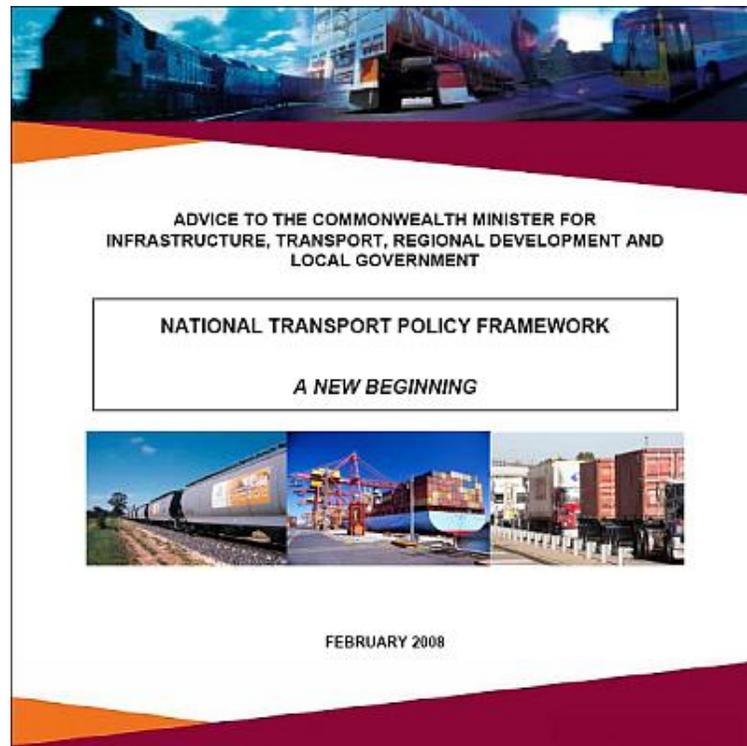


País	Australia
Tipo de Gobierno	Democracia Parlamentaria Federal y Monarquía Constitucional
Población	22,1 millones (estimado 2009) (*)
Superficie	7.741.200 km ² (+)
PIB per cápita	36.900 US\$/año (ppp) (**)
IDH	0,970 (2° en el ranking mundial) (**+)

National Transport Policy Framework: A New Beginning
National Transport Commission (2008)

Documento de política



Fuente: (*) Population Clock (Australian Bureau of Statistics), consultado en línea el 25/01/2010
(+) The World Factbook (U.S. Central Intelligence Agency), consultado en línea el 25/01/2010
(**) World Economic Outlook Database (International Monetary Fund, october 2009)
(++) Human Development Report 2009 (UNDP, 2009)

VISIÓN ESTRATÉGICA

La visión estratégica de la National Transport Commission (NTC) establece que el transporte es la “sala de máquinas” de la economía nacional australiana, en tanto otorga a las familias mejor acceso a los trabajos, diversión, salud y educación y permite que los productos lleguen a los puntos de venta en la oportunidad requerida y al menor costo posible.

Si bien las reformas recientes han sido útiles, el sistema se encuentra en riesgo, debido a las altas proyecciones de aumento de la demanda de transporte de carga y pasajeros. Los desafíos incluyen superar las restricciones de capacidad, la congestión urbana, los problemas asociados a la emisión de contaminantes y el bajo progreso en mejoras de seguridad.

El enfoque tradicional, basado en el desarrollo de infraestructura para alcanzar las necesidades de transporte parece llegar a su fin, y se requiere nuevas miradas para superar los problemas actuales y futuros de transporte.

En 2008 los Ministros de Transporte acordaron la necesidad de una política nacional coordinada, para lo cual la NTC desarrolló este marco de política basado en consultas con gobiernos, empresas y personas.

Si bien no todos los actores comparten las mismas visiones, hay consenso en los problemas y en la necesidad de actuar de forma coordinada. El mensaje recibido es fuerte y claro: “El momento de hablar debe acabarse, es tiempo de entregar el sistema integrado de pasajeros y carga que Australia merece”.

Australia ve que la planificación de transporte debe cambiar su enfoque del “viejo mundo” al “nuevo mundo”. Ese cambio de paradigma se puede apreciar esquemáticamente en la siguiente figura.

FIGURA 1 CAMBIO DE PARADIGMA EN LA PLANIFICACIÓN DE TRANSPORTE

	VIEJO MUNDO	NUEVO MUNDO
Foco	<ul style="list-style-type: none"> • Proyectos mono-modales e independientes • Movimiento de carga • Económico 	<ul style="list-style-type: none"> • Integrados a cadena de abastecimiento global • Movilidad eficiente y segura de personas y bienes • Económico, social y ambiental
Infraestructura	<ul style="list-style-type: none"> • Prioridades de inversión basadas en corredores de carga • Construir el camino para escapar de las restricciones de capacidad • Incertidumbre en las prioridades de inversión y su financiamiento • Financiamiento asignado a modos particulares 	<ul style="list-style-type: none"> • Especificación de servicios y análisis transparente de costo-beneficio • Mejor uso de la infraestructura existente • Planificación de largo plazo, identificando prioridades y clasificando proyectos a financiar • El financiamiento logra movilidad eficiente y segura, independiente del modo
Integración y coordinación	<ul style="list-style-type: none"> • Involucramiento fragmentado del sector privado • Culpas cruzadas entre distintos niveles de gobierno • Planes de transporte locales desconectados del entorno 	<ul style="list-style-type: none"> • Sector público trabaja de la mano con el sector privado • Un marco robusto de política nacional de transporte • Planes de transporte locales alineados con el plan nacional

Fuente: National Transport Policy Framework (2008)

El desarrollo del documento que se describe se basó en consultas dirigidas a personas representantes de diversas instituciones públicas y privadas, así como a personas seleccionadas por su experiencia en el sector.

DESAFÍOS DE TRANSPORTE EN AUSTRALIA

El proceso de diagnóstico estratégico incluyó la identificación de diez áreas prioritarias y los desafíos que en cada una de ellas se enfrenta, los cuales se resumen a continuación.

- Área prioritaria “Marco económico para un mercado de transporte eficiente”.
Desafíos enfrentados
 - Señales de mercado ineficientes llevan a elecciones modales incorrectas
 - Externalidades mal costeadas
 - Productividad estancada en años recientes
 - Administración de empresas de comercio del Gobierno conducen a objetivos confusos y a resultados pobres de transporte público

- Área prioritaria “Inversión y planificación de infraestructura”. Desafíos enfrentados:
 - Se requiere mejorar Auslink vinculándolo con un marco de política nacional y orientando medidas de transporte urbano, de transporte público y de optimización del uso de la infraestructura existente.
 - Falta de alineación entre Commonwealth, Estados y gobiernos locales.
 - Falta de certidumbre en la cartera de proyectos a construir, su programación y sus fuentes de financiamiento.
 - Falta de planificación de uso de suelo de largo plazo

- Área prioritaria “Restricciones de capacidad y desempeño de la cadena logística”.
Desafíos enfrentados:
 - Construir más infraestructura es caro: debiera darse el mismo énfasis en el mejor uso de los activos
 - Aumento de la demanda del transporte público por el aumento de población y el alza de los precios de los combustibles
 - Fallas en la coordinación de inversiones en la cadena logística y en anticipar las demandas de transporte
 - Restricción de capacidad en cuellos de botella de carga y aumento de los costos de exportación

- Área prioritaria “Congestión urbana”. Desafíos enfrentados:
 - Inexistencia de un plan coordinado para enfrentar la creciente congestión urbana
 - Falta de señales de precio adecuadas para gestión de la demanda. Algunos impuestos y subsidios incentivan el uso del automóvil
 - Sistemas de distribución “Just-in-time” han aumentado el uso de vehículos comerciales livianos.
 - Concentración creciente de la población en áreas urbanas.
 - Partición modal del automóvil alcanza al 90% de los pasajeros urbanos.

-
- Área prioritaria “Ambiente y energía” “. Desafíos enfrentados:
 - Sector transporte es un gran generador de emisiones de GEI y crece más rápido de lo requerido por el protocolo de Kyoto
 - Emisiones creciendo al 2% anual
 - Aumento progresivo de la dependencia energética
 - Inexistencia de planes para uso de combustibles alternativos
 - Vulnerabilidad de la industria del transporte frente a las alzas del precio del petróleo

 - Área prioritaria “Seguridad” (Safety and Security). Desafíos enfrentados:
 - Sector transporte y logística es la industria más insegura en Australia
 - Se está fallando en alcanzar la meta de reducción del 40% en seguridad de tránsito
 - Elevados costos sociales por seguridad
 - Reformas desalineadas con programas de infraestructura
 - Transporte como blanco más común para terroristas, debido a las concentraciones de personas.

 - Área prioritaria “Inclusión social”. Desafíos enfrentados:
 - Áreas pobremente servidas por transporte, lo que aumenta el desempleo y las desventajas sociales
 - Muchos australianos no pueden acceder a empleo, salud, educación y otros servicios.

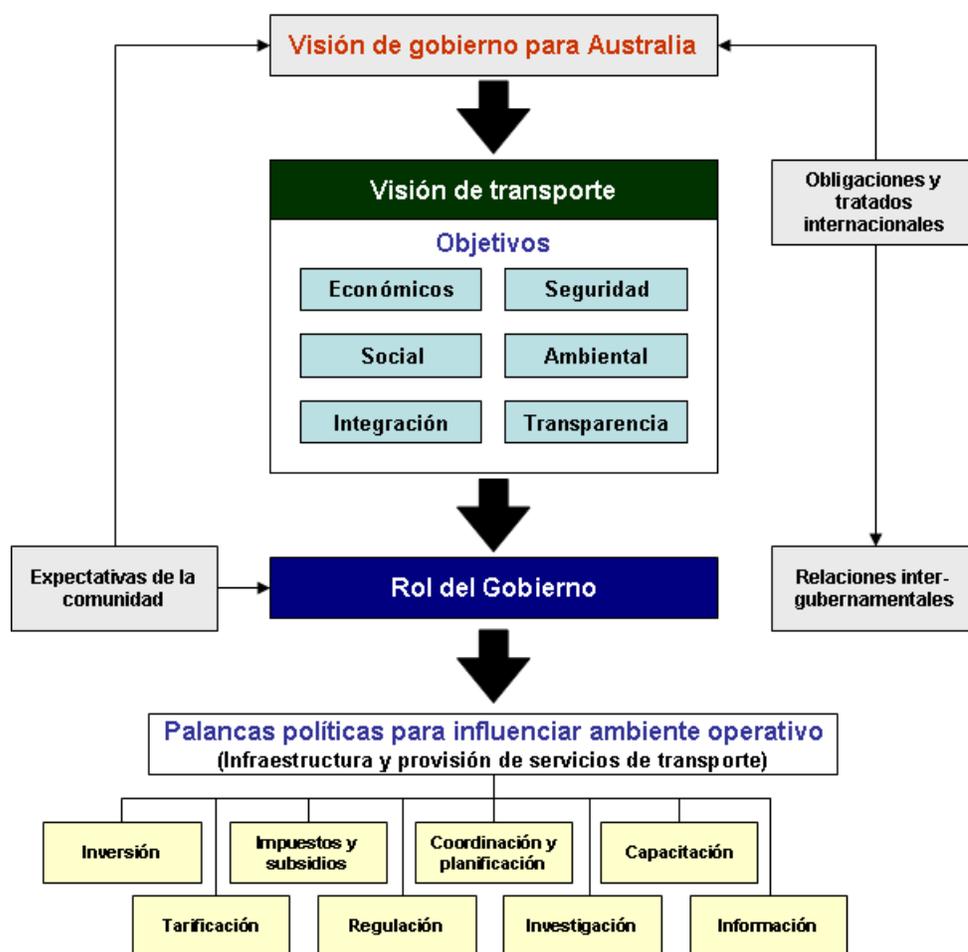
 - Otras áreas prioritarias consideradas
 - “Investigación estratégica y tecnología”
 - “Planificación y capacitación de la fuerza de trabajo”
 - “Gobernabilidad”

MARCO DE POLÍTICA DE TRANSPORTE NACIONAL

De acuerdo al documento, las políticas de transporte australianas han sido desarrolladas por los Estados, Territorios y Commonwealth de forma aislada. Sin embargo, las políticas de transporte abordan problemas comunes, principal motivo que sugiere la necesidad de un marco de política nacional integrado.

En forma esquemática, el marco propuesto en el documento es el que se aprecia en la siguiente figura.

FIGURA 2 MARCO DE POLÍTICA



Fuente: National Transport Policy Framework (2008)

La visión de transporte, de acuerdo al documento, está supeditada a una visión nacional de gobierno, influida a su vez por las expectativas de la comunidad y los acuerdos internacionales. Definida la visión de transporte, cabe identificar las “palancas políticas” mediante las cuales el gobierno puede ejercer su rol para “modificar la realidad”.

La NTC propone definiciones en todos los niveles para su ratificación por parte de las instancias correspondientes (ATC, Australian Transport Council).

- Visión de futuro del transporte: Australia requiere un sistema nacional de transporte seguro, eficiente, confiable e integrado que apoye y mejore el desarrollo económico y social y el bienestar ambiental
- Objetivos
 - Promover el movimiento eficiente de personas y bienes
 - Entregar un sistema de transporte que cumpla con los objetivos sociales, económicos y de movilidad sin matar ni dañar a sus usuarios
 - Promover la inclusión social
 - Proteger el medioambiente y mejorar la salud
 - Promover un vínculo eficiente y efectivo entre los sistemas internacional, interurbano y urbano
 - Transparencia en el financiamiento y cobros

- Rol del Gobierno
 - Corrección de fallas de mercado (externalidades, monopolios, etc.)
 - Abordar temas de equidad
- Principios orientadores
 - Generar señales correctas en la tarificación de infraestructura
 - Generar, en lo posible, mercados competitivos para evitar regulación
 - Incorporar al sector privado
 - Adoptar una perspectiva nacional cuando se deba regular
 - Crear mercados nacionales
 - Enfocarse en el “cliente”

PRIORIDADES ESTRATÉGICAS: ENTREGANDO LA VISIÓN

En torno a las diez áreas prioritarias se definen, productos esperados (desired outcomes) y acciones (posibles actions). En el cuadro siguiente se desarrollan algunas de ellas a modo de ejemplo.

TABLA 1 EJEMPLOS DE PRODUCTOS ESPERADOS Y ACCIONES POR ÁREA PRIORITARIA

Área Prioritaria	Productos esperados	Acciones
Marco económico para un mercado de transporte eficiente	a) Tarificación eficiente de caminos, ferrocarriles y puertos, considerando objetivos sociales y ambientales	<p>Corto plazo</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Desarrollar un esquema nacional de aumento de tarifas para vehículos pesados ▪ Desarrollar investigación para una mejor comprensión de los costos (incluyendo externalidades) ▪ Estudio de factibilidad para tarificación directa de vehículos pesados y livianos
	b) Incluir externalidades en las tarifas donde sea practicable	<p>Mediano plazo</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Evaluar e implementar opciones institucionales para todos los modos de transporte y puertos ▪ Desarrollar un marco de tarificación directa para vehículos pesados y livianos
	c) Política de competencia efectiva para apoyar producciones óptimas	<p>Largo plazo</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Implementar nuevos marcos institucionales y de tarificación

Área Prioritaria	Productos esperados	Acciones
Inversión y planificación de infraestructura	<ul style="list-style-type: none"> a) Proceso de planificación mejorado (incluyendo integración con planificación del uso de suelo) b) Uso mejorado de la infraestructura existente c) Gastos en infraestructura vinculados a los escenarios y predicciones de demanda de pasajeros y carga d) Certeza y transparencia en el proceso de inversión para facilitar la participación del sector privado e) Estándares de desempeño y transparencia claramente articulados en todos los niveles de gobierno 	<p>Corto plazo</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Auditoría a la infraestructura mayor de carga y pasajeros para determinar las prioridades de trabajo en la cadena logística ▪ Revisar la planificación de aeropuertos, la planificación de uso de suelo de aeropuertos y los procesos de aprobación, con énfasis en la interfase entre gobiernos locales y los Estados. ▪ Revisar la interfase entre los procesos de aprobación ambiental del Commonwealth y los Territorios y Estados. ▪ Marco nacional para el desarrollo de terminales estratégicos <p>Mediano plazo</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Opciones de infraestructura competitivas deben ser modeladas y evaluadas transparentemente, utilizando escenarios y predicciones acordadas, e incorporando objetivos sociales de la política.
	Restricciones de capacidad y desempeño de la cadena logística	<ul style="list-style-type: none"> a) Marcos que optimizan y flexibilizan las cadenas logísticas
Congestión urbana	<ul style="list-style-type: none"> a) Un conjunto apropiado de respuestas de política para abordar la congestión, incluyendo opciones de tarifación, ITS, prioridades de inversión y transporte público mejorado 	<p>Corto plazo</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Desarrollar estándares nacionales de servicio para transporte público basados en indicadores medibles ▪ Desarrollar un plan nacional de acción que incluya las respuestas de los gobiernos locales a la congestión, considerando opciones de tarifación, ITS e inversión ▪ Revisar impuestos y subsidios que puedan afectar adversamente a la congestión <p>Mediano Plazo</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Inversión para mejorar la movilidad en iniciativas más completas que sólo infraestructura ▪ Inversión para mejorar el transporte público
Ambiente y energía	<ul style="list-style-type: none"> a) Estrategia aprobada de reducción de emisiones de contaminantes atmosféricos, consistente con compromisos internacionales 	<p>Corto/Mediano Plazo</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Desarrollar palancas de política del sector transporte para reducir emisiones

Área Prioritaria	Productos esperados	Acciones
Seguridad	a) Estrategia desarrollada para mejorar significativamente la seguridad (safety and security) en todos los modos b) Regulación de seguridad consistente a través de las fronteras c) Aplicación de los principios de 'sistema seguro' a todos los diseños y desarrollos de vías y uso de suelo	Corto plazo <ul style="list-style-type: none"> ▪ Establecer un Consejo Nacional de Seguridad de Tránsito ▪ Revisar estructuras salariales de conductores de camión y sus condiciones laborales y establecer recomendaciones
Inclusión social	a) Desarrollo de la estrategia de transporte en curso b) Enfoque nacional consolidado para obtención de información e investigación de transporte.	Corto/Mediano Plazo <ul style="list-style-type: none"> ▪ Identificar y establecer criterios de accesibilidad mínima para áreas urbanas, rurales y remotas.
Investigación estratégica y tecnología	a) Establecimiento de un enfoque nacional de capacitación	En marcha <ul style="list-style-type: none"> ▪ Desarrollar la estrategia de transporte en curso Corto/Mediano Plazo <ul style="list-style-type: none"> ▪ Establecer un panel nacional de investigación en transporte ▪ Revisar e implementar un sistema nacional de datos de transporte
Planificación y capacitación de la fuerza de trabajo	a) Todos los australianos están provistos con accesibilidad razonable a la red transporte	Mediano Plazo <ul style="list-style-type: none"> ▪ Establecer un instituto nacional de capacitación en transporte
Gobernabilidad	a) Reforma institucional para habilitar un mayor alineamiento de la política con las prioridades estratégicas en todos los niveles de gobierno	Corto Plazo <ul style="list-style-type: none"> ▪ Reformar coordinadamente el transporte nacional ▪ Considerar las recomendaciones respecto de establecer marcos autónomos para tarificación vial ▪ Revisar las políticas de transporte del Commonwealth, estados y territorios para identificar y corregir brechas y/o inconsistencias Mediano Plazo <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mejorar sistemas de licencias y registros para mejorar seguridad y aumentar eficiencia

Fuente: National Transport Policy Framework (2008)

PASOS SIGUIENTES

Como se ha discutido previamente, el caso que se revisa corresponde a una política en elaboración, que requiere aún de la validación de las autoridades correspondientes (ATC).

Se han formado grupos de trabajo para la definición detallada de la política.