

Transporte público: ¿aumento de tarifa?¹

SALVADOR CARRILLO REGALADO

Antecedentes

Las tarifas son una de las variables más importantes de la estructura del servicio de transporte. Históricamente, han sido el elemento más socorrido entre el conjunto que conforman el contexto del sistema de transporte público. Se mencionan cada vez que se presentan problemas de financiamiento; en torno a ellas se constituyen comités consultivos, y dan lugar a gran cantidad de estudios “técnicos”.

Generalmente, las decisiones del gobierno en este aspecto solamente prosperan de manera inmediata y coyuntural en favor de los transportistas; es decir, siempre se ha concluido que “es necesario y urgente elevar las tarifas”, lo cual se acompaña de buenos propósitos de ampliar, renovar los autobuses y reestructurar las rutas.

La intervención del gobierno en materia de transporte ha sido cada vez mayor. Desde la creación de las viejas líneas de autobuses hasta 1978 –cuando la administración del gobernador Flavio Romero de Velasco tuvo la desafortunada idea de adquirir trolebuses chatarra–, el poder público se había limitado a negociar con los líderes de la Confederación de Trabajadores de México (CTM), quie-

nes controlan a los permisionarios, los inevitables aumentos a las tarifas y aprobar rutas nuevas o modificarlas. Al menos durante la década de los setenta, el monopolio camionero encabezado por la CTM hizo sentir su efectividad exactamente como lo prevé la teoría económica: altas y sostenidas tarifas y utilidades que garantizaban la recuperación del valor del equipo de transporte –los autobuses– en menos de un año (Carrillo, 1994).

Sin embargo, la postura del gobierno estatal se endureció en contra de los transportistas a partir de la crisis económica de principios de la década de los ochenta. Esa crisis produjo una espiral inflacionaria y una macrodevaluación en 1982, que impactó duramente la situación financiera de los transportistas, cuyas utilidades se vieron sensiblemente disminuidas.

Entre 1977 y 1982, la tasa de productividad del capital² de la empresa Servicios y Transportes S.A. (SYTSA) bajó de 106.3 a 24.1 por ciento; y la Alianza de Camioneros registró una baja de 161.1 a 67.6 por ciento en los mismos años.

Aunque dichas utilidades podrían considerarse razonables, los permisionarios monopolizadores del servicio de transporte, acostumbrados a

obtener ganancias extraordinarias, presionaron al gobierno con la amenaza de un paro total de actividades. Ello generó una fuerte crisis en sus relaciones con las autoridades gubernamentales y provocó la puesta en marcha de un servicio emergente en materia de transporte: el servicio subrogado. Desde entonces este servicio ha significado una competencia efectiva a las tradicionales empresas de autobuses; en la actualidad se ha consolidado y participa mayoritariamente en la oferta del servicio.

Con este nuevo instrumento de presión económica o de competencia, y bajo condiciones de crisis, las tarifas, y en consecuencia las utilidades para los propietarios de autobuses, en términos reales, se mantuvieron a la baja. Las tasas de utilidad respecto del capital para el caso de SYTSA se redujeron de 69.8 a 10.3 por ciento entre 1982 y 1987. En el último año la empresa ya era de propiedad estatal, aunque continuaba bajo la forma de sociedad anónima, y la tasa de productividad en esos años registró valores desde 24.1 hasta un negativo -90.7 por ciento.

Por su parte, la tasa de utilidad de la Alianza de Camioneros fue de 113.3 por ciento en 1982, y de 46.5 por ciento en 1988; asimismo, la tasa de productividad pasó de 67.6 a -21.7

Autobuses y pasajeros en transporte público
Zona Metropolitana de Guadalajara, 1974, 1984, 1988

Periodo	Promedio de unidades efectivas a/			Porcentaje de pasajeros transportados respecto al total de la ZMG b/			Promedio diario de pasajeros por unidad efectiva		
	Servicios y Transportes	Alianza de Camioneros	Total	Servicios y Transportes	Alianza de Camioneros	Total	Servicios y Transportes	Alianza de Camioneros	Total
1974	610	1 106	1 716	37.43	62.57	100.00	1 109	1 022	1 053
1984	422	1 132	1 554	18.30	58.01	76.31	1 204	1 423	1 364
1988	500	1 151	1 651	19.11	54.14	73.25	1 200	1 477	1 393

a/ Promedio de autobuses en servicio que efectivamente circulan en los tiempos y número de vueltas de los itinerarios programados. Este promedio constituye un porcentaje del total de unidades en servicio.

b/ El total de pasajeros para la Zona Metropolitana de Guadalajara (incluidos los municipios de Guadalajara, Zapopan, Tlaquepaque y Tonalá) toma en cuenta también a los pasajeros de Sistecozome y los servicios subrogados.

FUENTE: Elaborado con datos de Carrillo Regalado, Salvador, *La problemática del transporte público en Guadalajara*, Universidad de Guadalajara, 1994, cuadro 17: 54.

por ciento, respectivamente; los valores negativos significaron, en términos relativos al costo de oportunidad, pérdidas financieras o descapitalización.

Estos indicadores se observaron hasta fines de 1989, cuando finalmente se autorizó un alza de 50 por ciento en la tarifa; sin embargo, en ese periodo la oferta del transporte por autobús disminuyó y la calidad también.

Entre 1974 y 1988 la Alianza de Camioneros incrementó en sólo 4 por ciento el número promedio de autobuses en servicio efectivo; sin embargo, el promedio de pasajeros por unidad se elevó 45 por ciento en el mismo periodo, y la participación de la empresa en la transportación total de pasajeros se redujo de 63 a 54 por ciento.

Por lo que corresponde a SYTSA, su estancamiento se tradujo en un retroceso en su participación; así, el número de autobuses en servicio efectivo pasó de 610 a 422 unidades entre 1974 y 1984, si bien se volvió a

eleva a un promedio de 500 unidades en 1988. Asimismo, de una participación de 37 por ciento del total de pasajeros transportados durante 1974, sólo logró 18 por ciento en 1984 y 19 por ciento en 1988. Como empresa paraestatal, durante ese periodo SYTSA no tuvo suficiente apoyo del gobierno ni la administración adecuada para superar la difícil situación que heredó de sus antiguos accionistas y propietarios.

Con base en lo anterior es posible afirmar que, desde 1974 y hasta el aumento tarifario del último mes de

1989, la rentabilidad de este servicio público estuvo determinada no sólo por las condiciones del mercado y de los costos, sino también por condicionamientos sociales y políticos, pues las tarifas se rezagaron con respecto a la inflación y los incrementos en los costos. Ello debido a que las tarifas se traducen directamente en gasto para los usuarios, el cual creció cada vez en mayor proporción a lo largo de los años analizados.

En suma, durante la parte crítica de la década de los ochenta el transporte público por autobús estuvo

Promedio diario de pasajeros e ingresos por unidad de transporte y empresa 1995			
Empresa	Pasajeros por unidad	Ingresos por unidad (nuevos pesos)	Ingresos por empresa (nuevos pesos)
Alianza de Camioneros	1 054	1 305	1 616 626
SYTSA	1 223	1 223	489 320
Sistecozome	1 055	1 055	255 501
Subrogado	986	986	1 763 954

FUENTE: Investigación directa, septiembre de 1995.

inmerso en una encrucijada; por un lado, la política estatal –particularmente la regulación legal y la intervención directa en la producción del servicio, creciente a partir de 1982– transformó la actividad de muy rentable a no atractiva. Ello no permitió el crecimiento ni la eficacia del servicio prestado por los concesionarios privados de acuerdo a los requerimientos de la población.

Por otro lado, las empresas transportistas del sector público fueron incapaces de solucionar la creciente escasez de autobuses en circulación, ya que su situación financiera –de acuerdo con la información disponible– fue precaria hasta 1989; en igual o peor situación estuvo Sistecozome (Carrillo, 1994).

Situación actual

Para los años de 1989 a 1995 pueden destacarse algunos aspectos. El primero es que las tarifas muestran un mayor dinamismo, creciendo proporcionalmente más que la inflación. Cada año, hasta 1993, se autorizó una alza de 10 centavos de nuevo peso; en la actualidad la tarifa es un nuevo peso para minibuses y autobuses tradicionales y de 1.30 pesos para autobuses nuevos. Es decir, en 1995 existe un incremento de 500 y 650 por ciento, según el caso, respecto de la tarifa de 1988.

Estos incrementos han propiciado la recuperación económica de las empresas; se ha renovado la mayor parte de las unidades de la Alianza de Camioneros, y últimamente también de las empresas paraestatales; aunque éstas no han sido compradas, sino arrendadas.

Sin embargo, en la práctica ello no se ha reflejado en un aumento en

Utilidad promedio anual por empresa, 1995 (miles de nuevos pesos)					
Empresa	Ingreso anual	Costo anual	Utilidad neta	Valor de capital	Tasa de utilidad/capital %
Alianza	590 065.00	327 506.00	262 559.00	320 379.00	82
SYTSA	178 558.00	124 684.00	53 874.00	33 950.00	159
Sistecozome	93 258.00	66 197.00	27 061.00	28 980.00	93
Servicio subrogado	643 843.00	339 461.00	304 382.00	175 978.00	173

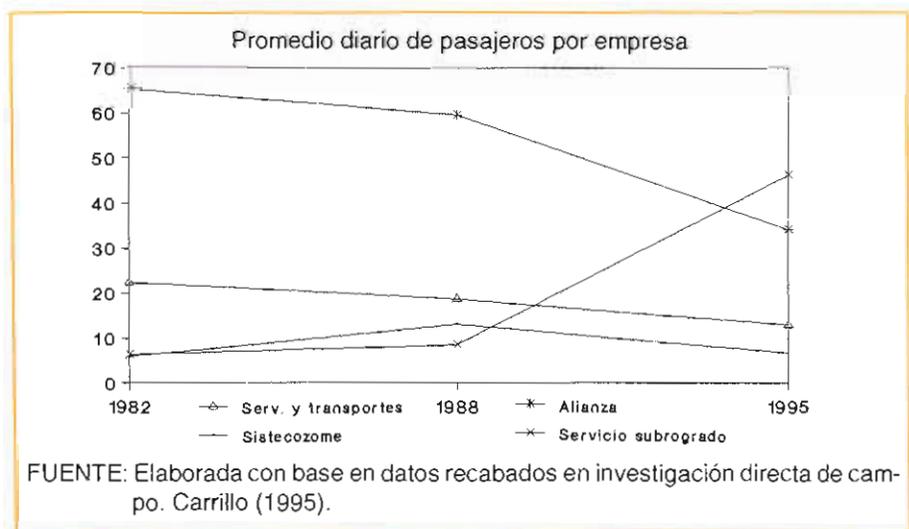
Nota: Los costos no incluyen las depreciaciones de edificios ni las rentas de éstos en los casos de sistecozome y SYTSA.
FUENTE: Investigación directa, septiembre de 1995

la cantidad de autobuses en circulación ni en la cantidad de pasajeros transportados. Por ejemplo, la Alianza de Camioneros contó con un promedio de 1 291 autobuses en servicio en 1988 y de sólo 1 238 en lo que va del presente año. A su vez, la estimación del número diario de pasajeros es de 1 700 000 en 1988, y de 1 305 000 en 1995, de acuerdo con el análisis de un muestreo efectuado en septiembre de este último año.

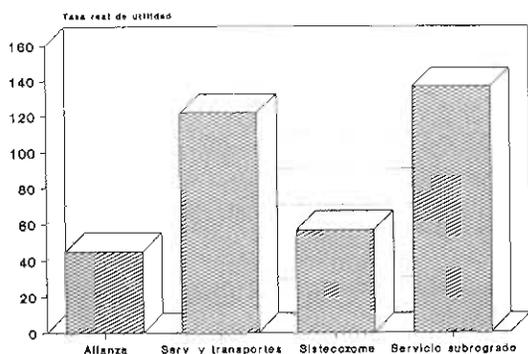
Un segundo aspecto está relacionado con el efecto que ha resentido la actividad de la Alianza de Camio-

neros con respecto a la cantidad de pasajeros. Esto puede explicarse por la intensa competencia del servicio subrogado, cuya tarifa es 30 por ciento más barata. Aparentemente las facilidades otorgadas para incorporar nuevos inversionistas al servicio subrogado ha incrementado su participación en la transportación de la ciudad, desplazando a la Alianza como principal oferente.

Resultados preliminares de estudios de campo han comprobado que este aspecto significa que el servicio subrogado ha logrado mayores utili-



Productividad neta del capital, 1995



FUENTE: Elaborada con base en investigación directa.

dades relativas que las obtenidas por las empresas de autobuses. El servicio subrogado resultó así favorecido por el diferencial de la tarifa, que naturalmente le proporciona mayor preferencia por parte de los usuarios.

Asimismo, para ello ha influido el establecimiento de una red paralela de rutas muy competitiva con los autobuses de Alianza y parcialmente con los de SYTSA, así como por su mayor frecuencia de paso respecto de los autobuses tanto en las horas "pico" como en horas "llano".

Las tarifas y la cantidad de pasajeros determinan enteramente los ingresos de los transportistas. Estos ingresos anuales se comparan con sus costos y permiten apreciar la utilidad neta global de las empresas. Otros indicadores imprescindibles son el valor del capital en equipo de transporte y la tasa de utilidad respecto del capital, los cuales permiten valorar la situación financiera derivada de las tarifas vigentes, dados los costos de operación y de capital.

Al respecto, la información indica que las tarifas vigentes son suficientes para generar utilidades relativamente

elevadas, particularmente en los casos del servicio subrogado y de SYTSA. Aunque en este último caso, como en el de Sistecozome, no se computaron los gastos relativos a la depreciación de los inmuebles, rentas de éstos y otros gastos de tipo administrativo.

A pesar de que las utilidades de la Alianza de Camioneros no son despreciables, existe un diferencial con respecto a las utilidades del servicio subrogado (estas son las únicas organizaciones de propietarios particulares); este diferencial se explica porque la demanda del transporte es crecientemente atendida bajo la modalidad del servicio subrogado, el cual opera bajo mínimas condiciones de seguridad y prestaciones para los conductores.

En términos absolutos, la utilidad promedio anual que obtiene la Alianza por unidad de transporte es de 212 083 nuevos pesos, mientras que una unidad de servicio subrogado genera 170 141 nuevos pesos; para las empresas paraestatales el indicador es de 134 685 en el caso de SYTSA y de 111 821 nuevos pesos

para Sistecozome en sus autobuses tradicionales, cuyos costos de mantenimiento son muy elevados. De estos valores se derivan las tasas de productividad netas de capital, las cuales permiten apreciar que actualmente el transporte es una actividad económicamente atractiva para inversionistas particulares.

Un aumento en las tarifas vendría a fortalecer las utilidades de esta actividad más allá de lo deseable, debido a las repercusiones que tendría sobre el gasto de los usuarios, mismo que ha tenido una tendencia creciente desde hace años. Por ejemplo, la relación de la tarifa respecto del salario mínimo diario ha registrado las siguientes proporciones: 1.5 por ciento en 1974, 2.4 en 1984, 4.2 en 1990 y 7.6 por ciento en 1995 con una tarifa de 1.30 nuevos pesos.

Si se considera que cada usuario hace tres viajes diarios, la proporción se eleva a 23.9 por ciento del salario mínimo, un costo muy elevado e injusto si se toma en cuenta que el transporte no aporta ningún beneficio al trabajador, sino más bien se trata de un gasto de trabajo.

Notas

¹ Este artículo presenta resultados preliminares de una investigación sobre el análisis financiero del autotransporte público en Guadalajara. El autor expresa su reconocimiento a la licenciada Martha Arias por su participación en este proyecto.

² La productividad del capital equivale a la tasa de utilidad respecto del valor del capital, menos el costo de oportunidad de un uso alternativo. En este caso se consideró como costo la tasa de rendimiento de CETES más alta.