XI. TRANSFERENCIA DE BENEFICIOS SOCIALES A EMPRESAS PRIVADAS

El transporte urbano es por ley un servicio público (y por tanto responsabilidad del gobierno) que es concesionado a transportistas y permisionarios para su explotación.

Siempre ha existido controversia sobre si el gobierno debe poseer las empresas que proporcionan los servicios públicos o dichos servicios deben ser concesionados a particulares. Se habla de que la administración pública es ineficiente y como los "dueños" de la empresas públicas somos todos, los beneficios y casi siempre perjuicios de las malas administraciones públicas recaen sobre el pueblo en general.

Si existe una concesión que otorga el gobierno a una empresa privada para que preste un servicio público, en teoría es porque la empresa privada opera de forma más eficiente y si el gobierno prestara el servicio le saldría más costoso a la sociedad. Es decir, podemos considerar que las ganancias que obtienen las empresas concesionarias de los servicios públicos son posibles porque el gobierno es ineficiente como administrador, y por tanto el monto de éstas es una transferencia de beneficios sociales hacia las empresas causada por la ineficiencia de la administración pública.

Aquí se calcula aproximadamente el monto de las ganancias que obtienen los concesionarios del servicio de rutas urbanas de pasajeros de Área Metropolitana de Monterrey (AMM), dicha cantidad es una buena aproximación del costo que la sociedad tiene que pagar por la mala administración gubernamental, para que pueda existir el servicio de transporte urbano de pasajeros.

Tamaño del Mercado:

Para realizar el cálculo, primero con información de la encuesta de Ingreso-Gasto del CIE observamos la proporción del ingreso familiar que se gasta en transporte, posteriormente con información de las encuestas domiciliarias del Consejo Estatal del Transporte (CET) se obtiene la proporción del gasto en transporte que se destina a las rutas de camiones urbanos, dicha cantidad sirve para medir el "tamaño del mercado" que posteriormente nos permitirá obtener las ganancias que el mismo genera dada su particular estructura.

Existe otra forma alternativa de calcular el "tamaño del mercado" y de ahí el monto de las ganancias de los concesionarios de este servicio público. El tamaño puede calcularse mediante el número total de viajes que a diario se realizan en rutas de camiones, las encuestas domiciliarias del CET permiten estimar la cantidad total de viajes diarios promedio como 3´300,00 de los cuales el 80 % son de tarifa normal y el 20 % de tarifa preferente o estudiantil, es decir para 1994 aproximadamente 3´ 102,000 nuevos pesos diarios.

Es decir, en 1994, el cálculo de ingreso familiar para el AMM que arroja la encuesta del CIE es de 2,696 millones de nuevos pesos al mes, del cual el 9.5 % en promedio se gasta en transporte (auto, taxi, camiones y metro), y el 1.61 % se gasta en las rutas de camiones (incluyendo panorámicos), lo que equivale a 98´204,790 nuevos pesos al mes, es decir 3´273,493 nuevos pesos diarios, el Cuadro No. XI.1 muestra la estructura del gasto en transporte según estrato social.

PAUL RANGEL FRÍAS

Cuadro No. XI.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: Encuesta Ingreso-Gasto del CIE, Encuesta Origen-Destino del CET

Por tanto, podríamos pensar sin temor a equivocarnos que el mercado de rutas de camiones urbanos de pasajeros no es menor a 3´000,000 de nuevos pesos al día.

Estructura de la Industria:

La participación en el mercado de las diferentes empresas (o representantes de permisionarios) de rutas de camiones se muestra en el Cuadro No. XI.2:

Cuadro No. XI.2
PARTICIPACION EN EL MERCADO (1993)

Grupo	% Participación
Abelardo Martínez García	5.82
Félix Lazcano Elizondo	8.03
Martínez Chavarría García	22.62
C.T.M. - F.E.A.T.	24.27
J. Manuel Gonzalez Mtz.	6.20
C.T.M. - S.N.A.T.	10.46
José J. Martínez Chavez	3.35
Jesús Vargas Elizondo	1.04
Hernán Martínez Garza	5.20
C.T.M. - Guadalupe	6.39
Javier Treviño	1.42
C.R.O.C.	5.20
TOTAL	100.00

Fuente: Consejo Estatal del Transporte

Asimismo, podemos decir que en 1993 se tenía el costo diario por unidad dado en el Cuadro No. XI.3 que toma en cuenta la ruta radial de camiones que más kilómetros recorre:

Cuadro No. XI.3
COSTO DIARIO POR UNIDAD (1993)

Costos de Operación	N$ por día	%
Salarios	180.27	27.79
Depreciación	73.58	11.34
Mantenimiento	61.49	9.48
Lubricantes	19.32	2.98
Llantas	33.03	5.09
Combustible	150.84	23.25
Sub-Total	518.53	79.94
Gastos Administrativos		
Sueldos	72.2	11.13
Gastos Base	34.8	5.36
Gastos Varios	13.86	2.14
Impuesto al Activo	6.3	0.97
Seguro de Resp. Civil	1.63	0.25
Tenencia	1.34	0.21
Sub-Total	130.13	20.06
Total	648.66	

Fuente: Consejo Estatal del Transporte

Para corroborar que la cifra de costos que se presenta no está muy distante de la realmente erogada, analizamos los aforos realizados por el CET en 1993 para las distintas rutas. Si de acuerdo a los aforos existen varias rutas de camiones que no hubieran sobrevivido si sus costos hubieran sido superiores a los N$ 648.66, entonces significaría que los costos reales fueron inferiores , o que esa cifra no es muy irreal.

El siguiente cuadro muestra el costo diario máximo por unidad que algunas rutas tenían que erogar en 1993 si no incurrían en pérdidas:

Cuadro No. XI.4
COSTO MAXIMO REVELADO (N$ diarios de 1993)

Menor a 500	Menor a 550	Menor a 600	Menor a 650	Menor a 700
R-126 Aurora	R-119 La Fama	R-103	R-107	R-10
R-134 Sn. Nico.	R-7 Gasca	R-128 Trabaj.	R-119 Barrica	R-108 Sn.Rafael
R-76	R-109 V.Olimp.	R-22 Por Abajo	R-44	R-122 Mixcoac
R-77		R-5	R-52 Abastos	R-129 Apodaca
R-86		R-7 Escobedo	R-52 Nogalar	R-129 Enramada
		R-89	R-87	R-42
				R-52 Guerrero
				R-72
				R-80
				R-85 V. Olimp.
				R-89 V. Juárez

Fuente: Cálculos propios con datos del CET

Es decir, existían 31 rutas de camiones que no hubieran podido sobrevivir si sus costos fueron superiores a N$ 700 diarios, y 14 de ellas si sus costos fueron mayores que N$ 600, por lo que el costo de operación estimado se revela como uno que incluso podría estar por encima del real.

Dado los costos máximos en los que incurren las rutas, y los aforos realizados ese mismo año, se encuentran los siguientes márgenes de ganancia para cada uno de los distintos grupos de empresas:

Cuadro No. XI.5
MARGEN DE GANANCIA (1993)

Grupo	% Arriba del Costo
Abelardo Martínez García	29.83
Félix Lazcano Elizondo	38.12
Martínez Chavarría García	25.86
C.T.M. - F.E.A.T.	18.38
J. Manuel Gonzalez Mtz.	13.35
C.T.M. - S.N.A.T.	21.56
José J. Martínez Chavez	16.89
Jesús Vargas Elizondo	41.81
Hernán Martínez Garza	26.26
C.T.M. - Guadalupe	1.48
Javier Treviño	-0.01
C.R.O.C.	16.52
TOTAL	21.79

Fuente: Cálculos propios con datos del CET

Conclusiones sobre Transferencia de Beneficios:

Considerando que el margen de ganancias del mercado de 1994 fue el mismo que el de 1993 ya que la tarifa se ha actualizado incluso por arriba de los índices inflacionarios promedio, y que el número total de camiones existentes en el Area Metropolitana de Monterrey en 1994 era de aproximadamente 3,000 unidades. Los N$ 3´000,000 diarios que se calcularon como tamaño del mercado en 1994, arrojan una ganancia acumulada de las empresas del transporte de:

N$ 536,700 diarios

esta cantidad anualizada representa:

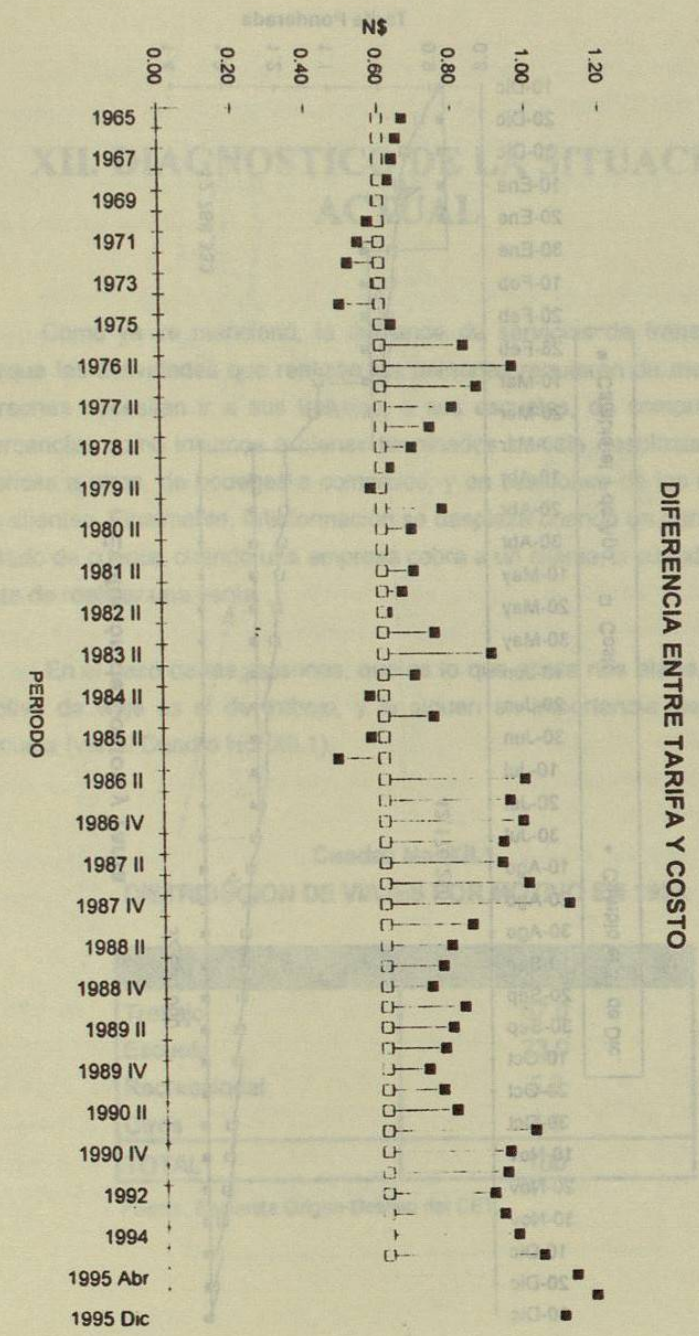
N$ 195´895,500

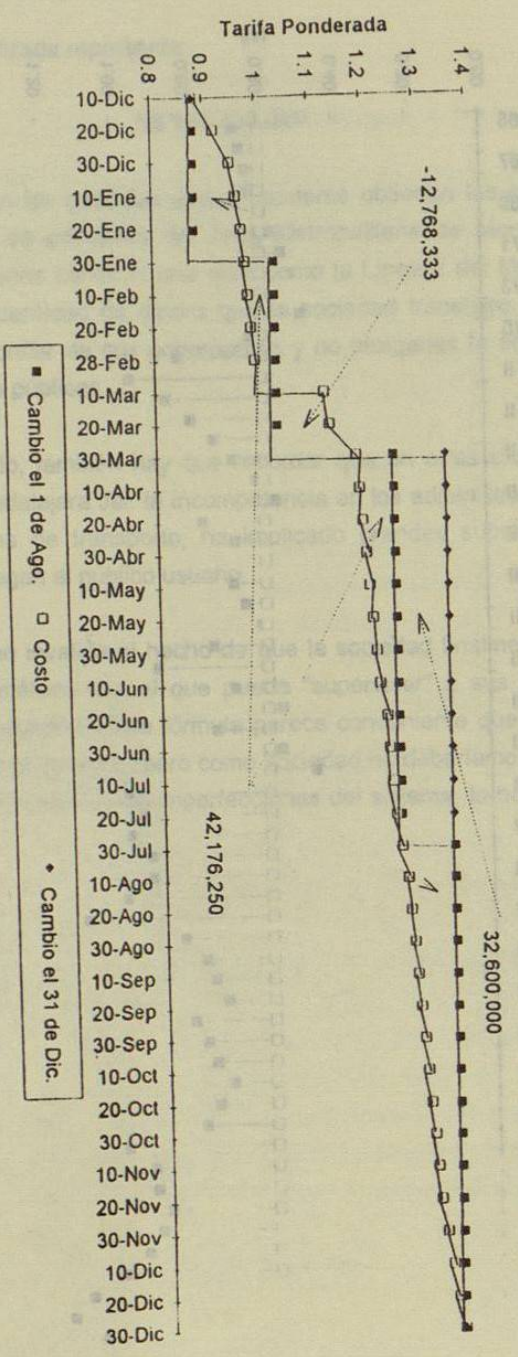
Es decir, con las ganacias que anualmente obtienen las empresas de transporte urbano de pasajeros del Area Metropolitana de Monterrey sería posible cada dos años construir una obra como la Línea 2 del Metro. Lo que habla de la gran cantidad de dinero que la sociedad transfiere a empresas privadas por desconfiar de sus gobernantes y no otorgarles la administración de ciertos servicios públicos.

Por otro lado, también hay que recordar que en otras ciudades como México D.F. y Guadalajara Jal. la incompetencia en los administradores de las empresas estatales de transporte, ha implicado grandes subsidios que no necesariamente llegan al público usuario.

Pero ésto no invalida el hecho de que la sociedad finalmente paga por no encontrar un método con el que pueda "supervisar" a sus gobernantes. Mientras no se encuentre dicha fórmula parece conveniente que los servicios públicos sigan concesionados, pero como sociedad no deberíamos resignarnos a tener que pagar tanto por las imperfecciones del sistema, la búsqueda tiene que continuar

RAUL ANGEL FRIAS





XII. DIAGNOSTICO DE LA SITUACION ACTUAL

Como ya se mencionó, la demanda de servicios de transporte surge porque las actividades que realizan las personas requieren de movilidad: Las personas necesitan ir a sus trabajos, a sus escuelas, de compras, etc. Las mercancías como insumos o bienes terminados han de desplazarse de unas fábricas a otras, de bodegas a comercios, y en ocasiones de los comercios a los clientes. Finalmente, la información se desplaza cuando un banco envía un estado de cuenta, cuando una empresa cobra a un cliente, o cuando un agente trata de realizar una venta.

En el caso de las personas, que es lo que ahora nos atañe, el principal motivo de viaje es el de trabajo, y le siguen en importancia los viajes a la escuela (ver el Cuadro No. XII.1).

Cuadro No. XII.1

DISTRIBUCION DE VIAJES POR MOTIVO EN 1994

Motivo del Viaje	Frecuencia en %
Trabajo	67.0
Escuela	23.0
Recreacional	5.2
Otros	4.8
TOTAL	100

Fuente: Encuesta Origen-Destino del CET