

The background of the slide features a large, grayscale image of a water splash. The splash is centered on the right side, with a vertical column of water rising from a point of impact, creating concentric ripples that spread outwards. The overall effect is dynamic and fluid.

FORO INTERNACIONAL DESARROLLO URBANO Y COHESION TERRITORIAL EN LA AUTONOMIA

TRANSPORTE Y COHESION TERRITORIAL: EL MARCO DE LA POLITICA PUBLICA

Santa Cruz, 6 de noviembre de 2013

- **Un nuevo marco competencial para el Transporte Automotor Urbano (TAU)**
- **Un enfoque social del servicio del transporte urbano (TAU)**
- **La regulación de la empresas estatales de transporte público, como política pública**
- **Caso de estudio, como modelo de implementación (BRT).**

- La CPE, art 302:
"Son competencias exclusivas de los gobiernos municipales autónomos en su jurisdicción (numeral 18) Transporte urbano, registro de propiedad automotor, ordenamiento y educación vial, administración y control de tránsito urbano"
- D.S. 0246/2009, art 2:
": Autoridad o entidad competente: "Autoridad de Fiscalización y Control Social de Telecomunicaciones y Transportes como la autoridad encargada de fiscalizar, controlar, supervisar y regular las actividades de transporte automotor público terrestre y los servicios de Terminal terrestre"
- Adicionalmente, la Ley de municipalidades N°2048, art 8:
"... Coordinar la prestación de los servicios de transporte con la Superintendencia Sectorial correspondiente"
- Ley Marco de Autonomías

- **ATT:**
 - Orientar el servicio TAU a un modelo de transporte masivo, previendo una sustitución tecnológica ordenada, gradual y concensuada con los transportistas
 - Apoyar el ordenamiento vial y garantizar una provisión eficiente del servicio (menor costo por pasajero)
- **VMT y GMs:**
 - Mecanismos para enmarcar el acceso de más operadores y el ordenamiento de los mercados del TAU, en los nuevos sistemas de transporte
 - Sobreoferta incrementa los costos y reduce las ganancias de los operadores
 - Regulación tarifaria y de calidad, enmarcada en líneas directrices emanadas de la autoridad competente.
- **Organismo Operativo de Tránsito:**
 - Controlar las disposiciones emanadas por las instancias competentes

Los temas de asunto público referido al transporte (Regulación):

Al menos:

- Sistema de precios
- Calidad de los servicios de transporte público
- Seguridad de las operaciones del transporte
- La protección del medio ambiente
- Desarrollo de nueva infraestructura
- Sostenibilidad financiera del sistema de transporte
- Acceso a los servicios de transporte
- Enfoque de orientación social centrada en grupos de la población en situación de riesgo y/o vulnerabilidad socio-económica

- Incorporar elementos sociales puede suponer que para determinados servicios, la política pública pueda desear llevar a los operadores a proveer servicios que no son comercialmente viables o sostenibles.
- Ejemplo, expansión en infraestructura, servicios o el acceso para la población en condiciones de riesgo y/o vulnerabilidad socio-económica. Esta expansión puede significar:
 - Ir más allá de lo que el operador privado elegiría para maximizar sus ganancias;
 - Orientar la expansión del servicio de transporte a zonas periféricas, donde los usuarios no están en disposición o capacidad de pagar tarifas que cubran los costos del desarrollo de esa infraestructura.
- Soluciones:
 - El estado se subroga para sí la responsabilidad
 - Se incluye en los contratos de concesión y licencia
 - Franquicias especiales para áreas rurales o periurbanas
 - Subsidios para áreas rurales o periurbanas
- Riesgo:
 - Estimular indirectamente el crecimiento de la mancha urbana.

- Las políticas de servicios para segmentos de la población en condiciones de riesgo y/o vulnerabilidad socio-económica utilizan alguna combinación de tres elementos básicos:
 1. Competencia
 2. Servicios con estándares específicos de calidad/confort para esos grupos de usuarios
 3. Subsidios

- Conceptualmente se refiere a una meta: el acceso de toda la población a un servicio, en este caso el transporte público
- Ello supone una política pública que en Transportes se traduce en 2 objetivos
 1. Transformar la oferta de los servicios mejorando la cobertura del servicio a través de rutas planificadas con desarrollo de infraestructura vinculada al transporte masivo: Habilitación de vías exclusivas, buses masivos, trenes urbanos, terminales multimodales, intercambiadores, estaciones, etc.
 2. Adecuar los modos de transporte según las características de la demanda de los usuarios.

Todo esto además, con enfoque social; lo cual significa enmarcar la nueva oferta a una demanda caracterizada -en parte- por usuarios en condiciones de riesgo y/o vulnerabilidad socio-económica y deficientemente vinculados a los centros urbanos, pero que son parte de un área metropolitana

- Tarifas diferenciadas para segmentos de la población en riesgo y/o vulnerabilidad socio-económica.
- Grupos sociales, como ejemplo:
 - Mayores de 65 años
 - Personas discapacitadas
 - Personas integrantes de familias numerosas
 - Con edad cercana a los 65 y desempleadas
 - Que pertenezcan al 4to o 5to quintil de ingresos más bajos

En la experiencia internacional:

- Existen diversas formas de construir combinaciones entre tarifas sociales y tarifas normales (sin descuento)
- Por ejemplo:

Ciudades de	Altas Tarifas	Bajas Tarifas	Altos Descuentos	Bajos Desceuntos
Polonia	x		x	
Alemania	x		x	
España		x		X
Francia		x	X	
República Checa		x	x	

Fuente: Estudio en 66 ciudades de 9 países europeos

- La ATT utiliza como mecanismo de regulación la Tarifa Máxima de Referencia (TMR). La TMR es un límite superior que deben respetar todos los operadores, aunque están libres de cobrar montos inferiores.
- Los descuentos especiales que se otorgan a los consumidores de servicios de transporte son los siguientes:

	ANCIANOS	NIÑOS	ESTUDIANTES
TERRESTRE URBANO	-	33% DE LA TMR	66% DE LA TMR
TERRESTRE LARGA DISTANCIA	80% DE LA TMR	-	-

- Iniciativas Municipales diversas en el marco del ejercicio de sus competencias m

- La regulación del transporte es un tema inalienable del sector público, independientemente del nivel territorial.
- La naturaleza de temas importantes de la regulación cambia en función de la propiedad del operador regulado, es decir en función si éste es un operador público o privado
- Características del mercado con empresas públicas:
 - Posiblemente mayor interferencia del gobierno en los operadores estatales
 - Menos costoso para el gobierno ejercer control directo
 - Control directo puede reducir la eficiencia operativa
 - El compromiso gubernamental de interferir políticamente, es menos creíble cuando la empresa es pública que cuando es privada
 - Incentivar la regulación en un empresa pública puede ser más difícil
 - La competencia es más complicada en presencia de empresas públicas
 - Se sospecha que el sector privado es más eficiente y efectivo que el sector público

- Estos argumentos han cuestionado tradicionalmente la conveniencia de la propiedad estatal de las empresas y la efectividad de su regulación. Y han concluido en que Administración privada más regulación, sustituyen a la producción estatal.
- Estos argumentos han operado como paradigmas de los sistemas regulatorios en el mundo, pero no necesariamente es esa la realidad.
- En realidad, el debate sobre la administración pública o privada puede convertirse en un falso debate bajo un contexto de adecuados sistemas de incentivos y un transparente sistema de gestión del transporte.
- Detrás de la decisión de quién posea la administración (o propiedad) de un servicio regulado, existen dos problemas de fondo: el problema de eficiencia bajo el enfoque agente-principal y el problema de la equidad.

El problema de la eficiencia y la equidad para la regulación del transporte urbano

- El principio de que todo servicio público regulado debe operar siempre con eficiencia, ha operado como un paradigma que ha dejado fuera ideas de contenido social, como la equidad en la prestación de un servicio público.
- En todo mercado subyace siempre un doble problema: la eficiencia y la equidad. Tradicionalmente han sido concebidos como dos problemas excluyentes y por eso la regulación se ha concentrado en la eficiencia dejando de lado, muchas veces, los temas de equidad, es decir los temas sociales.
- Hoy, independientemente de quién y cómo preste el servicio, desde el enfoque de políticas públicas, el desafío está en conjugar estos dos elementos: eficiencia y equidad

- El enfoque de eficiencia ha evitado incluir en el debate el problema referido a aquellos transportistas y usuarios que no tienen posibilidad de participar en el mercado.



- Primero, impulsar la transformación del transporte urbano en un servicio más productivo, más inclusivo y con mayor alcance. En suma, transformar su tecnología.
- Segundo, diseñar un sistema de precios que discrimine positivamente a los consumidores con menor capacidad de pago, garantizando al mismo tiempo la eficiencia; éste es el fundamento de las tarifas sociales.
- Tercero, subvencionar el consumo de grupos social y económicamente en situación de riesgo y/o vulnerabilidad.

- Éste es un cambio conceptual que establece que el debate regulatorio y el debate sobre la propiedad estatal no radica necesariamente en las ganancias en eficiencia, sino también en las ganancias en equidad.



- En ese sentido, las dificultades observadas aplicables a la regulación de una empresa pública cambian totalmente de sentido cuando se incorporan objetivos de equidad y se los anteponen a los de eficiencia, en los casos cuando eso sea posible y conveniente.

RET sin subsidio

Categoría	Descuento	Tarifa (Bs)
Adulto	0 %	1.70
Universitario	40 %	1
Estudiante	60 %	0.6
Escolar	80 %	0.3

RET con subsidio

Categoría	Descuento	Tarifa (Bs)
Adulto	0 %	2.0
Universitario	40 %	1.0
Estudiante	60 %	0.7
Escolar	80 %	0.4

Convergencia entre ambos enfoques:

La adecuación de los modos de transporte a un nuevo enfoque de PP

BRT (Bus Rapid Transit).-

- Primero: es el escenario ideal para implementar la totalidad de los principios de acceso social y tarifas sociales desarrolladas en este documento.
- Segundo: una solución de vialidad para nuestras urbes.
 - La tasa de crecimiento del parque automotor urbano es mayor a la habilitación de nuevas vías de transporte automotor
 - La mayoría de los vehículos destinados al servicio público son pequeños Colapso vial y atomización de operadores de transporte
- Alternativas:
 1. Tren o metro ligero: hasta 15.000 pasajeros x hora x dirección
 2. Metro: hasta 70.000 pasajeros x hora x dirección
 3. BRT: Hasta 40.000 pasajeros x hora x dirección

- Financiamiento internacional. Por ejemplo, la CAF ha invertido un total de 1.943,59 Mill de \$US en el desarrollo del Transporte Urbano en Bolivia, Colombia, Ecuador, Venezuela y Panamá.
- La propiedad puede responder a emprendimientos privados o la transformación de las organizaciones de transportistas que actualmente existen en nuevas formas de asociación empresarial.
- Alternativamente, está la posibilidad de una propiedad y administración estatal (municipal) la misma que combinada con la regulación puedan alcanzar los objetivos de equidad social, más rápidamente. Una opción combinada, y que puede resultar muy eficiente, consistiría en que el desarrollo de la infraestructura (y su administración) esté en manos estatales y que la propiedad (y operación) de los buses esté a cargo del sector privado.

- En un contexto de Descentralización, los Gobiernos Municipales en el marco de sus competencias, serían las instituciones encargadas de otorgar los derechos de operación; administrar el contrato entre el operador y los gobiernos municipales; establecer las condiciones para la prestación del servicio (calidad y seguridad del transporte y de las es, etc.); y definir las tarifas y sus descuentos, según el énfasis social que se le quiera dar a este servicio.
- Esto último, en acuerdos locales con los transportistas y usuarios