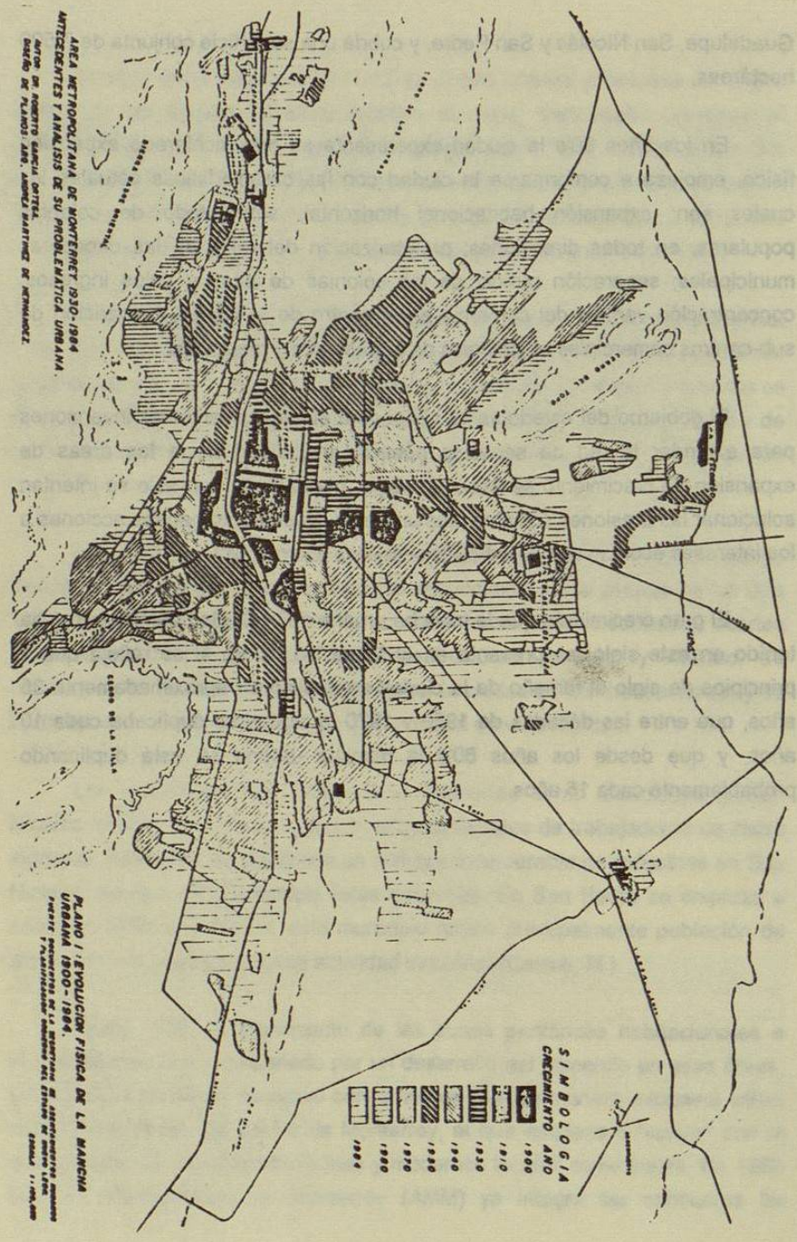


Mapa No. 1

III. LA IMPORTANCIA ECONOMICA DEL TRANSPORTE

En la mayoría de los casos el transporte es un servicio intermedio, es un medio para lograr un fin diferente al de transportarse, lo que se busca con el transporte es el cambio de la localización de personas o de mercancías. Por tanto, el beneficio que proporciona un viaje es el que se logra con la actividad que va ligada a éste, y el costo que implica realizar una actividad es el específico de la misma más el que se tiene que pagar por la transportación.

El Sistema de Transporte Urbano (STU) lo forman los vehículos que circulan por la ciudad (automóviles, camiones, taxis, metro), la infraestructura de vialidad existente (calles y avenidas, puentes, vías de ferrocarril, semáforos, etc.), y la forma cómo éstos se organicen; que sean públicos o privados, por dónde pasen las rutas de camiones, las tarifas que se cobran etc. (ver Gráfica No. 1).

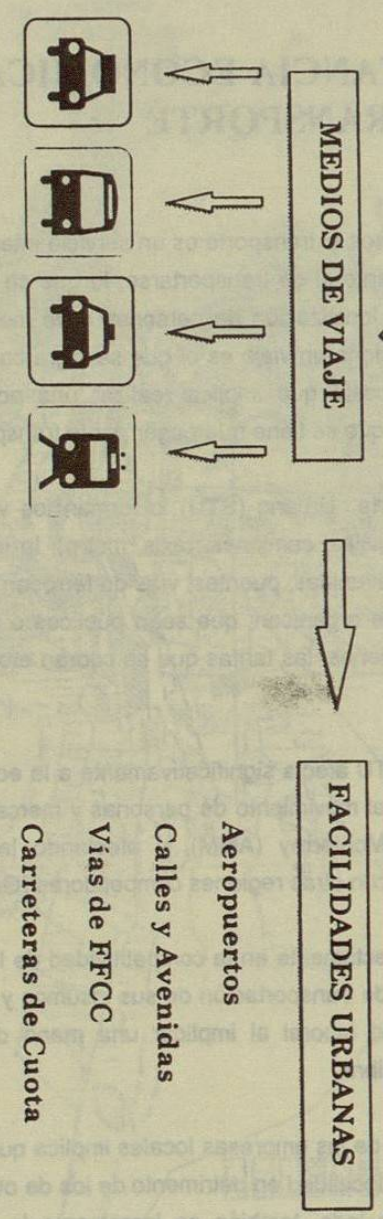
El funcionamiento del STU afecta significativamente a la economía local por dos conductos: afectando el movimiento de personas y mercancías dentro del área metropolitana de Monterrey (AMM), y afectando las relaciones económicas que el AMM tiene con otras regiones competidoras (Gráfica No. 2).

Un mejor STU incide directamente en la competitividad de las empresas locales al disminuir los gastos de transportación de sus insumos y productos, y al incrementar la productividad laboral al implicar una mano de obra más descansada y con más tiempo libre.

La mayor competitividad de las empresas locales implica que aumentará la demanda de productos de la localidad en detrimento de los de otras regiones del país y extranjero. Por otro lado, también se incrementa la demanda al disponer el trabajador de más tiempo para conseguir más ingresos.

Gráfica No. 1

Oferta



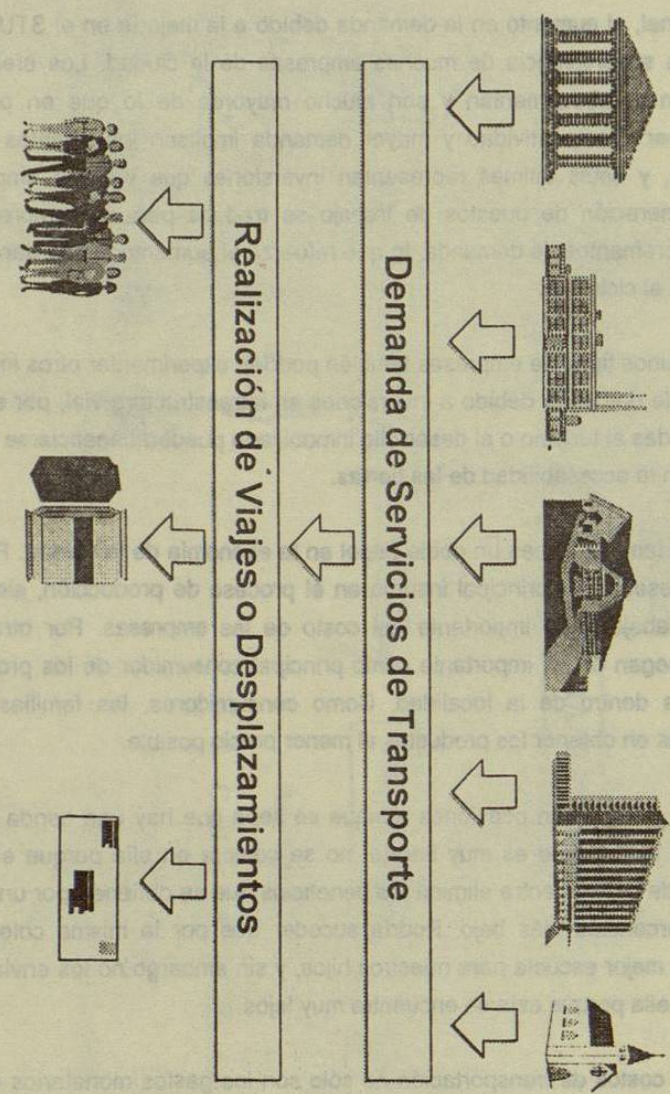
En la situación actual de una fuerte competencia a nivel nacional e internacional, el aumento en la demanda debido a la mejoría en el STU podría implicar la supervivencia de muchas empresas de la ciudad. Los efectos se encadenan y retroalimentan y son mucho mayores de lo que en principio parecen ser: Competitividad y mayor demanda implican incrementos en las ganancias, y estas últimas representan inversiones que crearán empleo, la mayor generación de puestos de trabajo se traduce para las empresas en nuevos incrementos de demanda, lo que refuerza el aumento en las ganancias, y continúa el ciclo.

Algunos tipos de empresas también podrían experimentar otros impactos positivos de demanda debido a inversiones en infraestructura vial, por ejemplo las dedicadas al turismo o al desarrollo inmobiliario pueden beneficiarse por las mejoras en la accesabilidad de las tierras.

Las familias tienen un doble papel en la economía de la ciudad. Por una parte representan el principal insumo en el proceso de producción, siendo el pago al trabajo parte importante del costo de las empresas. Por otro lado, también juegan un rol importante como principal consumidor de los productos producidos dentro de la localidad. Como consumidores, las familias están interesadas en obtener los productos al menor precio posible.

Por ejemplo, en ocasiones aunque se sepa que hay una tienda al otro lado de la ciudad que es muy barata, no se compra en ella porque el llegar hasta donde se encuentra elimina los beneficios que se obtienen por un precio de las mercancías más bajo. Podría suceder que por la misma colegiatura existe una mejor escuela para nuestros hijos, y sin embargo no los enviamos a estudiar a ella porque ésta se encuentra muy lejos.

Los costos de transportación no sólo son los gastos monetarios en que se tiene que incurrir por desplazarse (los precios de gasolina, las tarifas de autobuses y ecotaxis, etc), sino que también ha de contemplarse el tiempo que se gasta en transportarse, o las incomodidades y riesgos que implica el transportarse



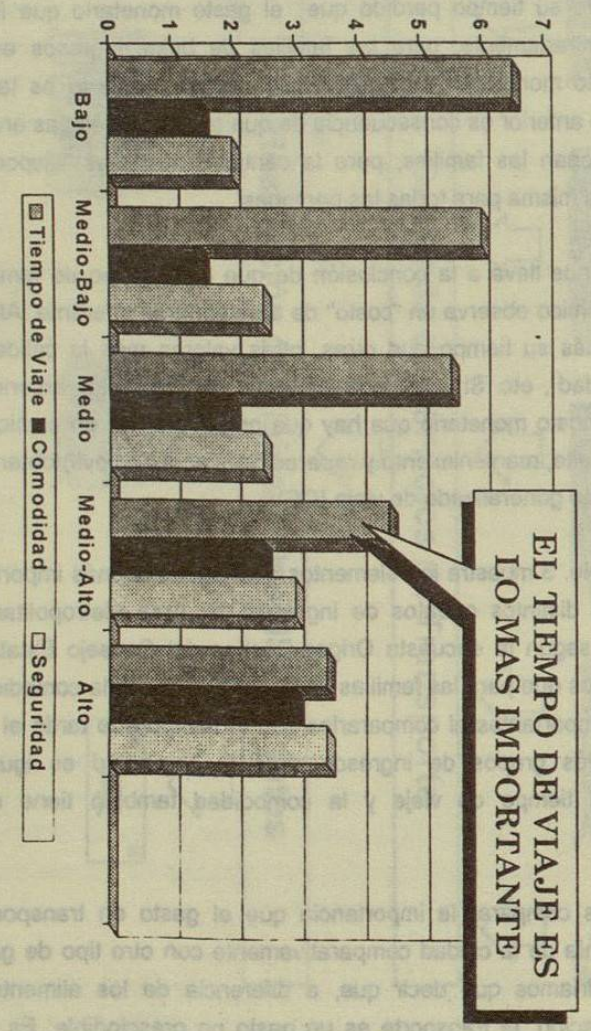
Gráfica No. 2

Por ejemplo, para una familia sin problemas económicos (de la clase social alta), aunque no le importe cuánto gasta de gasolina, intentará no desperdiciar mucho tiempo en desplazarse, en este caso, para ella es más valioso el costo de su tiempo perdido que el gasto monetario que implica transportarse. Contrariamente, para las familias de bajos ingresos es muy importante el gasto monetario que tengan que realizar, y no lo es tanto el tiempo perdido. Lo anterior es consecuencia de que exiten diferencias entre los ingresos que obtienen las familias, pero la cantidad de horas "disponibles" durante el día es la misma para todas las personas.

Lo anterior nos lleva a la conclusión de que cada grupo de familias o estrato socioeconómico observa un "costo" de transportarse diferente. Algunas familias valoran más su tiempo que otras, otras valoran más la calidad del servicio, la seguridad , etc. Si consideramos todos los elementos anteriores y los agregamos al costo monetario que hay que pagar (tarifas en camiones y taxis, gasolina, aceite, mantenimiento y reparaciones en automóvil) obtenemos el denominado costo generalizado de viaje (CGV).

La Gráfica No. 3 muestra los elementos no monetarios más importantes del CGV para los distintos estratos de ingresos del Area Metropolitana de Monterrey (AMM) según la encuesta Origen-Destino del Consejo Estatal del Transporte. Notamos que para las familias de bajos ingresos ni la comodidad ni la seguridad son importantes al compararlos con el tiempo que tarda el viaje, en cambio para los grupos de ingresos altos la seguridad es igual de importante que el tiempo de viaje y la comodidad también tiene mayor importancia.

Si queremos comparar la importancia que el gasto en transporación tiene en la economía de la ciudad comparativamente con otro tipo de gastos, primeramente tendríamos que decir que, a diferencia de los alimentos, el vestido, o la educación; el transporte es un gasto no prescindible. Es decir, podemos comer menos o no renovar nuestro guardarropa, pero para ir en busca del sustento diario es necesario transportarse.



Gráfica No. 3

Como lo muestra el Cuadro III.1, del total del ingreso que recibieron en 1994 las 750,250 familias que residían en el AMM. Las 78,416 familias de ingresos altos gastaron el 3.1% del mismo en transportarse, y casi todo en automóvil. Mientras las 221,676 familias de bajos ingresos gastaron el 14.7% en transportarse, del cual el 44% (6.47% del gasto total) fue en camiones urbanos tradiconales.

Cuadro No. III.1
DISTRIBUCION DEL INGRESO FAMILIAR (Octubre de 1994)

Estrato	Alto	Medio-Alto	Medio-Bajo	Bajo	Marginal	Total
FAMILIAS	78,416	162,110	177,964	221,676	110,084	750,250
% INGRESO						
EDUCACION	11.7	11.7	5.0	5.7	4.5	8.8
ALIMENTOS	7.8	18.3	28.1	39.6	45.4	25.1
TRANSPORTE	3.1	7.0	10.7	14.7	12.8	9.5
Auto	2.472	5.08	3.09	2.05	0.83	5.73
Taxi	0.612	1.73	3.86	5.94	3.46	2.10
Panorámico	0.002	0.01	0.22	0.11	0.18	0.05
Metro	0.003	0.02	0.24	0.13	0.19	0.06
Camión	0.011	0.16	3.29	6.47	8.14	1.56

Fuente: Enc. de Ingreso-Gasto de Monterrey 1994 (CIE), Enc. de Origen -Destino 1994 (CET).

Por el lado de las empresas transportistas, tenemos que los 12 grupos que forman el sector de las rutas de camiones urbanos tradicionales captan el 1.56 % de todos los ingresos de la ciudad (ver Cuadro III.2), y aproximadamente 8,000 propietarios de taxis obtienen el 2.1 % del total de ingresos. La importancia relativa de los sistemas modernos como el Metro y los autobuses panorámicos es poca ya que respectivamente sólo captan el 0.06 % y el 0.05 % de los ingresos familiares de Monterrey.

Cuadro No. III.2

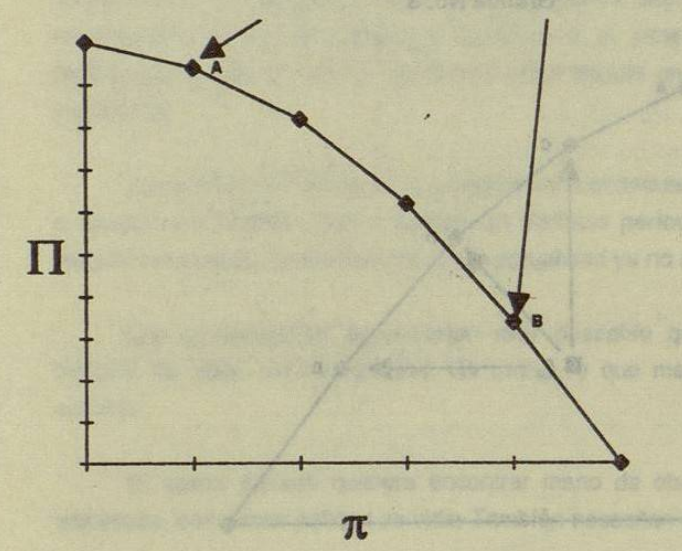
GRUPOS PROPIETARIOS DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE EN MONTERREY 1995

Medio de Transporte	Número de Propietarios	Ingreso Mensual en N$
Camión Convencional	12	3'511,170
Autobuses Panorámicos	1	1'350,450
Taxi	8,000	7,090
Metro	1	1'620,540

Fuente: Consejo Estatal del Transporte

IV. LA INEFICIENCIA DEL SISTEMA ACTUAL

Si tenemos a varios agentes económicos interactuando en alguna actividad, el resultado de esa interacción será la obtención de utilidad para todos los agentes. Las magnitudes de utilidad que obtengan los agentes dependerán del entorno en que se desenvuelva la actividad.

Por ejemplo, si en un determinado mercado definimos a Π como el beneficio de los consumidores y a π como los beneficios que obtienen las empresas. La Teoría Económica nos dice que si el mercado es monopólico, las empresas obtendrán relativamente más beneficios que si el mercado fuese competitvo, y los consumidores a la inversa, es decir se tendrá una gráfica como la siguiente:

Gráfica No. 4