

CI63G Planificación de Sistemas de Transporte Público Urbano

Clase 23
Semestre Otoño 2008

Formas de organización del TPU

- Diferentes grados de control de la autoridad sobre el servicio
- Equilibrio teórico bajo diferentes organizaciones de mercado
- Institucionalidad tras el TPU

Formas de organización del TPU

- Diferentes grados de control de la autoridad sobre el servicio
 - Variables de operación sensibles para el usuario:
 - Ruta, frecuencia, tipo de vehículo, estructura tarifaria, monto de las tarifas, ubicación y uso de los paraderos, información a usuarios, mantención del pavimento, medidas de prioridad al transporte público
 - Variables de operación indiferentes para el usuario:
 - Asignación de vehículos (dado el tipo) a cada „viaje“, asignación de conductores a cada vehículo-viaje, mantención preventiva, reparaciones, adquisición de insumos (combustible, neumáticos, etc.), terminales (ubicación, propiedad)

Formas de organización del TPU

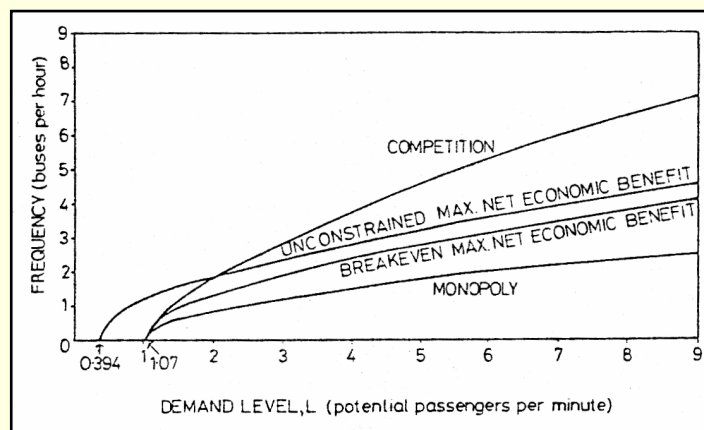
- Diferentes grados de control de la autoridad sobre el servicio
 - Competencia
 - Monopolio regulado
 - Servicios entregados a operadores privados (normalmente vía licitación)
 - Servicios operados por empresas públicas

Formas de organización del TPU

- Evans (1987):
 - Una línea de buses aislada
 - Equilibrio teórico bajo diferentes organizaciones de mercado
 - Compara frecuencia, tarifa, beneficio neto económico (entre otros) para
 - Competencia
 - Monopolio
 - Maximización de beneficio social
 - Maximización de beneficio social restringido a cubrir costos

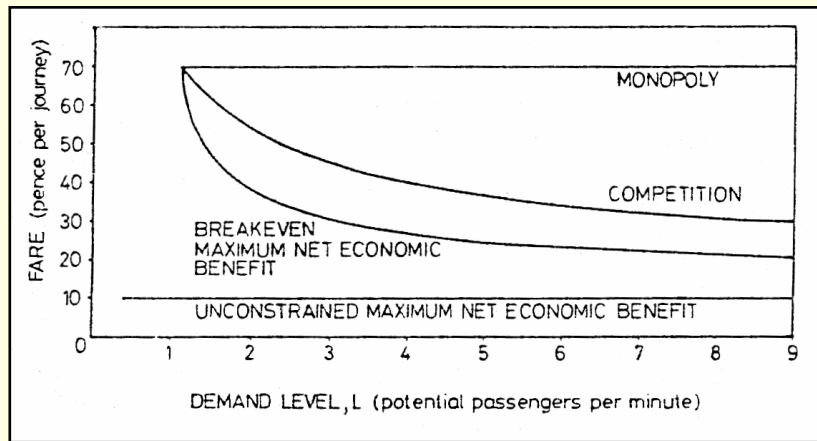
Formas de organización del TPU

- Evans (1987): frecuencia



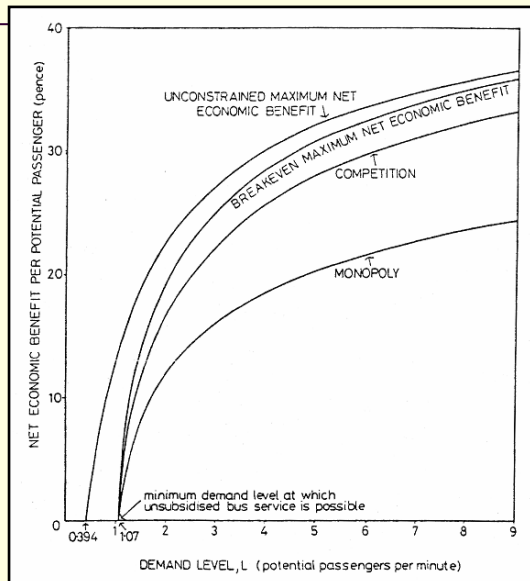
Formas de organización del TPU

■ Evans (1987): tarifa



Formas de organización del TPU

■ Evans (1987): beneficio neto económico



Formas de organización del TPU

- Competencia en la práctica
 - Se crean carteles: no existe competencia real en tarifa y otras variables de servicio
 - Pero sí existe competencia en la calle
 - **En Stgo 2003**
 - **8.000 buses; 4.000 “empresas”**
 - **“Guerra del centavo”**
 - **Choques y atropellos**
 - **Buses SIEMPRE en la calle (no hay mantención preventiva, reparaciones de emergencia)**
 - **Oferta en fuera de punta no controlada**

“Como señala Fernández (1994), la liberalización del mercado en Chile durante los ochenta **sustituyó la regulación del Estado por un cartel**. Es importante enfatizar que lo que ocurrió en Santiago no es particular de Chile. Klein et al. (1997), luego de revisar estudios de Lima, Hong Kong, Estambul, Buenos Aires, Manila, Calcuta, Caracas y varias ciudades en los Estados Unidos, concluyen que cuando existe libre entrada surgen asociaciones que intentan racionalizar las operaciones, estableciendo rutas y horarios, y regulando conflictos que muchas veces son violentos. Naturalmente, estas asociaciones **pronto se convierten en carteles que fijan tarifas y limitan la entrada**. Es común observar que las asociaciones usan violencia, intimidación y otras estrategias para imponer disciplina, pero su poder también emana de su capacidad para obtener seguros, compartir los gastos de mantenimiento y proteger a los asociados de los conflictos propios de un mercado regulado. Glaister (1998) indica que esta tendencia a “cartelizarse” se ha observado incluso en la industria de coches de caballos en Inglaterra en el siglo XIX. Según él, los carteles surgen porque todos ganan compartiendo activos comunes, coordinando los recorridos y morigerando los conflictos y la violencia entre operadores.” cita de Díaz et al. (2004 p24)

— “An **anti-social activity** occurs almost everywhere where there is **completely free entry to the market**, and includes obviously predatory practices such as racing, hanging back, blocking and turning short, as well as less obviously damaging practices such as full vehicle dispatching. Lima, Perú was one of the worst examples. Even in Santiago, Chile, with a franchising system in operation, defects in its design and implementation effectively allowed single vehicle operators to run in competition with each other on the same, or overlapping routes.

Racing of buses was the consequence.“

(Gwilliam, 2005 sección 6.1)

Formas de organización del TPU

- Alternativas que sí funcionan
 - Licitación a empresas (privadas y/o públicas) que evitan competencia en la calle
 - Áreas disjuntas
 - Pago independiente de pasajeros transportados
 - Ej: Londres
 - Servicios operados por monopolios públicos (por ejemplo municipales)
 - Ej: Madrid, EMT (empresa municipal)
 - Ej: Berlín, BVG (empresa municipal)

Institucionalidad

■ Proyectos “exitosos” en transporte urbano

Ciudad	Proyecto	Responsable
Curitiba	STP (corredores, pago extravehicular), planificación transporte y uso de suelo	Alcaldía de Curitiba
Bogotá	Transmilenio	Alcaldía de Bogotá
Quito	Trole, Ecovía	Alcaldía de Quito
Londres	Tarificación vial	Alcaldía de Londres
Santiago	Transantiago	? (comisión investigadora lo busca durante 7 meses)

Institucionalidad – Caso Stgo.

■ Responsabilidades parciales repartidas en diferentes agencias

- MTT, MOP, MINVU
- Intendencia (gobierno regional)
- 34 municipalidades
- Oficinas de coordinación:
 - SECTRA, UOCT, CONASET, CONAMA, Transantiago
- Metro S.A.

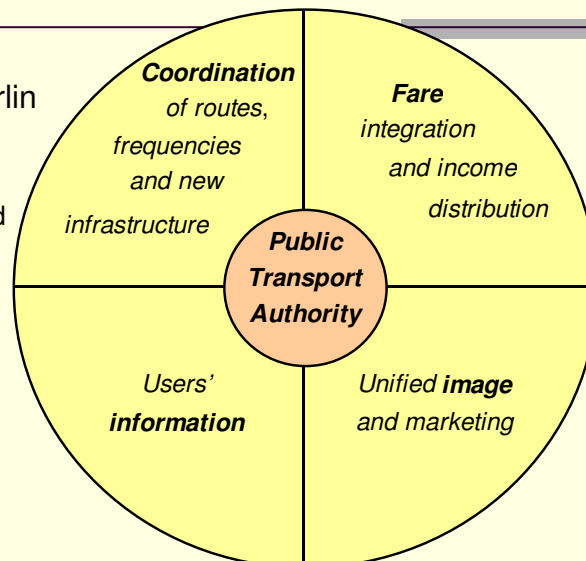
■ Todas las agencias con responsabilidades relevantes en temas de transporte dependen del Presidente de la República, no de autoridades locales.

Institucionalidad

- Se requiere una “autoridad de transporte”
 - Autoridad política **local** responsable
 - Autoridad técnica directamente dependiente de la autoridad política
 - Responsabilidades a nivel estratégico:
 - Planificación e implementación
 - Transporte público, privado y no motorizado
 - Uso de suelo y planificación urbana
 - Responsabilidades a nivel táctico y operacional:
 - Coordinación de rutas, frecuencias e infraestructura
 - Integración tarifaria y distribución de ingresos
 - Información a usuarios
 - Imagen única del sistema y márketing

Public Transport Authority

- In London, Berlin and Madrid:
 - Different organisations and powers
 - Common responsibilities in public transport:



Institucionalidad

- Experiencia internacional:
 - “A critical failure of most developing country cities is the absence of adequate mechanisms for achieving spatial coordination. This is often associated with the traditional rights of independent municipalities, and often political conflict between central, state and municipal governments, all of which have some responsibility” [in the transport system] (Gwilliam, 1999 p13).
 - “True creativity in public transport in developing countries is essentially institutional rather than technological” (Gwilliam, 2005).

Referencias

- Díaz, G., Gómez-Lobo, A. y Velasco, A. (2004) Micros en Santiago: de enemigo público a servicio público. Estudios Públicos, 96, 5-48.
http://www.cepchile.cl/dms/archivo_3425_1704/r96_diazyotros_micros.pdf
- Evans, A. W. (1987), A theoretical comparison of competition with other economic regimes for bus services. **Journal of Transport Economics and Policy**, 21, 7-36
- Gschwender, A. (2007) **A Comparative Analysis of the Public Transport Systems of Santiago de Chile, London, Berlin and Madrid: What can Santiago learn from the European Experiences?** Tesis de Doctorado, Departamento de Ingeniería Civil, Universidad de Wuppertal, Alemania
- Gwilliam, K. (1999) Public transport in the developing world – quo vadis? **6th International Conference on Competition and Ownership in Land Passenger Transport Thredbo 6**, South Africa.
- Gwilliam, K. (2005) Creative problem solving in developing countries. **9th Conference on Competition and Ownership in Land Transport Thredbo9**, Lisbon, Portugal.