos con un mes de anticipación, de modo que éste disponga del tiempo necesario para los trámites de licitación y garantizar la continuidad de los servicios.

Asimismo, "el gobierno deberá estar dispuesto a aplicar al transporte interurbano las leyes generales contra los monopolios cada vez que sea necesario para garantizar la libre competencia", sostiene el estudio.

Agrega que si bien en algunas situaciones sería posible desreglamentar simplemente con la no aplicación de diversas cláusulas legales, esto permitiría que en el futuro se volviera a aplicar la reglamentación con la misma facilidad con que se revoca. "Por lo tanto, en general, el congreso o parlamento tendría que aprobar una nueva ley de transporte terrestre", afirma.

Según el citado documento, la desreglamentación del sector en Chile "ha redundado en una calidad de servicio bastante adecuada, con mejores frecuencias y coeficientes de ocupación más bajos que, por ejemplo, en el sector altamente reglamentado del Brasil". En parte, ese resultado se relaciona con la particular configuración geográfica de Chile, pero también es un producto natural de la desreglamentación, cuyos impactos favorables no dependen, de ninguna manera, de características geográficas.

En cambio, la desreglamentación del transporte colectivo en las ciudades mayores de Chile ha obtenido resultados mucho menos satisfactorios, que se traducen en congestión de tránsito, contaminación atmosférica, mayor poder de los gremios de operadores y en las tasas bajas de ocupación de los buses. Pero en el área interurbana las condiciones son diferentes y más propicias para la aplicación de una política desreglamentadora. Aún así, existe el peligro latente que en algunas rutas una empresa dominante, o un consorcio de empresas puedan adoptar posturas anticompetitivas, las cuales se podrían evitar mediante la aplicación de las leyes antimonopolios.

También se estima positivo el efecto de la desreglamentación del transporte interurbano por bus en el Reino Unido, desde el punto de vista del nivel de bienestar social. Aún así, "para los países latinoamericanos en general, se recomienda la implantación programada de una política de desreglamentación distinta de la adoptada en el Reino Unido o en Chile".

Aunque la desreglamentación sea conveniente desde el punto de vista de la población en general, el estudio prevé que "los grupos protegidos por la reglamentación existente tratarían de obstaculizar el cambio de política".

ARCHIVO PRESIDENCIAL
17 JUN 1992
PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA

