

Universidad del Desarrollo

Facultad de Economía y Negocios

Concepción

análisis del mercado de transporte colectivo en Santiago

Profesor: t

Curso : Economía de Empresas

Alumnos:

INTRODUCCION

En este documento, la intención es analizar el mercado del transporte colectivo en la ciudad de Santiago, el cual como consecuencia del rápido crecimiento económico a aumentado en forma exponencial mientras la capacidad y calidad de las vías a mejorado a muy baja escala. Sin duda, esto a detonado en una mala calidad del servicio y altos niveles de contaminación. Actualmente existe un gran debate por parte de diferentes grupos de opinión que sostienen la existencia de una virtual cartelización del sistema.

Señalaremos una breve descripción de las características del transporte colectivo en Santiago y de las diferentes regulaciones que lo han afectado a través de los años, además los efectos que las regulaciones han tenido sobre el valor de las tarifas y sobre la competencia.

Finalmente en este documento se plantearan conclusiones y soluciones acerca de cómo lograr mejorar el mercado de la locomoción colectiva en Santiago de Chile en el sentido de regular este mercado tratando de no afectar otros tópicos económicos que puedan disminuir el bienestar total de la aplicación de una solución..

RESEÑA HISTORICA.

En Chile hasta el año 1975, el Estado cumplía un rol preponderante en materia de transporte público, abarcando una serie de regulaciones tales como: la determinación de concesiones, rutas, tarifas, frecuencias y todos los servicios afines.

El estado determinaba las concesiones a grupos de privados quienes tenían la exclusividad del servicio, sin embargo estos no podían modificar ninguno de los aspectos mencionados. Para efectuar cambios era necesario, establecer nuevos decretos lo cual hacia del sistema muy poco flexible.

Producto de la excesiva intervención estatal que se caracterizaba por malos servicios, una red insuficiente, y tarifas relativamente altas, entre los años 1975–1979 comienza un proceso gradual de liberación del mercado caracterizado por la eliminación de la fijación de las tarifas y facilitar la importación de vehículos, de partes y piezas nuevas y usadas, lo cual introducía un incentivo a la entrada al mercado del transporte colectivo, ya que esto hacia disminuir los costos relacionados con reparaciones y repuestos, en otras palabras comenzaban a eliminarse algunas barreras a la entrada.

Este proceso se ve interrumpido entre los años 1982–1988 por consecuencia del evidente deterioro ambiental y congestionamiento vehicular. Luego el proceso es restablecido en marzo de 1988 cuando se decreta la libertad total de recorridos.

En 1991, a través de una nueva ley, se le devuelve al ministerio de transportes ciertas atribuciones como limitar el acceso a nuevos recorridos, de reducir o prohibir la importación de vehículos y partes usadas, y se le autoriza para licitar el acceso y operación en las vías congestionadas.

Desarrollo.

Problemas en el mercado del transporte colectivo en Santiago

En los últimos años se ha podido notar un considerable aumento del parque de vehículos motorizados, lo cual nos lleva a darnos cuenta que este crecimiento exponencial, trae consigo una externalidad que influye negativamente al mercado de la locomoción colectiva.

El tema de las vías públicas es una externalidad negativa para el mercado del transporte colectivo, pues no es posible asignar los recursos de una forma eficiente, ya que las calles tienen una alta tasa de saturación, debido a su estancamiento desde el punto de vista de ampliaciones y construcciones. Este problema ocurre por causas muy simples debido a que es un bien escaso y que además no tiene asignado un valor por su uso, esto trae consigo que exista un exceso de demanda por este bien, implicando un aumento en la congestión y así una disminución en el bienestar social.

Este tema no fue previsto para los fines de los años setenta ya que en esos tiempos el número de buses y taxibuses que operaban en la ciudad de Santiago no era excesivo, pero a medida que pasaron los años, y se desregularizó, el número de taxibuses fue aumentando en mayor proporción que en la que aumento el número de pasajeros transportados.(ver anexo N°1)

Para poder controlar el aumento de la congestión se aplican medidas, que se traducen en un aumento del poder monopólico del mercado, como por ejemplo la limitación a la entrada.

Causas que impiden la libre competencia en el mercado de la locomoción colectiva en Santiago.

En aquellos mercados donde existe libre entrada, teóricamente no deberían darse las condiciones para la formación de carteles y monopolios, esto debido a que en mercados competitivos, es éste el que regula automáticamente el precio, lo que no se da en el caso de la locomoción colectiva en Santiago, pues las tarifas cobradas tienen absoluta homogeneidad, y han mostrado un crecimiento importante después de la desregulación. siendo esto dos síntomas los más importantes para afirmar la existencia de un cartel, debido a que la existencia de un cartel esta dada por un acuerdo entre empresas precio-aceptantes que tienen como propósito reducir la cantidad ofrecida, elevar sus precios y maximizar los beneficios de forma sobrenormal para cada miembro que la conforman y que en este caso, el cartel pasa a ser la asociación de microbuseros y

sus miembros cada empresario que están en el negocio.

Además otro factor que induce a la existencia de un cartel, se fundamenta en el hecho que todos aquellos que libremente escogen entrar en este negocio; son prácticamente obligados a pertenecer a las asociaciones de transporte ya existentes, siendo por este motivo considerado como un sistema de libre entrada, pero autorregulado por organizaciones internas. Las principales razones que los obligan a pertenecer a estas asociaciones son:

- **Seguros contra choques;** El precio de las pólizas es considerablemente inferior si se pertenece a una asociación o federación, esto debido fundamentalmente a lo importante que son los costos de información para las compañías de seguro, quienes garantizan estos descuentos por el hecho de obtener información por parte de las propias asociaciones, reduciendo la asimetría.
- **Acomodación de las frecuencias;** un operador independiente, que opera en un recorrido que tiene determinadas sus frecuencias en forma optima, solo tiene posibilidades de competir en igualdad de condiciones cuando su entrada provoca un ajuste general en la frecuencia de todos los operadores; sin embargo al entrar un competidor independiente este no tiene salida, quedando inalterada la frecuencia de los otros operadores, incluso los antiguos operadores modificaran la frecuencia de modo de impedirle que tome un numero significativo de pasajeros.
- **Amedrentamiento no económico;** Considera a los actos criminales contra aquellos que no cumplen con las ordenes impartidas por las asociaciones. Denuncias de choques, agresiones físicas y daños en los vehículos son muy frecuentes aunque no han podido ser demostradas.

Conclusiones y soluciones posibles

Por mucho tiempo se ha pensado por diferentes analistas que el mercado del transporte colectivo en Santiago no tiene una estructura del tipo cartel, esto principalmente por la libertad de ingreso al sector. A nuestro juicio y al de algunos autores, la existencia de un cartel es tangible debido a la existencia de asociaciones las cuales establecen las reglas del juego para aquellos nuevos entrantes en el sector, además estas asociaciones al tener un gran numero de miembros poseen una gran influencia política que se traduce en un gran poder de negociación con las autoridades respectivas.

Es importante considerar que las medidas aplicadas con el fin de evitar la congestión y contaminación pueden fortalecer el comportamiento monopolico, por lo tanto se deberá estudiar su efecto sobre el mercado antes de tomar las acciones correctivas

Una solución posible aunque con costos de transacción muy altos, sera otorgar igualdad de derechos y deberes tanto para los nuevos entrantes como para los antiguos en el sector, con respecto a la asignación de las frecuencias y el acceso a los tipos de seguros.

También puede ser importante establecer limitaciones al numero de miembros que pertenecen a una asociación, de esta forma se incentiva a la formación de un mayor numero de asociaciones que compitan entre ellas asegurando un mejor servicio y mayor competencia en el precio, además de un incremento sustancial en el costo del control y transacción del cartel.

Otra posible solución es la licitación de los recorridos con relación a la tarifa y frecuencia ofrecida, minimizando las utilidades sobrenormales, y generando recorridos alternativos que minimizen el poder monopolico.

Esta licitación debería ser lo más parcializada posible, evitando acuerdos entre asociaciones.

La fijación de tarifas la mencionamos al final, porque su implementación está directamente relacionada con la obtención de utilidades sobrenormales y pensamos que esta debería estar acompañada de medidas sobre la

adecuación de los recorridos.