

La situación del autotransporte de pasajeros en México

Miércoles 21 de marzo de 2012

Armando Martínez / Discovery Americas | El Universal

El autotransporte es por mucho el principal medio de transporte de pasajeros en México. De los 3,249 millones de personas que se transportaron en 2010, el autotransporte movió al 97.2% de ellos. Sin embargo, a pesar de que los modos alternativos de transporte continúan siendo marginales, en los últimos años han crecido a tasas significativamente superiores a la que ha experimentado el autotransporte. Efectivamente, entre 1995 y 2010 el transporte aéreo, ferroviario y marítimo crecieron el número de pasajeros transportados a tasas anuales promedio compuestas (TAPC) de 4.6%, 10.0% y 5.4%, respectivamente. En contraste, durante el mismo periodo el autotransporte apenas creció el número de personas transportadas a una TAPC de 1.1%. De hecho, debido a su enorme importancia, la falta de dinamismo en el autotransporte de pasajeros explica el magro crecimiento en el número total de pasajeros transportados en México, el cual creció durante los últimos años a un ritmo inferior al crecimiento poblacional (entre 1995 y 2010 el número total de pasajeros transportados creció a una TAPC de 1.2% mientras que la población creció a un ritmo promedio 1.6%), lo cual implica que el mexicano promedio realizó menos viajes al año en 2010 que en 1995.

Una de las posibles razones para explicar el bajo crecimiento en el volumen de pasajeros es que el precio de transporte público se ha incrementado por encima de la inflación, lo cual ha incrementado el costo real de transporte. En efecto, entre 1995 y 2010, el índice de transporte público del INPC tuvo un incremento real (i.e., por encima de la inflación) promedio de 122 puntos base. Si bien ambos subíndices presentan incrementos reales durante el periodo, el subíndice de transporte público foráneo registró aumentos más significativos (205 puntos base en promedio) que el subíndice de transporte público urbano (89 puntos base en promedio).

El PIB del autotransporte de pasajeros, al igual que la mayoría de los sectores de la economía es procíclico. Sin embargo, algo que distingue la industria de autotransporte de pasajeros es que su sensibilidad al desempeño de la economía es menor al promedio. En efecto, tanto los incrementos como las reducciones en el PIB de autotransporte de pasajeros son más atemperados que los del PIB total. En términos estadísticos, la desviación estándar del crecimiento en el PIB de autotransporte de pasajeros es menor a la que se observa en la economía agregada. Sin embargo, el crecimiento promedio del PIB de autotransporte de pasajeros también ha sido menor al del resto de la economía, lo cual es consistente con el bajo crecimiento en el volumen de pasajeros. En particular, entre

1995 y 2010, el PIB de autotransporte de pasajeros creció a una TAPC de 1.7% mientras que el PIB Total creció a una TAPC de 2.9%.

Por otra parte, la flota de la industria de autotransporte de pasajeros ha registrado un crecimiento sostenido (entre 1995 y 2010 creció de 50,848 a 78,763 unidades, lo cual representa una TAPC de 3.0%) y ha tendido a modernizarse gradualmente. En efecto, entre el año 2000 y 2010, la antigüedad promedio de la flota de autotransporte federal transitó de 15 años a poco más de 12 años, lo cual representa un avance en términos de ambientales y de infraestructura para el país. Sin embargo, debido a que el crecimiento de la flota ha sido mayor al incremento en el volumen de pasajeros, el número de pasajeros transportados por unidad al año se redujo de 52,922 a 40,120 pasajeros entre 1995 y 2010.

Con respecto a la estructura organizacional, al cierre de 2010 habían 12,500 empresas dedicadas al autotransporte de pasaje en México, de las cuales casi el 87% tenían menos de 5 unidades y sólo el 0.9% contaba con flotas de más de 100 camiones. Las 118 empresas más grandes del mercado operan el 41.1% de la flota nacional y tienen en promedio 275 unidades, lo cual difícilmente representa una concentración económica.

Finalmente, es observable que en México no existen empresas listadas en la Bolsa Mexicana de Valores cuyo principal negocio sea el autotransporte de pasaje. Esto contrasta con lo que sucede Estados Unidos y Canadá, por ejemplo, donde existen empresas grandes de transporte con flotas de varios miles de unidades cotizan en sus respectivas bolsas de valores. Una de las razones que puede ayudar a explicar esta diferencia es, por ejemplo, la restricción a la inversión extranjera en el autotransporte de pasajeros.

Estructura empresarial del autotransporte de pasajeros
(Porcentaje de por tipo de empresa y estrato de unidades)

