CAPÍTULO VI

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

6.1. CONCLUSIONES

1. El coeficiente de elasticidad del servicio del transporte público urbano es de –0.34 lo que indica que es inelástica; es decir, que los consumidores asumen cualquier incremento de tarifas, reduciendo así su bienestar y el bienestar social en general. En Economías como las nuestras con una pobreza extrema del 60% (INEC,1999) El Estado debe velar por los efectos sociales de este servicio. Desde este punto de vista una deregulación, unido a los problemas de cartelización, no funcionaría a favor del bienestar popular.

2. La propuesta establecida para la ciudad de Guayaquil: recorridos mixtos y regulación, mejora la situación actual en dos aspectos importantes: el tiempo de viaje y las tarifas tal como se observó en los ejemplos del capítulo 5, del cual extraemos el siguiente cuadro:

		TIEMPO DE VIAJE (minutos)		TARIFA POR VIAJE (USD)	
RECORRIDO	DISTANCIA (Km.)	ACTUAL	PROPUESTO	ACTUAL	PROPUESTO
GUASMO-CENTRO	12	50	24	0.20	0.09
GUASMO-VÍA DAULE	24	125	58	0.34	0.30
SUBURBIO OESTE-CENTRO	10.5	50	24	0.20	0.09
SUBURBIO OESTE-VÍA DAULE	17	70	58	0.40	0.30
BASTIÓN POPULAR-CENTRO	15	70	58	0.34	0.30

Cabe destacar que actualmente no hay diferenciación de tarifas en cuanto a distancias de viajes mientras que en nuestra propuesta sí, la tarifa de 20 ctvs. correspondería a una distancia larga y la de 9 ctvs. a una distancia corta.

3. Es necesaria la regulación de este mercado en los siguientes parámetros:

- Frecuencias y operación de nuevas rutas. Debido al enorme impacto en congestión y en contaminación que ocasionaría un sistema desregulado, en el cual nadie asumiría los costos, el llamado problema de externalidad que apoya la intervención estatal para mejora los errores del mercado
- Tarifa. Para mantener un equilibrio entre los intereses de los operadores y consumidores y que no ocurra lo que en Santiago.

6.2. RECOMENDACIONES

Se recomienda:

1. Incrementar el período de años de vida útil considerados para la depreciación de las unidades; ya que al hacerlo el costo anual se reduce y con ello se

mantiene una tarifa menor y más eficiente. Recomendamos incrementar este período a 8 ó 10 años de vida útil.

2. La asesoría externa de un organismo técnico que organice y planifique las necesidades de la ciudad en cuanto a este servicio para determinar rutas y frecuencias óptimas, parámetros de las bases de licitación y revisión periódica de los costos.

3. Que el Municipio se haga cargo de la planificación del transporte tal como lo han hecho otras ciudades de nuestro país. Entre sus funciones estarán la determinación de las rutas óptimas y creación de una Comisión de licitación que se encargue de evaluar las propuestas y asigne la concesión al mejor oferente. Como antecedente a esta autonomía municipal, se tienen los municipios de Quito, Cuenca y Loja que legalmente están autorizados por el Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre para que fijen la tarifa de transporte público en su respectivo territorio y jurisdicción, aunque todavía no hayan hecho uso de este privilegio.