

# **Búsqueda de Rentas en el mercado de Servicios de Transporte Público**

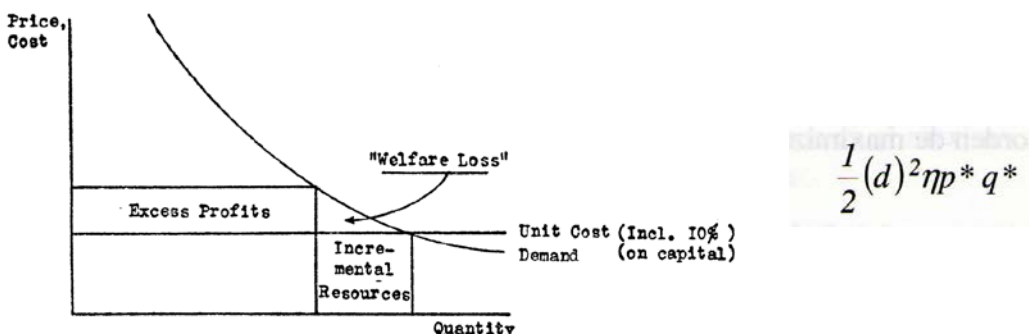
Moisés López Cantú

*Medir una variable implica definirla, medir ciertas variables puede resultar en una Odisea, medir la búsqueda de rentas es como tratar de definir y dimensionar alguna de las fabulas borgianas....., como tratar de medir el Aleph.*

# 1 Ineficiencia y búsqueda de rentas

Harberger (Harberger, 1954) dice que “Una de las primeras cosas que aprendemos cuando se empieza a estudiar la teoría de precios es que el principal efecto del monopolio es la mala asignación de recursos, que reduce el bienestar agregado, y redistribuye el ingreso en favor del monopolista”. También afirma que muchos aspectos del monopolio se han estudiado y que incluso se ha medido el tamaño del monopolio midiendo el nivel de la concentración de la producción, pero poco o nada se ha dicho sobre el tamaño de la pérdida de bienestar. A partir de ahí desarrolla su propuesta para medir la pérdida de bienestar que se conceptualiza en la siguiente figura y que se expresa matemáticamente como se indica.

Figura 1. **Triángulo de Harberger**



Fuente: Harberger, A. C. (05/ 1954). Monopolly and resource allocation. *The American Economic Review*, 44(2), 77-87.

Donde:

d = Diferencial del retorno sobre activos del monopolio respecto del no monopolista (margen de ganancia)

p\*q= Ingresos del monopolio

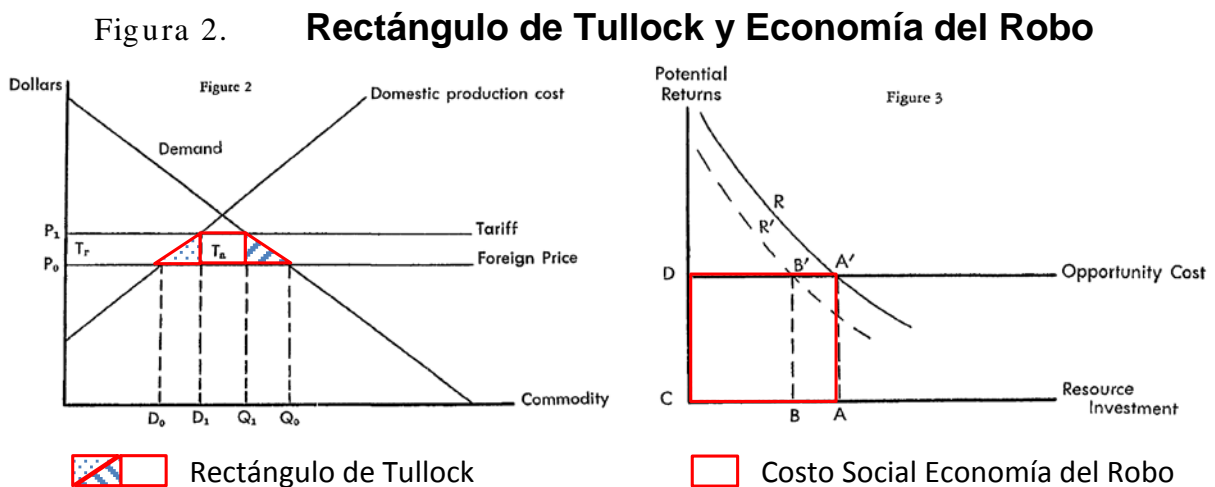
η= Elasticidad de la demanda (se asume 1)

Al final de su ejercicio Harberger encontró que la pérdida de bienestar, en la economía estadounidense, por efecto de los monopolios, era del 1.5% del Producto Interno Bruto. Muy lejos de lo que el “sentido común” sugeriría para altos niveles de concentración.

Respecto de la magnitud de las estimaciones, Mundel (citado en Tullock, 1967) decía que si estas eran ciertas, salvo una profunda revisión de las técnicas utilizadas en su cálculo, alguien podría llegar a la conclusión de que la economía había dejado de ser importante.

Gordon Tullock se propone demostrar que las técnicas utilizadas hasta el momento producen una sub estimación y que el triángulo de Harberger debe ser redefinido. En una nueva formulación debería representar la pérdida de bienestar que producen los monopolios exitosos pero también los recursos que la sociedad destina para tratar de que los monopolios no sean exitosos. De ahí la transformación del triángulo de Harberger en el rectángulo de Tullock.

En su planteamiento Tullock dice que a la pérdida de bienestar por la tarifa<sup>1</sup> (el triángulo de Harberger o efecto del monopolio) deberían agregarse los efectos sobre la pérdida de bienestar por inhibición de producción local y los costos en que se incurre para administrarla e incorporarla al proceso de venta: inspectores, el aparato administrativo, costos de auditoría y contraloría, los costos de gestión e incluso los costos asociados a la corrupción y los intentos por controlarla o disminuirla. En su planteamiento abunda en lo que llama “la economía del robo” y demuestra como las actividades ilegales implican costos no productivos, tanto de los potenciales ladrones como de las posibles víctimas que invierten para protegerse de la acción del ladrón; en este enfoque el costo se encuentra por el equilibrio entre las “inversiones” del ladrón y las de las víctimas en protección.



Fuente : Tullock, G. (06/ 1967). The Welfare cost of tariffs, monopolies and theft. Western Economic Journal, 5(3), 224-233.

Como parte de las conclusiones Tullock reconoce que medir estas componentes es difícil, entre otras cosas por que se ubica en el campo de la ilegalidad y, en los mismos términos que el utiliza, por que tiene que ver con medir los costos y utilidad del “trabajo de ladrones”. En términos prácticos, añade grados de dificultad al análisis económico por que implica, cuando menos, el diseño de instituciones, costos de transacción asociados a los bienes pero no en su producción (lobby, sobornos, intercambio de favores, etc.) y también involucra la búsqueda de maximización de las burocracias relacionadas con los mecanismos de producción y regulación de los bienes monopolizados.

Kreuger, en *The Political Economy of Rent Seeking Society*<sup>2</sup> desarrolló un modelo y explica como se puede calcular el área del rectángulo de Tullock. La autora del artículo inicia afirmando que la intervención del Estado genera rentas, que las personas compiten por ellas y que tal competencia puede darse de manera legal pero también tomar forma de sobornos, corrupción y contrabando entre otras. Kreuger desarrolla un modelo para calcular la pérdida de bienestar cuando las rentas se originan en restricciones al comercio internacional, sea por cuotas o aranceles. Los principios que sigue la construcción del modelo son:

- a) La competencia por rentas incide fuertemente en los procesos económicos asociados.

<sup>1</sup> En un sentido amplio asumiríamos el termino “tarifa” como aranceles, impuestos, cuotas o cualquier tipo de restricción al libre intercambio de bienes y servicios.

<sup>2</sup> Krueger, 1974.

- b) La pérdida de bienestar es mayor que el valor económico de la restricción.
- c) La búsqueda de rentas genera diferencias entre el costo social y el privado.

Al final concluye que la pérdida de bienestar para ciertos sectores en la India fue de casi 15,000 millones de rupias (1964) y que para Turquía, en ciertos segmentos de importaciones, fue del 15% del PIB (1968).

Un referente adicional lo constituye el trabajo de Cowling y Mueller, replantean la ecuación originaria de Harberger, aunque mantienen la idea del modelo de equilibrio parcial, y toman como punto de partida el hecho de que el monopolista fija el precio para maximizar sus ingresos. Por ende salen del segmento en que la elasticidad es igual a 1, es decir asumen que el monopolista podría subir el precio tanto como quiera. El otro tema relevante es que incorporan los conceptos de Tullock y Posner, añadiendo las variables relevantes a la cuantificación de los gastos por encima de los costos competitivos en el proceso de estimación de pérdida de bienestar.

Los resultados encontrados por Cowling y Mueller (Cowling & Mueller, 1978) son sorprendentes. Bajo diferentes consideraciones encuentran que la pérdida de bienestar para los Estados Unidos sería mayor que la estimada por Harberger entre 2.64 y 8.86 veces, lo cual implica pérdidas de bienestar entre el 3.96% y el 8.86% del PIB. Para la economía del Reino Unido encuentran valores que van del 3.86% al 7.2%.

El conjunto de las referencias citadas, las bases teóricas introducidas por Tullock y las ideas coasianas respecto de los costos sociales, sugieren que la pérdida de bienestar asociada a la búsqueda de rentas, más allá de las ganancias extraordinarias que puede obtener un monopolista, está asociada al diseño de las instituciones que participan en los procesos económicos, la eficiencia de las mismas y el sistema de justicia.

Hasta aquí el rent seeking y la pérdida de bienestar se asocia a mercados de bienes, pero ¿Qué pasa con los mercados de servicios? ¿Y qué con los servicios públicos?

## **2 Búsqueda de rentas en servicios públicos**

El termino “rent seeking” refiere a la búsqueda de rentas no asociadas al valor de los bienes que se intercambian en un mercado cualquiera, es decir los recursos involucrados en el rent seeking no adicionan valor a la sociedad, solo maximizan los beneficios del buscador de rentas. Como se vio en el capítulo anterior, Harberger y la dupla de Cowling/Mueller hicieron dos de las estimaciones de pérdida de bienestar más conocidas, en ambos casos referidas a productos industriales en mercados con poca o nula regulación. Pero ¿Y que de los mercados de servicios públicos? ¿Es posible encontrar rent seeking en servicios públicos?

Para responder a esta pregunta hay que partir de algunas definiciones básicas: bienes públicos, servicios públicos, obligación de servicio público y monopolios naturales.

Son bienes públicos aquellos en que el consumo de unos no afecta la cantidad disponible para que otros lo consuman (no rivales) y que nadie que desee consumirlos puede ser coartado en su deseo (“excludable” o no excluible).

Se entiende que los servicios públicos son de interés general, son esenciales para la vida de las comunidades pero no tienen que ser prestados, al menos no forzosamente por el Estado. En

esta categoría suelen agruparse servicios de agua potable, alcantarillado, electricidad, gas, telecomunicaciones y transporte (Comunidad Económica Europea, 2010)<sup>3</sup>.

La obligación de servicio público refiere a la responsabilidad del Estado para prestar algún tipo de servicio, esta obligación puede cumplirse directamente o vía terceros.

Son monopolios naturales aquellos cuyos costos marginales y medios son decrecientes, son usuales en actividades económicas que requieren de grandes infraestructuras que no es posible, o no conviene, duplicar. Este es el caso de algunas de las grandes redes primarias de agua potable, alcantarillado, energía y en cierto tipo de servicios de transporte.

Estas definiciones son relevantes por que los servicios públicos caen en una o varias de estas categorías, en algunos países uno o más órganos de gobierno pueden tener obligación de servicio público y dependiendo de la política local pueden prestarlo directamente o vía participación de privados. También son relevantes por que suelen estar asociados a fallas de mercado, fallas de gobierno, asimetrías de información y fuertes externalidades ambientales. En todo caso, para fines de este ensayo, baste decir que el devenir de la teoría y práctica económica ha llevado a una sola certeza, independientemente de quien los preste, necesitan regulación.

Los temas de regulación de servicios públicos están estrechamente ligados a los ciclos económicos de largo alcance: provisión directa, privatización, vuelta al Estado, reprivatización y gobernanza o participación público privada, etc. La ruta se puede seguir vía las escuelas económicas: algunos argumentando en favor de la privatización como un mecanismo de combate a la ineficiencia y corrupción del Estado (Savas, Torres), otros arguyendo en contra por el riesgo de captura del Estado (Stiglitz, Rose-Ackerman) y unos más incorporando al análisis la teoría del Principal-Agente y la Elección Pública. Bohem (Boehm, 2005, págs. 246-248) hace una apretada síntesis de esta evolución, por su relevancia se destaca que *“una industria puede utilizar el poder coercitivo del Estado, o poder público, para conseguir rentas privadas..... que los mecanismos tradicionales para conseguir rentas de monopolio, como el limit pricing o la integración vertical para crear barreras de entrada, son menos eficientes que las regulaciones”* (Stigler citado en Boehm, 2005) y que *“La teoría principal-agente, a su vez, permite explicar la discreción del regulador, la verdadera fuente de rentas monopolísticas y por qué las industrias tienen poder para influir en el regulador”* (énfasis del autor).

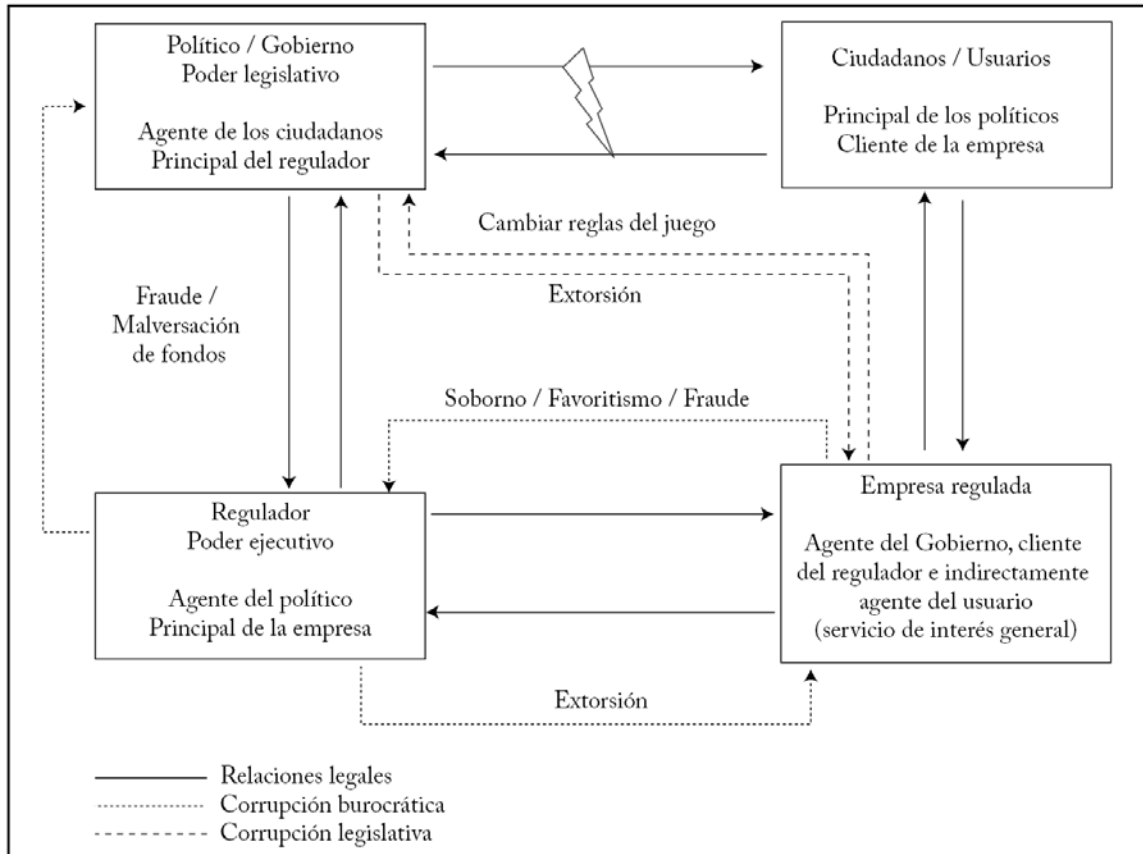
Hablar de “Estado, regulador, poder público” lleva al término *“political rent seeking”* (Bhagwati, Glazer, Pedersen, Thieblot), concepto que en la definición de Thieblot implica la búsqueda y captura de rentas del sistema político en general e incluso, extendiendo el concepto, de los contribuyentes utilizando a los gobiernos como intermediarios (Thieblot, 2010, pág. 23). Thieblot dice, refiriéndose específicamente a los sindicatos, que son buscadores de rentas y que lo hacen, al menos: de dos formas: i) Violando las leyes por desobediencia o ignorancia; y ii) Dishonrando los principios del estado de derecho estableciendo una relación corrupta y simbiótica con los legisladores. Todo para *“...asegurar para ellos mismos y sus miembros recompensas mayores que el valor acordado con la sociedad en un mercado libre”* (Thieblot, 2010, pág. 24).

Las ideas de Bhoem y Thieblot, enmarcadas en las teorías de Elección Pública y Agente-Principal, se pueden entender, gráficamente, como un mapa del rent seeking en servicios público.

---

<sup>3</sup> Artículos 14 (antiguo16) y 106 (antiguo 86)

Figura 3. **Mapa conceptual, búsqueda de rentas y captura**



Fuente: Boehm, F. (2005). Corrupción y Captura en la Regulación de los Servicios Públicos. Revista de Economía Institucional, 7(13), 245-263.

Todos estos conceptos sirven a la construcción de un marco teórico de referencia para tratar de responder a la pregunta inicial de este apartado ¿Hay búsqueda de rentas en servicios públicos?, particularmente ¿Hay búsqueda de rentas en servicios de transporte público?

En principio si, particularmente en servicios de transporte público en América Latina. Aunque en lo general no hay grandes infraestructuras troncales, excepto en los sistemas Metro y más recientemente en los sistemas BRT, si se dan altos niveles de concentración (monopolios u oligopolios); hay una fuerte relación entre organizaciones sindicales o uniones gremiales y partidos políticos (relaciones clientelares); la actividad siempre está asociada a fuertes fallas de mercado (ver Echeverry, Ibañez, & Hillón, 2004) y externalidades; hay problemas de Agente-Principal y en la definición de los derechos de propiedad; las regulaciones suelen ser débiles y discrecionales con bajos niveles de “enforcement”. En la siguiente sección se hace una aproximación a la tipificación de la búsqueda de rentas en servicios de transporte público y su evidencia empírica.

### 3 Aproximación a la tipificación y la evidencia empírica

En las siguientes líneas se propone una serie de variables o elementos que definirían la presencia de búsqueda de rentas y por ende una pérdida de bienestar para la sociedad. También se propone un sencillo método para una estimación general del tamaño de la pérdida.

En principio, se asume que las variables más relevantes para identificar la presencia de la búsqueda de rentas son: tipo de regulación, niveles de concentración, asimetrías de información, externalidades, relaciones clientelares, derechos de propiedad y la existencia o no de mecanismos de protección a los usuarios. El caso empírico es el Área Metropolitana de Monterrey Nuevo León (México), específicamente los servicios de ruta fija que se engloban bajo la denominación de servicios tradicionales.

Para cada variable se puede establecer un “vector” que haría más o menos probable la búsqueda de rentas. Así por ejemplo una regulación discrecional sería una condición que haría posible la búsqueda de rentas, por oposición contratos reglados que contengan mecanismos de verificación e intercambio de información sustantiva minimizarían la posibilidad de la búsqueda de rentas. Bajo el mismo enfoque altos niveles de concentración harían mas probable la búsqueda de rentas, bajos niveles de concentración la minimizan. En la siguiente tabla se presentan las variables, el vector aplicable y la “dirección” que a juicio del actor corresponde; luego en los párrafos siguientes se argumenta cada uno de ellos.

Tabla 1. **Variables asociadas a la búsqueda de rentas y su “vector” de presencia**

Variable	Minimiza la búsqueda de rentas	Favorece la búsqueda de rentas	Evidencia en el caso empírico
Tipo de regulación	Contratos Reglados	Discrecional	Discrecional
Concentración	Baja	Alta	Alta
Asimetría de información en variables substanciales del servicio (oferta realmente prestada e ingresos de los prestadores)	Débil	Fuerte	Fuerte
Externalidades (Accidentes de Tránsito)	Bajas	Fuertes	Fuertes
Relaciones clientelares (actores políticos, funcionarios públicos, sindicatos u otras organizaciones como prestadoras de los servicios)	No existen	Existen	Existen
Claridad en la asignación de derechos de propiedad	Alta	Baja	Baja
Mecanismos de protección al usuario	Existen y son eficientes por que corrigen la falla denunciada	No existen o son ineficientes por que no corrigen la falla denunciada	No existen o son ineficientes

Fuente: Elaboración propia



### 3.1 Tipo de regulación

La regulación de los servicios de Transporte Público en el Área Metropolitana de Monterrey (AMM) se puede encontrar en la Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable (LTMS) y su reglamento. De estos instrumentos derivan las concesiones y los permisos mediante los que se “focalizan” y precisan las obligaciones de prestadores de los servicios (Artículos 60, 69, 77 y 78).

La autoridad y órgano regulador es la Agencia para la Racionalización y Modernización del Sistema de Transporte Público de Nuevo León (AET) cuyo objeto es “... *regular la movilidad de pasajeros y el transporte de carga, el transporte público de pasajeros lo podrá proporcionar el Estado, o lo encomendará a personas físicas o morales, mediante el otorgamiento de concesiones y permisos en los términos que señala esta Ley y su Reglamento, bajo los principios rectores de racionalización, modernización, uso adecuado y el mejor aprovechamiento de las comunicaciones viales en beneficio de la sociedad.*” La Agencia tiene un órgano auxiliar, el Consejo Estatal de Transporte y Vialidad (CETYV), de “*..participación ciudadana con las características de ser técnico, especializado, de carácter consultivo, descentralizado del Gobierno del Estado, con autonomía técnica y presupuestal, personalidad y patrimonio propio, no tendrá carácter de autoridad y sus integrantes ocuparán cargos honoríficos*” (Artículo 8 de la LTMS, el énfasis es del autor).

Las funciones del Consejo encuentran marco de referencia en la idea de “*Servir como foro de concertación para conciliar y equilibrar las opiniones y los beneficios de los sectores público, social y privado, en la discusión, análisis y solución de la problemática relativa al servicio público de transporte y de la vialidad*” (Artículo 9 fracción I de la LTMS) y de ahí deriva su participación en las decisiones fundamentales del Sistema (tarifa, nuevos servicios, nuevas tecnologías, etc.). Las funciones asignadas al CETYV se caracterizan por los términos “opinar, proponer, colaborar, realizar estudios” bajo el mecanismo de “solicitud-consulta al Consejo-recomendación”. El análisis técnico y discusión se hace en el seno de las Comisiones del CETYV (5 permanentes más las necesarias, Artículo 12 de la LTMS) que emite un recomendación que se rechaza o confirma por el pleno del Consejo; la recomendación no tiene carácter vinculante.

Así, la integración del Consejo es relevante al momento de que se votan las recomendaciones para el regulador. Dado que cada voto vale una unidad la composición es relevante, si bien está ha variado a lo largo del tiempo, no la dominancia de prestadores de los servicios y funcionarios públicos (ver evolución de la composición en la Tabla 2).

Tabla 2. **Composición histórica del Consejo Estatal del Transporte y Vialidad**

Consejeros	Decreto 117 9/11/1987 Ley que crea el Consejo Estatal de Transporte	Decreto 393 25/10/2000 Ley de Comunicaciones y Transportes	Decreto 429 30/09/2006 Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable
Entidades Públicas	13	15	16
Universidades	2	2	2
Cámaras y otros organismos empresariales	3	3	9
ONG's	1	2	2
Organizaciones que representen el interés de trabajadores usuarios		2 (1)	2 (1)
Legislativo			1
Prestadores de los servicios		7 (2)	10
Organizaciones Obreras y Sector Popular	4 (3)		
Estudiantes	2		
Usuarios			3 (4)
Total	25	31	45
% de votos de usuarios	0 %	0 %	6.66 %

Fuentes: Las Leyes citadas

(1) Por designación de un funcionario Estatal de primer nivel.

(2) Por designación del organismo regulador del Transporte.

(3) Refiere textualmente a organizaciones del Partido Revolucionario Institucional.

(4) Refiere a un proceso de designación encabezado por la Secretaría General de Gobierno, no se encontró evidencia de que a la fecha se haya realizado.

Otro manera de reforzar la idea de la regulación discrecional es mediante el análisis del Acuerdo que estable las de operación de un sistema de peajes electrónicos en las unidades de transporte urbano de ruta fija o de cualquier modalidad en el área Metropolitana de Monterrey y Poblaciones Conurbadas (Agencia para la Racionalización y Modernización del Sistema de Transporte Público de Nuevo León, 2009). De la lectura de este documento se desprende que se otorga una concesión a los mismos prestadores del servicio por asignación directa para que “... *implemente y opere un sistema electrónico de peajes*”, se prevé la implantación de una tarifa más alta que la ordinaria (para desincentivar el pago en efectivo) pero no se establecen plazos, estándares de calidad, especificaciones técnicas, mecanismos para la atención del usuario o solución de controversias ni mecanismos de auditoría. El acuerdo refiere a una futura emisión de “...*las reglas particulares de operación del sistema de prepago y todas las concernientes a la atención del usuario...*” (Agencia para la Racionalización y Modernización del Sistema de Transporte Público de Nuevo León, 2009), sin encontrar publicación alguna a la fecha.

De la información presentada se puede decir que, en una regulación discrecional con un órgano consultivo ampliamente dominado por los prestadores de los servicios, que el vector de regulación favorecería la búsqueda de rentas.

## 3.2 Concentración

En la variable de concentración se asume que a más concentración mayores incentivos a la búsqueda de rentas. Si bien la caracterización de los monopolios, en cualquiera de sus variantes se puede hacer de diversas formas, en este caso solo aludiremos a las conclusiones del estudio de Aguilar (1994), a una actualización de los niveles de concentración utilizando como proxy la oferta y al proceso de integración vertical implícito en la concesión de prepago.

Aguilar (1994) hace un análisis económico de la industria del transporte público en el AMM y aunque encuentra índices de concentración y poder monopólico relativamente bajos concluye que *“El sistema de autobuses urbanos del AMM se maneja de forma oligopólica, en dos sectores básicos: 66.43% en manos de centrales obreras (CTM y CROC en su mayor parte), bajo el esquema de permisionarios; y el 33.57% restante por empresarios privados...”* (Aguilar, 1994, pág. 33). Por otro lado, si se asume que los miembros del oligopolio tenderán a maximizar sus ingresos y reducir sus costos la oferta tiende a igualarse con la demanda, de ahí que se utilice la oferta como un proxy de la concentración como se muestra en la Tabla 3.

Tabla 3. **Concentración por tipo de organización por veh-km ofertados**

GRUPO	VEH-KM POR DÍA	%	CONSOLIDADO	TIPO
CROC	73,562	4.22%	66.84%	ORGANIZACIONES SINDICALES O GREMIALES
CTM	4,148	0.24%		
CTM-FEAT	583,563	33.47%		
CTM-GPE	199,002	11.41%		
CTM-SNAT	236,906	13.59%		
TIERRA Y LIBERTAD	47,017	2.70%		
VIAS INTERREGIONALES	21,352	1.22%		
HERNAN MARTINEZ	42,174	2.42%	33.16%	ORGANIZACIONES EMPRESARIALES
HUINALA	15,183	0.87%		
LAZCANO	135,056	7.75%		
MARIN HIGUERAS	9,348	0.54%		
MARTINEZ CHAVARRIA	233,860	13.41%		
MARTINEZ GARCIA	104,807	6.01%		
MONTERREY SATELITE	8,072	0.46%		
SALINAS VICTORIA	8,865	0.51%		
SENDA	16,671	0.96%		
TUPSA	4,082	0.23%		
TOTAL GENERAL	1,743,668	100.00%	100.00%	

Fuente: Análisis propio con base en la base de datos de operación AET 2012.

El resultado es sorprendente, 18 años después la composición es prácticamente la misma 67% organizaciones sindicales y gremiales y 33% empresas. Lo relevante aquí es que pocos grupos controlan todo el sistema, que las organizaciones sindicales siguen manejando más del 66% de toda la oferta y que han ido consolidando su organización por la conformación de la Asociación de Transporte Público de Nuevo León A.C. y la Empresa Enlaces Inteligentes concesionaria del Sistema de Prepago (ver [http://nl.gob.mx/?P=aet\\_prepago\\_urbano](http://nl.gob.mx/?P=aet_prepago_urbano) y [www.tarjetaferia.com](http://www.tarjetaferia.com)), de ahí el tema de la concentración vertical.

Como se sabe uno de los episodios más famosos en temas de regulación de monopolios es la segmentación de la AT&T (Ma Bell) en las Baby Bell, simple y llanamente se dividió la

empresa originaria por territorios y por desagregación vertical. En el caso que nos ocupa ocurre a la inversa, a los actuales prestadores del servicio se les otorgó una concesión para explotar el sistema de prepago en su modalidad (transporte urbano) y en todas aquellas en donde los prestadores consintieran en establecer contratos de afiliación. Su posición oligopólica se fortalece y el Estado no solo optó por introducir un sistema de prepago diferente al que ya poseía (Tarjeta Mía, Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey) si no que renunció a ser el propietario e integrador de las tecnologías de recaudo y gestión del sistema de transporte público del AMM.

El vector de la variable concentración favorecería la búsqueda de rentas en nuestro caso empírico.

### **3.3 Asimetrías de información**

Existe asimetría de información cuando una de las partes de una transacción no cuenta con la información suficiente respecto del bien o servicio que se va a comprar; es una falla de mercado y produce ineficiencias en la asignación de recursos.

En este caso la transacción se centra en el intercambio de un servicio de transporte a cambio del pago de una tarifa, la información relevante para los usuarios es: tarifa, itinerario, hora de inicio de los servicios, frecuencia de paso (en general la programación de los servicios según el día, época del año y la hora del día), hora de terminación de los servicios y el estado físico de las unidades. De todas estas variables, las más relevantes serían el cumplimiento de los itinerarios, la frecuencia de paso y la regularidad en el cumplimiento de las frecuencias de paso. Todas ellas relacionadas con el tiempo de viaje de los usuarios.

Los usuarios tienen dos formas de conocer estas variables: por medio de la experiencia de viaje diaria y por medio de la información que el regulador les proporcione. El primer medio solo da “una experiencia” no garantiza que la siguiente sea igual, en el segundo medio hay dos vertientes: la de los medios de información virtual o impresa y la de la información en campo. La primera vertiente se cumple parcialmente vía acuerdos con terceros (por ejemplo [www.rutadirecta.com](http://www.rutadirecta.com) solo muestra itinerarios) y en la misma página web del regulador ([http://nl.gob.mx/?P=aet\\_mapa\\_rutas\\_interactivo](http://nl.gob.mx/?P=aet_mapa_rutas_interactivo)) que muestra itinerarios, horarios de servicio, tarifa y frecuencia. La segunda vertiente no tiene expresiones más allá de la identificación de las rutas que se detienen en un paradero, por esta vía no es posible conocer itinerarios, horarios o frecuencias de paso.

El problema de estos mecanismos es de capacidad (por la reducida cantidad de información que ofrecen), de acceso (de los habitantes de Nuevo León solo el 42.5 % tiene acceso a internet y el 50% usa computadora (Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2011) y de oportunidad pues la información es de referencia y no refleja lo que ocurre en tiempo real.

Otra manera de abordar el tema de la asimetría de información tiene que ver con el acceso de información desde el regulador. Por tratarse de una concesión de servicio público cuya contraprestación es el usufructo de la tarifa es relevante que el regulador conozca la demanda, los ingresos y las variables de operación necesarias para saber si los prestadores cumplen con los mínimos exigidos. Aún y cuando las unidades de transporte público están equipadas con barras contadoras, GPS y validadores de tarjetas sin contacto hasta donde se sabe el regulador no tiene acceso a los datos que estas herramientas tecnológicas generan; al menos no hay

evidencia de datos de este tipo en su página web ([http://www.nl.gob.mx/?P=transporte\\_publico](http://www.nl.gob.mx/?P=transporte_publico)).

La relevancia del tema se comprueba si se comparan las cifras de demanda que se pueden encontrar en documentos oficiales: la primer fuente es el Plan Sectorial de Vialidad y Transporte y la otra el Segundo Informe de Gobierno de la Administración Estatal. De la primer fuente se puede saber la partición modal, el total de viajes diarios y la tasa de crecimiento de los viajes; si se siguen esas cifras y se actualizan el total de viajes diarios en transporte público ascendería a 3.95 millones de viajes<sup>4</sup>. En la segunda fuente se pueden encontrar que el 48% de los usuarios pagan con la tarjeta Feria y que se registran 1,100,000 transacciones lo que implica que el total de viajes en transporte público sería de 2.29 millones por día<sup>5</sup>. Un diferencial de 1.65 millones de viajes por día.

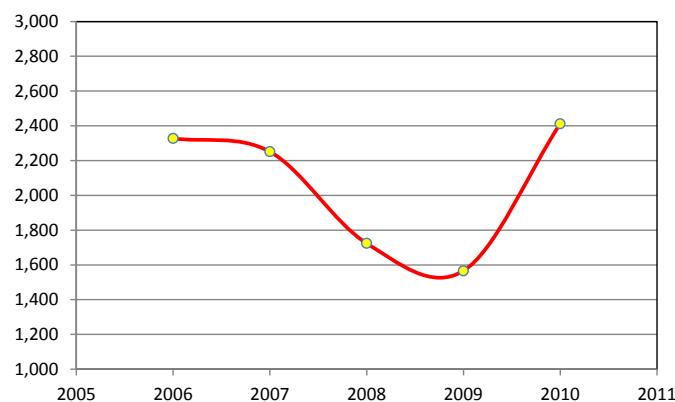
¿Es relevante la asimetría de información? Si, si la desviación en la frecuencia de paso promedio del sistema representa el 17% del tiempo de viaje<sup>6</sup>. Se sabe que los usuarios eligen medio de transporte en función del costo generalizado de viaje (tarifa más valor del tiempo de viaje) y que los tiempos de espera se penalizan en la percepción de los usuarios.

El vector de la variable asimetrías favorecería la búsqueda de renta, a mayor asimetría mayores condiciones para la búsqueda de rentas.

### 3.4 Externalidades

Los accidentes de tránsito en donde participa un vehículo de transporte público son persistentes en el AMM. Según las estadísticas disponibles en [http://www.nl.gob.mx/?P=transporte\\_publico](http://www.nl.gob.mx/?P=transporte_publico) el año 2010 se registraron 2,412. Más allá de la cifra y las comparaciones o índices que puedan hacerse con su magnitud lo relevante es la persistencia y su comportamiento cuando se sabe que el número de vehículo o vehículos kilómetro no crece en las mismas proporciones (ver Figura 4). El vector de la externalidad accidentes de tránsito sugeriría la presencia de búsqueda de rentas.

Figura 4. **Accidentes de tránsito de transporte público en el AMM**



Fuente: [http://www.nl.gob.mx/?P=transporte\\_publico](http://www.nl.gob.mx/?P=transporte_publico)

<sup>4</sup> Cálculos propios con base en Consejo Estatal de Transporte y Vialidad, 2009 (pág. 36)

<sup>5</sup> Cálculos propios con base en Gobierno del Estado de Nuevo León, 2011 (pág. 155)

<sup>6</sup> La desviación en las frecuencias de paso promedio del sistema es de +/- 10 minutos y el tiempo de viaje promedio en transporte público es del orden de 60 minutos (10/60=16.77%), cálculos propios con base en Consejo Estatal de Transporte y Vialidad (2009, pág. 12) y de la base de datos operacional AET 2012.

### **3.5 Relaciones clientelares**

Para los fines de este ensayo se entiende como relaciones clientelares aquellas que se dan en el entorno de la administración pública, el sistema de partidos, la política o entidades (personas físicas o morales) relacionadas con cualquiera de las anteriores y que intercambian información, servicios o cualquier tipo de recursos esperando ser retribuidos de cualquier forma posible (recursos, privilegios, acceso a servicios, empleo, etc.).

Aunque este tipo de relaciones se pueden establecer con particulares aquí referiremos solo las relaciones que se dan entre los actores que ocupan posiciones dentro del sistema político del Estado de Nuevo León, su administración pública y las organizaciones sindicales o gremiales que actúan dentro del sistema de transporte público.

En el Estado de Nuevo León los cargos de elección popular más relevantes son la gubernatura, las nueve alcaldías del AMM y las 42 curules del Congreso Local (22 curules). Las últimas elecciones fueron en 2009 y el Partido Revolucionario Institucional ganó la gubernatura, cinco de las nueve alcaldías del AMM y, junto con sus aliados políticos, la mayoría en el Congreso Local. Son parte del Partido Revolucionario Institucional la Confederación de Trabajadores Mexicanos (CTM) y la Confederación Revolucionara de Obreros y Campesinos (CROC).

De los 45 consejeros en el Pleno del Consejo Estatal de Transporte y Vialidad 12 pertenecen al Ejecutivo Estatal o son nombrados directamente por el Gobernador o algún Secretario y/o ratificado por el regulador, hay 5 Alcaldes emanados del Partido Revolucionario Institucional y las centrales obreras del PRI (CTM y CROC), directamente o vía la Asociación de Transporte Público de Nuevo León, aportan otros 5 consejeros. En total 22 consejeros de un total de 45. Si votan en bloque o no es un tema que no se analiza aquí, solo se señalan las relaciones y se sugiere que si uno de los órganos relevantes a la toma de decisiones puede ser capturado entonces hay condiciones para que se de la búsqueda de rentas.<sup>7</sup>

### **3.6 Derechos de propiedad**

La manera más simple de definir los derechos de propiedad sería refiriéndolos a la asignación de lo que le corresponde a cada quien, en el contexto de una transacción de mercado incluyendo aquellos efectos (positivos y negativos) difíciles de percibir y medir y que muchas veces no pueden ser conectados de forma clara y directa con quien los origina.

En el transporte público se entiende como la asignación de itinerarios, horarios y tipos de servicios por prestar. En un sentido práctico tiene que ver con las porciones de mercado que cada prestador de servicio puede explotar (por lo tanto con sus ingresos) y que no siempre son exclusivas, claras o respetadas por los mismos prestadores del servicio. En otro sentido también tienen que ver con la obligación de prestar el servicio con las características comprometidas, cuando esto no se cumple se atenta contra el derecho del usuario a ser provisto de los servicios que requiere.

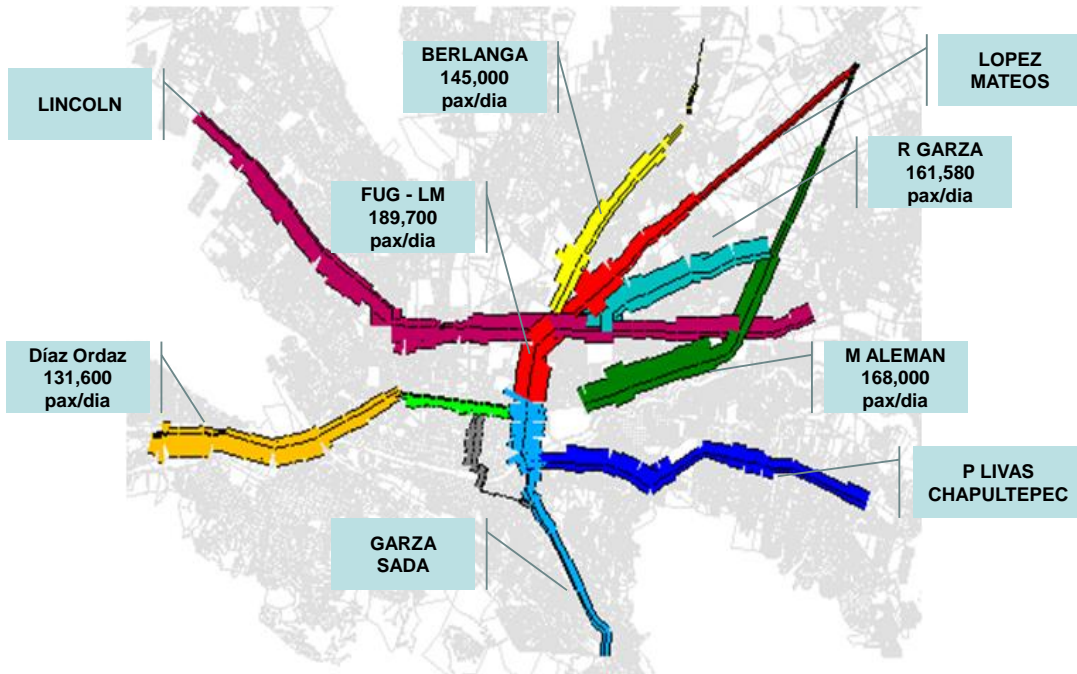
Para el caso de referencia hay dos enfoques que ilustran sobre la claridad de la asignación de los derechos de propiedad: la dominancia por zonas (monopolios regionales) y la concentración en la zona centro.

---

<sup>7</sup> Las fuentes son la página del Congreso Local (<http://www.hcnl.gob.mx/>), la de la Comisión Estatal Electoral (<http://www.cee-nl.org.mx/>) y Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable del Estado de Nuevo León.

La dominancia por zonas se ilustra por la demanda en corredores (ver Figura 5) y mediante el análisis de oferta en corredores de alta demanda (ver Tabla 4). El primero sirve para ilustrar la localización de los corredores y enfatizar que son los de mayor demanda. En la segunda referencia se aprecia como hay una clara dominancia en la mayoría de los corredores, en cinco corredores el diferencial entre el primero y el segundo lugar es mayor del 73%, en otros cinco el diferencial entre el primero y el segundo lugar esta entre 14% y 24 % y solo en uno es de solo el 4%.

Figura 5. **Corredores de alta demanda**



Fuente : Consejo Estatal de Transporte y Vialidad (2009)

Tabla 4. Dominancia en corredores de alta demanda

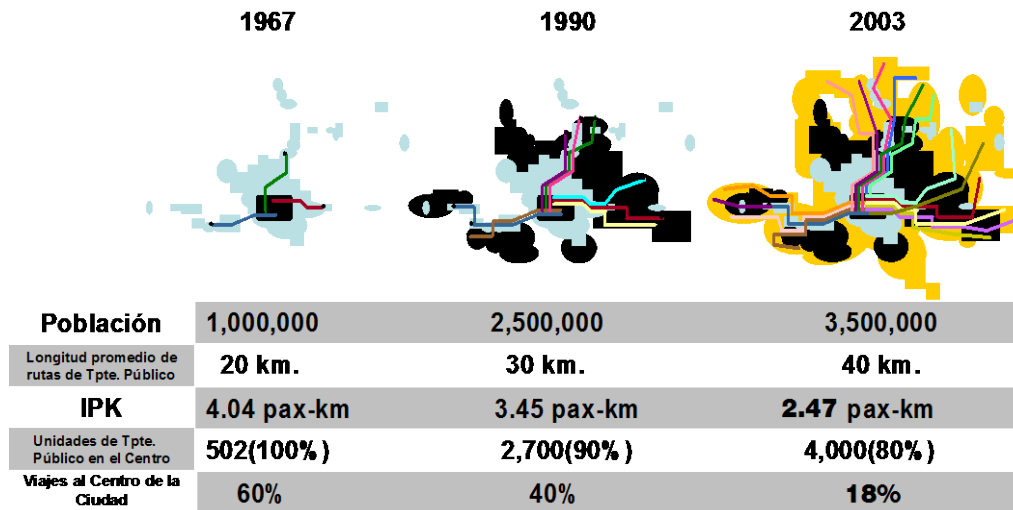
CORREDOR - GRUPO	CTM FEAT	CTM SNAT	TRANSREGIO	GRUPO LAZCANO	MARTÍNEZ GARCÍA	HERNÁN MARTÍNEZ	CROC	CTM GUADALUPE	OTRAS	Total
DÍAZ ORDAZ	<b>39%</b>		8%	8%	34%			5%	5%	100%
LINCOLN	1%		<b>97%</b>		1%				1%	100%
RUIZ CORTINES	7%	1%	19%	1%	<b>59%</b>			4%	8%	92%
DIEGO DÍAZ	<b>82%</b>	8%						3%	8%	92%
RAÚL SALINAS	31%	<b>50%</b>	5%		14%					100%
SENDERO	<b>90%</b>	4%	1%		5%					100%
PABLO LIVAS - CHAPULTEPEC	26%		<b>41%</b>	6%		23%		3%		100%
GARZA SADA	1%	11%	22%	17%		3%	<b>46%</b>		1%	99%
RÓMULO GARZA	<b>84%</b>	4%	9%		3%					100%
MIGUEL ALEMÁN	<b>84%</b>	10%	4%							99%
FELIX U. GÓMEZ - LÓPEZ MATEOS	<b>81%</b>	0%	3%	8%	3%			4%		100%

Fuente: Cálculos propios con base en datos proporcionados por el Consejo Estatal del Transporte.



En contraste, en el centro del AMM la demanda ha ido disminuyendo hasta ubicarse por abajo del 20% pero no la flota, todavía en 2003 el 80% de la unidades llegaban a esta zona de unos 8 km<sup>2</sup> (Figura 6). Este fenómeno se explicaría por la incertidumbre que una reorganización en el centro produciría en las zonas de dominancia, mejor mantener la dominancia en las zonas de crecimiento y admitir sobre ofertas en una zona limitada.

Figura 6. **Demanda y derechos de propiedad-traslape de rutas**



Fuente: Plan Sectorial de Transporte y Vialidad (CETVYV, 2009)

Esta idea, la de la falta de claridad en la asignación de derechos de propiedad, parece confirmarse con la información de accidentes de tránsito en que participan vehículos de transporte público. Se sabe que el 37% de los accidentes en que participa el transporte público son choques laterales mientras que cuando se trata de vehículos particulares apenas es el 17%, también se sabe que el 57% de los accidentes en que participa un vehículo de transporte público tienen como causas invadir carril, no guardar distancia o rebasar de forma indebida<sup>8</sup>

La asignación de derechos de propiedad más clara posible implica exclusividad de un corredor o una zona y esto solo se logra con intervenciones profundas, implantación de tecnologías universales en manos del regulador y/o la construcción de infraestructura especializada. En el otro sentido, los derechos de propiedad se vuelven poco claros en la medida que más de una ruta comparte algún segmento de itinerario o paradero.

En un arreglo de esta naturaleza, monopolios regionales con zonas donde todos confluyen, las zonas de crecimientos se dan hacia las periferias y la consecución de favores y tratos preferenciales para obtener extensiones y ampliaciones de rutas puede ser la vía para la búsqueda de rentas.

<sup>8</sup> Los porcentajes proceden de la estadística de 2006 y se pueden ver en [http://cetyv.gob.mx/estadisticas/acc\\_2006/tabla5.htm](http://cetyv.gob.mx/estadisticas/acc_2006/tabla5.htm) y [http://cetyv.gob.mx/estadisticas/acc\\_2006/tabla10.htm](http://cetyv.gob.mx/estadisticas/acc_2006/tabla10.htm)

### 3.7 Mecanismos de protección al usuario

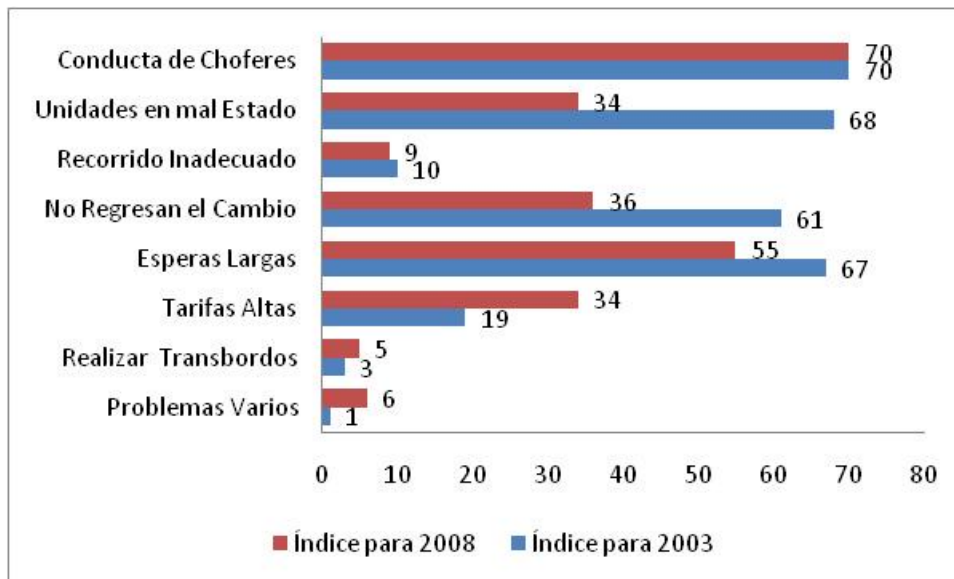
La actuación de los monopolios se manifiesta por la imposición de sus intereses sobre los de los usuarios. Por eso la regulación de cualquier forma de monopolio, incluso en los naturales, tiene que estar orientada a la protección de los usuarios.

En el caso de los servicios de transporte público las manifestaciones más elementales se ven en disminución de la calidad y seguridad de los servicios (limpieza, accidentes de tránsito, estado físico de las unidades, buen trato, etc.), en un sentido más amplio la actuación monopólica se manifestaría en una disminución de la cantidad ofertada de dos formas: áreas sin cobertura y aumentos en la frecuencia de paso.

La Ley de Transporte para la Movilidad Sustentable y su Reglamento disponen que la Agencia Estatal de Transporte actúen para controlar, inspeccionar y vigilar la actuación de los prestadores del servicio (Artículos 4, 6, 23, 33, 66 y del 90 al 100), a tal efecto dispone de dos formas de hacerlo: la Coordinación de Atención Comunitaria y la Dirección de Transporte. La primera administra el mecanismo de “Quejas” (vía telefónica 20 20 73 33 y 01 800 70 70 911) y la segunda es la responsable de la revista mecánica y la supervisión de la operación en campo; el mecanismo primario es la multa.

No se encontró información que permita evaluar la eficiencia de estos mecanismos, la única información pública que se localizó es una comparativo de la percepción de los usuarios entre 2003 y 2008, destacando que los usuarios perciben como principales problemas el trato de los choferes, largas esperas, no regresar el cambio, las unidades en mal estado y las altas tarifas (ver Figura 7).

Figura 7. **Percepción de los usuarios**



Fuente: Plan Sectorial de Transporte y Vialidad, figura 69 página 98 (CETYV, 2009)

Respecto del enfoque de fondo, las variables que tienen que ver con la disponibilidad de los servicios y el tiempo de viaje, solo es posible hacer una aproximación en dos

vertientes: la cobertura y la no disponibilidad del servicio por disminución de la frecuencia.

En el Plan Sectorial de Transporte y Vialidad se puede encontrar que la cobertura espacial de los servicios de transporte público es del 98% (Gobierno del Estado de Nuevo León, 2009, pág. 71). Si se toman como referencia los datos de demanda, partición modal y crecimiento de los viajes ya citados, se actualizan a 2012 y se considera una distribución uniforme de la población resultaría entonces que el 2% no atendido implica dejar de servir unos 160,556 viajes diarios<sup>9</sup>.

Respecto de la disminución en frecuencia de paso lo mejor sería contar con una estimación de la frecuencia de paso que la demanda requiere y luego comprobar que tanto se apartan de esta los servicios prestados en un punto dado. En este caso solo se hace una aproximación general.

De la base de datos operacionales 2012 se sabe que la frecuencia promedio de paso es de 16 minutos, la promedio máxima de 26 y la promedio mínima de 5 minutos; si se asume una distribución uniforme y se acepta que la mitad de la desviación en la frecuencia de paso es atribuible a factores que no dependen del prestador de los servicios significaría entonces que el 25% de los viajes sufren una pérdida de 5 minutos por cada viaje que hacen.<sup>10</sup> Si estas cifras se expresan en tiempo, su valor ascendería a 244,179 horas – hombres por día.

En la síntesis de este apartado se puede decir que no hay suficiente información pública para saber si los mecanismos de protección al usuario son eficientes o si los servicios no prestados, por falta de cobertura o aumento en la frecuencia de paso, son muchos o pocos. No obstante si se identifica persistencia en la percepción negativa de los usuarios y una cierta pérdida de bienestar de los usuarios que podría ser una manifestación de la ineficiencia de los mecanismos de protección de los usuarios y por ende estar ligado a la búsqueda de rentas.

### **3.8 Pérdida del bienestar**

Los métodos de Harberger y el de Cowling/Mueller para medir la pérdida de bienestar por monopolios y búsqueda de rentas están basados en medir divergencias y se diferencian en que uno utiliza como referente las ventas totales y el otro la utilidad neta. En nuestro caso no hay información disponible para un cálculo de esta naturaleza, así que solo se plantea una sencilla metodología de aproximación.

La idea central del monopolio y la búsqueda de rentas es que tienen la capacidad para decidir la cantidad de servicios o productos que prestan, en el mejor de los casos inciden significativamente en cantidad y precio. Aunque es posible un análisis y aproximación por el lado de los precios solo se utiliza la idea de los servicios no prestados o su disminución por disminución en la frecuencia de paso que se perfiló en el apartado anterior.

---

<sup>9</sup> Cálculos propios con base a datos del Plan Sectorial de Transporte y Vialidad ( Gobierno del Estado de Nuevo León, 2009).

<sup>10</sup> Cálculo propio con base en la Base de Datos de Operación AET 2012.

En el numeral anterior se cuantificaron los viajes no servidos (160,566 por día) y se estimó la incidencia por la disminución en la frecuencia de paso (5 minutos en el 25% de los viajes diarios) lo cual lleva a 244,179 horas-hombre diarias. Si esto es así entonces el valor de la pérdida para la sociedad se obtiene multiplicando esta cantidad por el valor unitario del tiempo (\$ 22.63 por hora<sup>11</sup>) lo que equivale a \$ 3.64 millones de pesos diarios o \$ 948 millones de pesos anuales equivalentes al 0.13% del PIB del Estado de Nuevo León a marzo de 2012<sup>12</sup>.

## 4 Conclusiones

La literatura refiere la búsqueda de rentas estrechamente ligada a los monopolios y su análisis se centra en bienes no en servicios públicos. Este enfoque o matiz se entendería por la originaria tendencia a que los servicios públicos se prestaran directamente por los Gobiernos aunque luego, mediante los procesos de privatización, se haya permitido la participación de los privados. No obstante la participación de los privados, por la naturaleza de monopolio natural que tienen algunos de los servicios públicos, siempre ha sido limitada. De cualquier forma un segmento de los servicios públicos que opera, para fines prácticos, como un mercado con baja o nula regulación es el de los servicios de transporte público; en este mercado sí puede haber muchos participantes compitiendo en el mercado y por el mercado.

En la literatura revisada no se encontraron análisis de búsqueda de rentas en servicios públicos excepto algunos en que se utiliza el método de Cowling / Mueller, relacionados con telefonía. No obstante no hay razón para suponer que la búsqueda de rentas no se presenta en el mercado de los servicios públicos, de hecho Thieblot extiende la idea y caracteriza a los sindicatos capturando rentas de los ciudadanos utilizando las estructuras de gobierno como intermediarios.

En este ejercicio se hace un planteamiento para tipificar la búsqueda de rentas en servicios públicos y se utiliza como caso de referencia los servicios de transporte público del AMM. Si la tipificación propuesta y la orientación de sus vectores de presencia son acertadas confirmaría la existencia de búsqueda de rentas y en una aproximación muy general ubicaría la pérdida de bienestar en el orden de los \$ 948 millones de pesos anuales equivalentes al 0.13% del PIB del Estado de Nuevo León.

---

<sup>11</sup> (STC Metrorrey, 2012, pág. 176)

<sup>12</sup> Cálculo propio con base a la estimación de PIB de la Secretaría de Economía del Estado de Nuevo León consultado en <http://sg.nl.gob.mx/DataNL/files%5CDNL00000379.pdf> el 28/04/2012.

## 5 Bibliografía

- Agencia para la Racionalización y Modernización del Sistema de Transporte Público de Nuevo León. (24 de Junio de 2009). Acuerdo que establece las bases de operación de un Sistema de Peajes Electrónicos en las Unidades de Transporte Urbano de Ruta Fija o de cualquier otra modalidad en el Área Metropolitana de Monterrey y Poblaciones Conurbadas. Monterrey, Nuevo León: Periódico Oficial del Estado de Nuevo León.
- Aguilar, D. (Noviembre de 1994). El Sistema de Autobuses Urbanos en el AMM: evolución histórica y situación actual, un análisis económico. *Ensayos*, XIII(2), 1-35.
- Boehm, F. (2005). Corrupción y Captura en la Regulación de los Servicios Públicos. *Revista de Economía Institucional*, 7(13), 245-263.
- Comunidad Económica Europea. (3 de Marzo de 2010). Tratado de Funcionamiento de la Comunidad Económica Europea. España: Diario Oficial de la Comunidad Europea.
- Consejo Estatal de Transporte y Vialidad. (2009). *Plan Sectorial de Transporte y Vialidad*. Monterrey: Periodico Oficial del Estado de Nuevo León.
- Cowling, K., & Mueller, D. C. (Dec de 1978). The Social Cost of Monopoly Power. *The Economic Journal*, 88(352), 727-748.
- Echeverry, J. C., Ibañez, A. M., & Hillón, J. C. (2004). *The Economics of Tranmilenio, a Mass Transyt Sistem for Bogota*. Universidad de Los Andes, CEDE, Bogota.
- Gobierno del Estado de Nuevo León. (2009). *Plan Sectorial de Transporte y Vialidad*. Monterrey, Nuevo León, México: Periodico Oficial del Estado.
- Gobierno del Estado de Nuevo León. (2011). *Segundo Informe de Gobierno*. Monterrey.
- Harberger, A. C. (Mayo de 1954). Monopolly and resource allocation. *The American Economic Review*, 44(2), 77-87.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2011). *Estadísticas sobre disponibilidad y uso de tecnologías de información y comunicaciones en los hogares 201*. Aguascalientes: INEGI.
- Krueger, A. O. (Junio de 1974). The Political Economy of Rent Seeking Society. *The American Economic Review*, 64(3), 291-303.
- STC Metrorrey. (2012). *Análisis Costo Beneficio de la Línea 3 del Sistema de Transporte Colectivo Metrorrey*. Monterrey.
- Thieblot, A. (Winter de 2010). Unions, the Rule of Law, and Political Rent Seeking. *Cato Journal*, 30(1), 23-44.
- Tullock, G. (Junio de 1967). The Walfer cost of tariffs, monopolies and theft. *Western Economic Journal*, 5(3), 224-233.