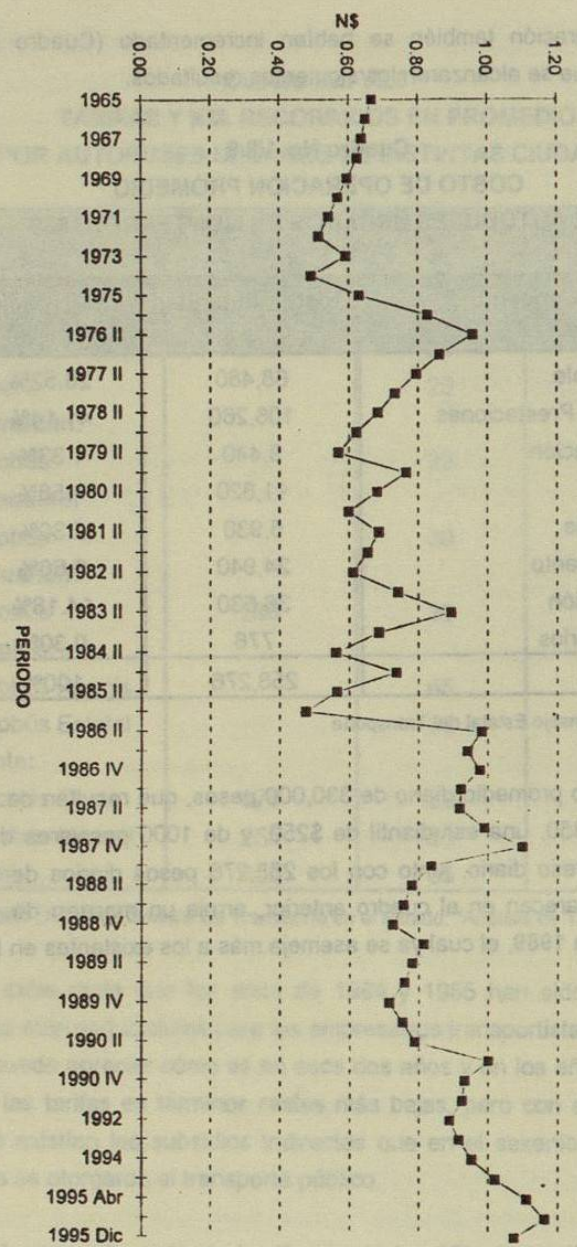


**Gráfica No. 6**

**TARIFA REAL A PRECIOS DE FEBRERO DE 1995**



# VIII. CALIDAD VS TARIFAS

Parecería cosa de sentido común tener un transporte urbano de mala calidad si se tienen tarifas insuficientes, en esta sección veremos si es que guarda alguna relación el nivel tarifario con la calidad del servicio de transporte.

La calidad del servicio es un concepto cualitativo difícil de medir donde intervienen aspectos como la seguridad, velocidad, confort, maniobrabilidad, imagen, etc.

Partiendo de lo antes expuesto, y para ver más claramente qué pasa con la calidad del transporte urbano según los niveles de tarifas vigentes, hay que tomar en cuenta que a lo largo del tiempo solamente existe información referente a calidad en lo que respecta a la antigüedad de las unidades.

El promedio de vida de los autobuses depende de las condiciones de las vías de circulación. En los casos de la periferia la vida útil de un autobús en buenas condiciones difícilmente sobrepasa dos años, a diferencia de las zonas más antiguas de la ciudad donde en promedio se observa una vida útil en buenas condiciones de 3 años.

Como ya se mencionó, en 1967 el 41% de las unidades de transporte tenía más de 5 años de antigüedad, lo que implicaba un 61% de unidades en estado malo o regular, y las tarifas en términos reales que se tenían entonces se encontraban por abajo del promedio histórico.

A finales de los años 70's, se tenía el siguiente panorama respecto a la edad de los autobuses urbanos en circulación (Cuadro No. VIII.1):

**Cuadro No. VIII.1**
**EDADES DE AUTOBUSES PARA ALGUNAS EMPRESAS TRANSPORTISTAS EN EL AMM EN 1979**

| Modelos | Grupos Grandes | Grupos Pequeños |
|---|---|---|
| Ultimo modelo | 24.7% | 0.0% |
| Modelo 1978 | 20.1% | 7.1% |
| Modelo 1977 | 21.0% | 11.3% |
| Modelo 1976 | 9.6% | 9.4% |
| Modelo 1975 | 10.2% | 32.9% |
| Modelo 1974 y antes | 14.4% | 39.3% |
| TOTAL | 100% | 100% |

Fuente: CAINTRA (1979) "El Sistema de Transporte Urbano en el AMM 1979"

El Cuadro No. VI.6 mostraba que en la segunda mitad de los años 70's, el margen de ganancia oscilaba entre el 30 y el 45%. La Gráfica No. 6 muestra como la tarifa en términos reales en esas fechas se encontró por encima de un nivel base de N$ 0.60 a precios de 1995, cosa que no sucedió en la primera mitad de la década de los 1980's.

El Cuadro No. VIII.2 muestra la situación existente en 1983 respecto a condiciones de equipo,

**Cuadro No. VIII.2**
**CONDICIONES DEL EQUIPO DE TRANSPORTE EN EL AMM PARA 1983**

| Tipo | Buenas | Regulares | Malas | Total |
|---|---|---|---|---|
| Autobuses | 933 (51.3%) | 532 (29.3%) | 353 (19.4%) | 1818 (59.6%) |
| Peseras | 66 (5.4%) | 1132 (91.9%) | 33 (2.7%) | 1231 (40.4%) |
| Total | 999 (32.8%) | 1664 (54.6%) | 386 (12.6%) | 3049 (100%) |

Fuente: Quintanilla, E. et al. "Estudio del Transporte Urbano en el AMM" (1983)



En 1983 el 51.3 % de las unidades en servicio de autobuses se encontraban en "buen estado", el 29.3 % en condiciones regulares, y el 19.4 % en malas condiciones, también según Quintanilla (1993) de las 1818 unidades existentes en ese año, el 69 % tenía más de dos años de antigüedad.

Si consideramos una unidad en buenas condiciones como la que tiene dos o menos años de uso, una de regulares como con 3, 4 y 5 años de antigüedad, y una en malas como las que tienen 6 o más años. Entonces las unidades en buenas condiciones para las empresas grandes, pasaron del 44.8 al 51.3%, las de condiciones regulares del 40.8 al 29.3%, y las en malas condiciones del 14.4 al 19.4%.

Para el caso de las empresas pequeñas de 1979, que muy probablemente fueron rutas que dieron origen a mayor número de peseras en 1983. Podríamos pensar que la cantidad de sus unidades buenas pasaron del 7.1 al 5.4%, las regulares del 43.6 al 91.9%, y las malas del 39.3 al 2.7%.

Es decir, no podríamos decir que se sufrió una degradación en la calidad entre los años 1979, y 1983, aun a pesar de que las tarifas experimentaron una caída significativa en esos años.

Sabemos que los peores años que pasaron los transportistas fueron 1984 y 1985, sin embargo en 1985 hubo empresarios que siguieron invirtiendo logrando que el deterioro tarifario no fuese inversamente proporcional a la introducción de nuevas unidades. En esas fechas se tenían 28.17% de autobuses en buen estado (modelos 1985 y 1984), en estado regular un 29.28%, y en mal estado un 42.55% (Cuadro No. VIII.3).

**Cuadro No. VIII.3**
**ANTIGÜEDAD DE LAS UNIDADES DE TRANSPORTE URBANO PARA EL AMM EN 1985**

| Año | Unidades | Porcentaje de la Flota |
|---|---|---|
| 1985 | 185 | 10.77% |
| 1984 | 299 | 17.40% |
| 1983 | 71 | 4.13% |
| 1982 | 214 | 12.46% |
| 1981 | 218 | 12.69% |
| 1980 | 285 | 16.59% |
| 1979 y más | 446 | 25.96% |
| Total | 1718 | 100% |

Fuente: Dirección General de Transporte en el Estado

Se vuelve a tener información respecto a antigüedad de las unidades de transporte colectivo tipo autobús hasta 1991. En esa fecha se calificaron 43 rutas de empresas y 91 rutas de permisionarios, en total 3274 unidades en toda el AMM. El Cuadro No. VIII.4 muestra los resultados encontrados.

**Cuadro No. VIII.4**
**CONDICIONES DEL EQUIPO DE TRANSPORTE EN EL AMM PARA 1991**

| Tipo | Buenas | Regulares | Malas | Total |
|---|---|---|---|---|
| Empresas | 41.86% | 58.14% | - | 100 |
| Permisionarios | 12.08% | 72.52% | 15.4% | 100 |
| Total | 880 | 2053 | 341 | 3274 |

Fuente: Garza Ibarra, Carlos A. "La Problemática del Transporte Urbano en el AMM: Un Modelo de Congestión" (1993)



Los cuales, sin embargo, no son congruentes con los obtenidos para esas mismas fechas sobre la antigüedad de una muestra de 12 rutas de autobuses, y que se presentan en el Cuadro No. VIII.5, y que implicaría un 61.6% de unidades en mal estado.

**Cuadro No. VIII.5**
**EDADES DE AUTOBUSES PARA ALGUNAS EMPRESAS TRANSPORTISTAS EN EL AMM EN 1991**

| Ruta | < 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 20 | | | | | | | 20 |
| 6 | 5 | 2 | | 15 | 10 | 3 | | 35 |
| 12 | 15 | | | 1 | 11 | | | 27 |
| 21 | 8 | 7 | 6 | 10 | | 7 | 2 | 40 |
| 37 | 37 | | | | 2 | | | 39 |
| 46 | 40 | | 1 | 1 | | | | 42 |
| 70 | 26 | | 6 | 2 | 4 | 5 | | 43 |
| 81 | 27 | | | | | | | 27 |
| 113 | 31 | | | | 2 | 7 | | 40 |
| 117 | | | | | | 13 | 5 | 18 |
| 122 | 20 | 3 | | | 8 | 4 | | 35 |
| 134 | 10 | 3 | 1 | | 4 | 2 | 2 | 22 |
| Total | 239 | 15 | 14 | 29 | 41 | 41 | 9 | 388 |

Fuente: Garza Ibarra, Carlos A.:"La Problemática del Transporte Urbano en el AMM" (1993)

Recordemos la Gráfica No. 6, en ella se ve claramente como en 1991 se dió un sustancial incremento en las tarifas, pero evidentemente éste no implicó mejoras en la antigüedad de las unidades de transporte.

Finalmente, el último reporte en cuanto a la antigüedad de las unidades de transporte se tiene para el presente año (1995). El Cuadro No. VIII.6 muestra las unidades según su antiguedad y según el tipo de propietario.

**Cuadro No. VIII.6**
**EDADES DE AUTOBUSES PARA EL SISTEMA DE AUTOBUSES URBANOS EN EL AMM EN ENERO DE 1995**

| Ruta | < 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Empresarios: | 359 | 112 | 358 | 540 | 168 | 87 | 60 | 1684 |
| Martínez Chavarría | 95 | 43 | 84 | 351 | 30 | 31 | 53 | 687 |
| Abelardo Martínez | 77 | 5 | 99 | 0 | 47 | 1 | 0 | 229 |
| Lazcano | 0 | 0 | 83 | 83 | 0 | 53 | 0 | 219 |
| Juan M. González | 67 | 32 | 27 | 28 | 65 | 0 | 0 | 219 |
| Jose J. Martínez | 40 | 16 | 29 | 33 | 6 | 0 | 0 | 124 |
| Hernán Martínez | 50 | 4 | 23 | 29 | 0 | 0 | 0 | 106 |
| Otros | 3 | 12 | 13 | 16 | 20 | 2 | 7 | 100 |
| Permisionarios: | 547 | 75 | 339 | 545 | 234 | 115 | 18 | 1873 |
| CTM - FEAT | 290 | 58 | 205 | 271 | 76 | 63 | 10 | 973 |
| CTM - SNAT | 123 | 14 | 105 | 98 | 30 | 31 | 7 | 408 |
| CTM - Guadalupe | 36 | 1 | 8 | 94 | 59 | 21 | 0 | 219 |
| CROC | 42 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 44 |
| Tierra y Libertad | 56 | 2 | 20 | 82 | 69 | 0 | 0 | 229 |
| TOTAL | 906 | 187 | 697 | 1085 | 402 | 202 | 78 | 3557 |

Fuente: Dirección de Transporte, Gobierno del Edo. de Nuevo León.

Siguiendo los mismos criterios en cuanto a calificación según la antiguedad. Para las empresas tendríamos 18.7 % de unidades en buen estado, 60% en condiciones regulares, y 21.3% en malas condiciones. Para los permisionarios tendríamos 19.6 % en buenas condiciones, 51.2% de unidades en estado regular, y 29.2% en malas condiciones. Por tanto no podríamos decir que se tenga un comportamiento diferente entre empresarios y permisionarios respecto a la calidad que muestran sus unidades.

Lo que si es muy evidente es el comportamiento tarifario que existía a finales de 1994 o a principios de 1995; históricamente es el más elevado nivel de tarifas en términos reales (ver Gráfica No. 6).



Entonces podemos concluir que; **no es con incrementos en las tarifas cómo se solucionaría el problema de la mala calidad de los autobuses de transporte público** de pasajeros en el Área Metropolitana de Monterrey.

Para entender las causas hemos de seguir indagando en la problemática del mercado del transporte.