



COMISIÓN FEDERAL DE COMPETENCIA
MÉXICO



Regulación y competencia en el autotransporte foráneo de pasajeros *

Mayo, 2010

Resumen

Este documento analiza el marco regulatorio, la estructura y desempeño de la industria del autotransporte foráneo de pasajeros. Muestra evidencia de niveles bajos de competencia que derivan en precios altos para los usuarios. Identifica que esta situación está asociada con economías de escala y barreras regulatorias que inhiben la entrada de varios competidores en un mismo mercado. También propone medidas para superar estas barreras e incrementar la competencia en beneficio de los consumidores.

* Este documento es un resumen del estudio "Regulación y Competencia en el Transporte Foráneo de Pasajeros II" preparado por Nelly Aguilera como parte del programa "Proceso para el fortalecimiento del marco regulatorio para la competitividad en México" que inició el Ejecutivo Federal en enero del 2008 en colaboración con la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE). El estudio fue revisado y discutido por el Grupo Técnico de Competencia de este programa, el cual fue integrado por funcionarios de la Comisión Federal de Competencia, expertos de la División de Competencia de la OCDE y especialistas independientes. Las opiniones expresadas y argumentos aquí empleados no reflejan necesariamente la opinión oficial de la OCDE ni de los gobiernos de sus países miembros.

I. Introducción

Este documento analiza el marco regulatorio, la estructura y desempeño de la industria del autotransporte foráneo de pasajeros. Encuentra evidencia de niveles bajos de concurrencia y estima su impacto en hasta casi 10 por ciento del precio, en el servicio de primera clase. El documento identifica que las posibles razones de esta estructura y desempeño son una estructura de costos que sólo soporta una empresa por mercado relevante y la presencia de barreras regulatorias a la entrada. En consecuencia, ofrece recomendaciones para eliminar estas barreras y permitir una mayor concurrencia y competencia en beneficio de los consumidores. El documento se estructura de la siguiente manera. La sección II describe el marco regulatorio del mercado de transporte foráneo de pasajeros y las fuentes de información usada en el análisis. La sección III analiza las características de la oferta y demanda. La sección IV detalla la estructura y desempeño de la industria. Más adelante, la sección V presenta las razones que pudieran explicar la conducta y desempeño del mercado. Por último, la sección VI presenta las conclusiones y recomendaciones de política pública.

II. Regulación e información disponible.

II.1 Regulación

El estudio se enfoca en el servicio de autotransporte federal de pasajeros que puede ocurrir entre dos estados o dentro de un mismo estado si utiliza carreteras federales. Este mercado se encuentra liberalizado donde la intervención del Estado tiene el objetivo de cuidar del interés público al expedir normas relacionados con la seguridad, verificar su aplicación y vigilar que el entorno sea favorable para que se desarrolle la competencia.

La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (Ley) y el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares (Reglamento) establecen las principales disposiciones bajo las que deben operar las empresas de autotransporte y las terminales de pasaje¹. La Ley confiere a la Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT), entre otras atribuciones, otorgar concesiones y permisos, vigilar su cumplimiento y resolver sobre su revocación o terminación; inspeccionar vigilar y verificar que los servicios de autotransporte cumplan con los aspectos técnicos y normativos correspondientes; expedir las normas oficiales mexicanas de vehículos de autotransporte; y establecer las bases generales de regulación tarifaria (Artículos 5 y 70 de la Ley). Para cumplir con sus atribuciones de vigilancia y verificación la SCT está facultada para requerir a los concesionarios y permisionarios datos técnicos, administrativos, financieros y estadísticos que le permitan conocer la operación y explotación de los servicios que ofrecen y la información que proporcionen tendrá carácter de confidencial.

La ley requiere permiso para operar y explotar los servicios de autotransporte federal de pasajeros, carga y turismo y para la construcción, operación y explotación de terminales de pasajeros. La SCT otorga dichos permisos por tiempo indefinido y tanto las concesiones como

¹ Otros reglamentos y acuerdos norman el registro del parque vehicular, las condiciones de seguridad, licencias para conductores y las dimensiones del equipo de transporte.

los permisos se deben ajustar a las disposiciones en materia de competencia económica (artículo 10° de la Ley).

Los permisos para el servicio de autotransporte federal de pasajeros se otorgan para rutas específicas (artículo 8° de la Ley y 17 del Reglamento) a todo aquel que acredite ciertos requisitos como tener legal posesión del vehículo, seguros y terminales para la ruta solicitada. El artículo 53 de la Ley requiere a los permisionarios del servicio de autotransporte de pasajeros contar con terminales de origen y destino, para ello pueden contratar o convenir libremente con cualquiera de los permisionarios de terminales el uso de los espacios necesarios para prestar sus servicios.

Para obtener el permiso para la construcción, operación y explotación de terminales de pasajeros y carga, los interesados, deberán presentar su solicitud ante la SCT (Artículo 10-A del Reglamento) quien autorizará o negará el permiso dentro de un plazo de 22 días. Cuando se solicita permiso para establecer una terminal en poblaciones que cuenten con terminales centrales la SCT considera en su decisión factores de desarrollo urbano (artículo 10-A del reglamento). El Reglamento establece las instalaciones y equipo mínimos con que deben contar las terminales (artículo 42-B) y la SCT emite las normas sobre las especificaciones que deben reunir de acuerdo con las clases de servicio y características de las poblaciones (artículo 24 del Reglamento). Las terminales pueden ser individuales o centrales de autobuses según sean utilizadas por uno o varios permisionarios del servicio de autotransporte federal de pasajeros que operen en ellas. Las terminales pueden ser construidas, operadas y explotadas por permisionarios de autotransporte federal de pasajeros, particulares y gobiernos estatales y municipales (artículo 42 del Reglamento).

Los permisionarios del servicio de autotransporte federal de pasajeros están sujetos a regulación durante la operación. En particular la Ley establece regulaciones para garantizar la seguridad en las condiciones físicas y mecánicas de las unidades, la calificación de los conductores, a través de capacitación, otorgamiento y renovación de la licencia federal, asegurar la solidaridad de los permisionarios de los vehículos con sus conductores por los daños que causen con motivo de la prestación del servicio, proporcionar información clave al pasajero y protegerlo, así como a su equipaje por los daños que sufran con motivo de la prestación del servicio (Artículo 62 de la Ley).

Los transportistas pueden determinar las tarifas y sus modificaciones sin requerir aprobación de la SCT, sólo tienen la obligación de registrar tarifas máximas ante esta instancia previamente a su aplicación y ofrecen descuentos a partir de estas (artículos 61 y 62 del Reglamento). Se exige también que tengan a la vista del público las tarifas que aplicarán y dar a conocer las diversas opciones por ruta, así como las promociones correspondientes. Sin embargo, la regulación prevé que en el mercado del autotransporte federal de pasajeros pueden prevalecer condiciones contrarias a la competencia. Así, cuando la SCT “considere que en alguna o en algunas rutas no exista competencia efectiva en la explotación del servicio de autotransporte federal de pasajeros solicitará la opinión de la Comisión Federal de Competencia para que, en caso de resultar favorable se establezcan las bases tarifarias respectivas. Dicha regulación se mantendrá solo mientras subsistan las condiciones que la motivaron” (artículo 19 de la Ley). Se

considera que existe competencia efectiva en una ruta determinada cuando hay dos o más prestadores del mismo servicio (o sustitutos) en la misma ruta o rutas alternativas, o cuando habiendo un solo prestador no existan barreras relevantes de acceso (artículo 64 del Reglamento). Las tarifas que se fijen deberán ser máximas y deberán incluir mecanismos de ajuste que permitan la prestación de servicios en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad y permanencia. Asimismo, un permisionario sujeto a regulación tarifaria podrá solicitar a la CFC que opine si las condiciones de competencia hacen improcedente la regulación en todo o en parte, en cuyo caso se deberán hacer las modificaciones o supresiones que procedan (artículos 20 y 21 de la Ley).

El autotransporte federal de pasajeros se clasifica en seis tipos de servicio: de lujo, ejecutivo, de primera, económico, mixto y transportación terrestre de pasajeros de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos. Esta clasificación distingue entre tipos de vehículos y forma de operación (directa o con paradas intermedias). Este estudio se enfoca en los primeros cinco.

El servicio de autotransporte federal de pasajeros se presta con regularidad, uniformidad, continuidad y sujeto a horarios que deben registrarse ante la SCT, aplicarse por lo menos durante los dos meses posteriores a su registro, y estar a la vista del público. Los horarios deben cumplirse estrictamente, aun cuando no haya suficiente pasaje para los mismos, salvo caso fortuito o fuerza mayor. Para suspender o cancelar el servicio en una ruta o tramo de la misma, los autotransportistas están obligados a dar aviso a la SCT y al público usuario, cuando menos con treinta días hábiles de anticipación (Artículo 23 del Reglamento).

Las empresas transportistas operan como coordinados. Esta figura² es una persona moral dedicada al servicio foráneo de pasaje y turismo, que agrupa a otras personas físicas y morales similares y complementarias para proporcionar los servicios requeridos por la actividad común de autotransporte. Así, integra una unidad económica con intereses comunes y opera como una empresa al coordinar la prestación de servicios, aplicar gastos comunes, tributar en el régimen simplificado y cumplir sus obligaciones fiscales de manera global a nombre de sus representados, y crea y administra los fondos administrados. Las empresas de autobuses están constituidas por hombre/camión. Esto significa que los dueños de los autobuses pagan una cuota administrativa a la empresa y son los responsables de los ingresos y gastos de los autobuses. El hombre/camión es entonces el dueño, administrador y en algunos casos hasta el chofer del autobús. El ingreso que recibe el autobús se calcula con base a las ventas o los kilómetros recorridos. Datos disponibles indican que el capital social de Estrella Blanca se encuentra diluido entre 8,047 socios³, aunque esto sucede menos en otras líneas de autobuses.

II.2 La información disponible

Para el análisis se utilizaron bases de datos administrativas y de campo. Las bases de datos administrativas son los dictámenes de la CFC e información pública de la SCT. La información del mercado se obtuvo a través de dos instrumentos: i) encuesta a usuarios y ii) recolección de rutas y tarifas por línea. El diseño de muestra que se utilizó fue en dos etapas. Para la selección

² Diario Oficial del 30 de abril de 2007

³ CNT-88-2003.

de las centrales/terminales a estudiar primero se seleccionaron las ciudades con base en el tamaño de su población y luego se visitaron todas las terminales de transporte foráneo de una ciudad, 93 en total.

Debido a las dificultades para obtener información completa sobre los oferentes de servicio por ruta en todas las terminales, se optó por dar preferencia a las ciudades capitales de los estados, completándola mediante segundas visitas y con información obtenida a través del teléfono o internet. La muestra no es representativa del universo de rutas existentes pero captura, sin duda, las rutas más importantes y de mayor tráfico.

III. Características de la oferta y la demanda.

III.1 El mercado relevante.

La identificación del mercado relevante se basa en la experiencia internacional, la regulación establecida en la LFCE y los dictámenes de la CFC. Adicionalmente, se incorporó información sobre las características del mercado mexicano de transporte foráneo de pasajeros identificados mediante la encuesta elaborada para el presente estudio. Así, los mercados relevantes se definieron conforme a lo siguiente:

1. Servicio relevante: autotransporte foráneo de pasajeros excluyendo el de turismo y el que tiene su origen o destino en los aeropuertos, porque no tienen el mismo modelo de negocios. También se excluyó el servicio de transporte por vía marítima y ferroviaria.
2. Dimensión geográfica: se compone de rutas, es decir, el flujo entre un origen y un destino, entendiéndose como origen y destino a las diferentes ciudades del país. En las zonas metropolitanas, que por definición incluyen más de un municipio, se tomó como criterio incluir en el mismo origen (o destino) todas aquellas terminales que se ubican dentro de un radio de 40 kilómetros dentro de la misma ciudad. Esto, en atención a la disponibilidad de transporte urbano entre terminales y a que los entrevistados no atribuyen mayor importancia a la distancia entre su hogar y la terminal en comparación con el precio y la calidad del servicio. La aplicación de este criterio sólo tiene implicaciones para la Ciudad de México.
3. Tipo de servicio. Se consideraron tres tipos de servicio: ejecutivo/de lujo, primera y segunda y para cada ruta se determinó que cada grupo conformaba un mercado relevante distinto. Los servicios ejecutivo y de lujo se agruparon porque la información disponible y la regulación no permiten distinguir claramente entre ellos. Los motivos para considerar mercados relevantes distintos a los tipos de servicio fueron: (i) la diferencia de precio entre los tipos de servicio que se estimó, a nivel agregado, de 9% entre el servicio de lujo/ejecutivo y el de primera, y de 15% entre el de primera y el económico. (ii) la sensibilidad al precio de los usuarios entrevistados que manifestaron que la primera razón para decidir viajar en una línea fue el precio (17.31%); (iii) el hecho de que los tipos de servicio coexisten a pesar de la similitud de horarios y disponibilidad de frecuencias.
4. Sustitutos. En los servicios de primera y económico o de segunda es improbable que los automóviles o las aerolíneas de bajo costo actúen como sustitutos. Por el contrario, en los

servicios de lujo y ejecutivo es más probable que actúen como sustitutos, aunque la posibilidad de sustitución depende de la distancia del viaje en cuestión.

Estos criterios de sustitución se basan en los datos de la encuesta. Para el servicio de segunda, se corroboró que está diseñado para población con niveles de ingreso menor a 4,000 pesos que no cuenta con automóvil propio y no viaja en avión. Sólo 21% de los encuestados con ingresos menores a 4,830 pesos tiene automóvil y de estos sólo la mitad lo ha usado en la ruta en cuestión, mientras que 23% prefiere viajar en autobús por que es más barato y 15% porque es más cómodo. Asimismo, 87% de los encuestados nunca han viajado en avión y los que sí no lo usaron para la ruta en cuestión. En el servicio de primera, aunque 35% tiene automóvil, sólo 44% lo ha usado para hacer el mismo viaje, lo que sugiere que sólo podría ser sustituto para 16% de los entrevistados. Asimismo, 80% de los usuarios de este servicio no ha viajado en avión y sólo 17% de los que lo han hecho cubrieron la misma ruta. Finalmente, 52% de los usuarios de servicio ejecutivo/de lujo tienen automóvil y 45% reportaron haberlo usado en un viaje similar y 36% reportan haber viajado en avión, por lo que se considera que para estos usuarios es más probable que el automóvil y el avión sean sustitutos.

III.2 La estructura de costos y las economías de red

La industria de transporte foráneo de pasajeros enfrenta dos tipos de costos relevantes para el análisis de su estructura, conducta y desempeño. El primero es el costo de entrada, o de inversión que representa un costo fijo para participar en el mercado e incluye el costo de adquirir autobuses y con frecuencia también de instalar una nueva central o terminal, como se discute en la sección V. El segundo es el costo de operación, el cual puede ser analizado bajo diferentes perspectivas.

El requerimiento legal de construir una terminal en el origen y en el destino para poder establecer una nueva ruta, además de la inversión en la compra de los autobuses, puede ser significativo. Por otro lado, los costos de operación se pueden dividir en los costos de administración, que también son fijos, y los costos que dependen de la cantidad producida, es decir el costo total variable (CTV). Considerando que esta industria produce viajes/persona, el costo total variable podría definirse como $CTV = \sum_r \sum_v v_r \times cc_r$, donde la sumatoria sobre v suma las corridas en la ruta r y cc es el costo por corrida en la ruta r .

La característica principal que hace al CTV variable es el número de corridas --que depende de que haya pasaje para esa corrida y su regreso—dado que el costo de una corrida en específico es prácticamente fijo e independiente del número de pasajeros, de acuerdo con lo que establece la regulación. El costo por corrida, que es específico para cada ruta, depende principalmente del consumo de combustible, el pago de peajes, y la depreciación del equipo. Esto a su vez puede depender de la orografía del país, aunque no necesariamente se observa que el costo disminuya con el número de kilómetros recorridos (ver tabla 1). El costo total será la suma del costo fijo (CF), que incluye el costo de entrada y el costo de administración, y el costo total variable: $CT=CF+CTV$.

Tabla 1. Costo por corrida desde la Ciudad de México

Destino	Rubro						Costo por kilómetro
	Kilómetros	Cuotas	Sueldo del Operador	Diesel	Llantas	Total	
Chihuahua	1434	1,245	1,291	3,797	430	6,763	4.7
Mérida	1300	1,565	1,170	3,442	390	6,567	5.1
Mazatlán	1033	1,879	930	2,735	310	5,854	5.7
Monterrey	897	596	807	2,375	269	4,048	4.5
Guadalajara	550	995	495	1,457	165	3,112	5.7
Aguascalientes	510	777	459	1,350	153	2,739	5.4
Tampico	503	213	453	1,332	151	2,149	4.3
Acapulco	380	834	342	1,006	114	2,296	6.0
Huejutla	234	106	210	619	70	1,005	4.3

Notas: Las cuotas de peaje se aplican a autobuses de dos ejes

Fuente: cálculos propios

Esta estructura de costos tiene dos implicaciones principales para el establecimiento de la regulación en el sector. Primero, los altos costos fijos, determinados por los costos de inversión inicial, dificultan la entrada al mercado. Dos, como el costo por corrida es prácticamente fijo y no varía con el número de pasajeros existe un número mínimo de pasajeros para que la corrida sea rentable. Este número mínimo de pasajeros se denomina en términos microeconómicos punto de equilibrio de corto plazo. Ante esta situación, es de esperar que las empresas traten de maximizar la demanda a través de distintos mecanismos, como son las promociones, selección de horarios, y acuerdos con otras empresas entre otros, esto en un contexto de economía de redes.

Tabal 2. Punto de equilibrio de costos por corrida

Destino	Total	Tarifa normal 1era	Punto de equilibrio de costos por corrida
Chihuahua	6,763	1,065	6.4
Mérida	6,567	1,006	6.5
Mazatlán	5,854	875	6.7
Monterrey	4,048	637	6.4
Guadalajara	3,112	470	6.6
Aguascalientes	2,739	450	6.1
Tampico	2,149	414	5.2
Acapulco	2,296	347	6.6
Huejutla	1,005	224	4.5

Fuente: cálculos propios.

En el caso del transporte los beneficios de la red provienen de lo que se conoce como efectos indirectos. El efecto indirecto se refiere al hecho de que un consumidor se puede ver beneficiado de que más consumidores se unan a la red ya que estimula una mayor oferta que beneficia a los consumidores. La principal implicación económica de las externalidades positivas de que más consumidores se unan a la red es que si al consumidor se le cobra el precio del costo de acceso, las redes pueden tener un tamaño sub-óptimo.

III.3 La demanda de autotransporte y el sistema de centrales y terminales

La hipótesis de trabajo es que la demanda de autotransporte en México se vincula al patrón de concentración de la población del país. La información sobre la concentración de las terminales corrobora este planteamiento. Asimismo, el análisis de los patrones de tránsito (consumo) arroja luz sobre el funcionamiento de esta industria.

Aspectos demográficos

México es un país de 103 millones de habitantes⁴ quienes residen a lo largo y ancho del territorio. El país está compuesto por 32 entidades federativas, 2,454 municipios y 187,983 localidades. El desarrollo de México ha llevado a que la población esté concentrada en unas pocas ciudades y que haya un número importante de localidades muy pequeñas: de acuerdo con el INEGI, en las 56 zonas metropolitanas que existen (que abarcan 341 municipios) residen 57.4 millones de habitantes, 10 municipios tienen más de 300,000 habitantes; 470 municipios cuentan con entre 25,000 y 300,00 habitantes en los cuales viven 27.8 millones de habitantes; existen 1,578 municipios de entre 5,000 y 25,000 habitantes en los cuales viven 13.1 millones y 55 municipios de menos de 5,000 habitantes en los cuales viven aproximadamente 200,000 habitantes.

Esta característica geográfica puede llevar a que la demanda de tránsito entre el origen y destino se concentre en su mayoría entre ciudades medianas y grandes, y que por lo tanto haya una oferta importante de viajes directos, es decir, que no se tenga que pasar por una terminal diferente. Evidentemente, la población que vive en zonas más alejadas y pequeñas tendría que recurrir a un “centro de distribución” (*hub*) para trasladarse a otra localidad remota y pequeña, pero especulamos que la demanda por este tipo de viajes es baja.

El sistema de centrales y terminales

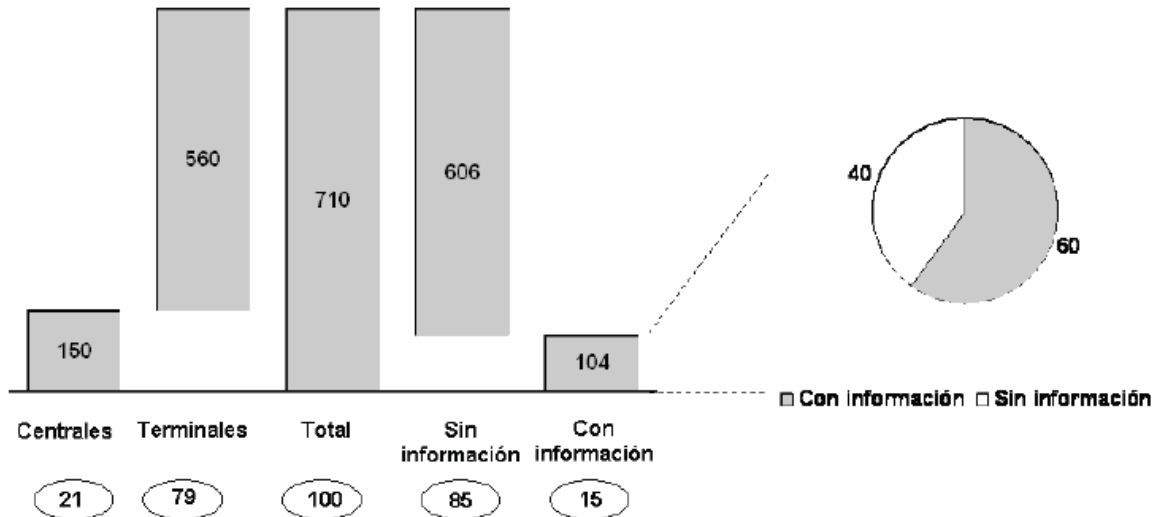
Conforme con información del Instituto Mexicano del Transporte/Secretaría de Comunicaciones y Transportes (IMT/SCT), en 2003 existían aproximadamente 150 centrales y 560 pequeñas terminales individuales. De las 150 centrales, el IMT cuenta con información de flujo de pasajeros de 104 centrales que cubren el 60% de la población del país.

Gráfica 1. Información disponible sobre el flujo total en centrales/terminales, Base IMT

⁴ Datos al 2005 con base en el conteo nacional, INEGI.

Número de centrales / terminales en las bases de datos
(Unidades)

Población considerada por la base de datos
(Porcentaje)



Fuente: Bases de datos de centrales/terminales IMT, 2003; INEGI, 2005

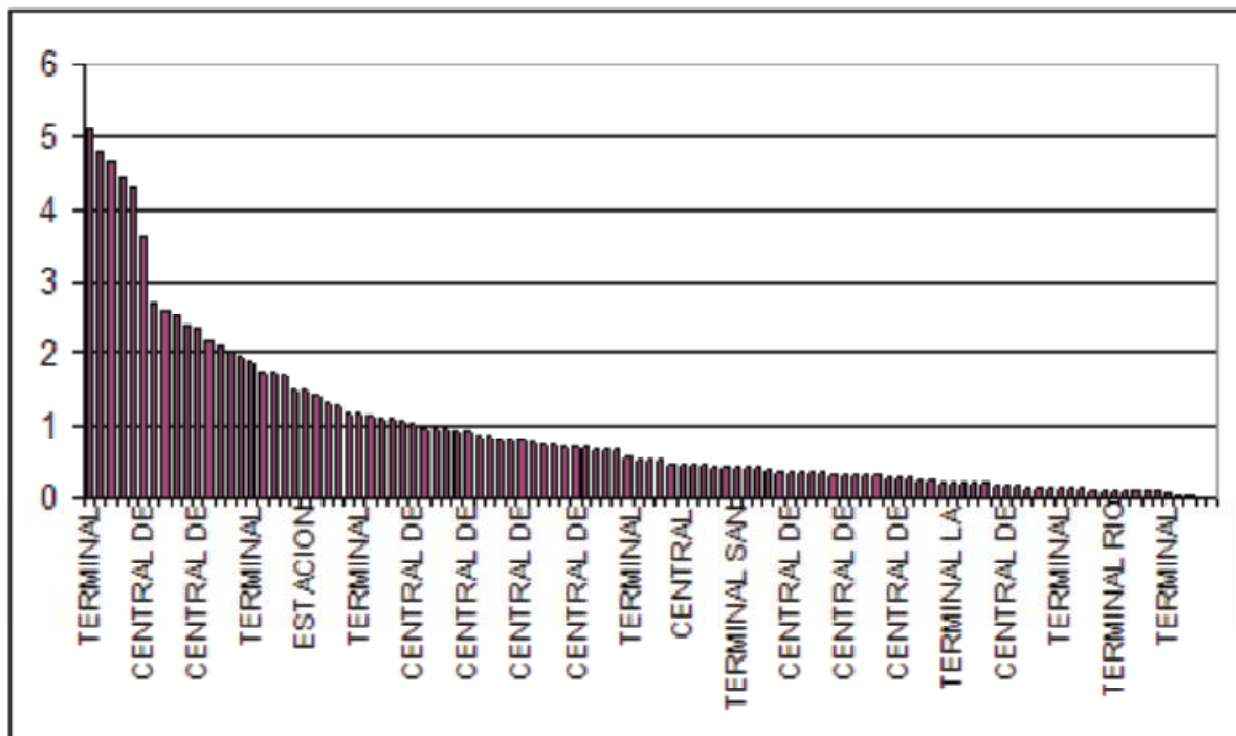
Como es de esperarse, la concentración de la población en México se refleja en la concentración de las terminales: 104 centrales atienden al 60 por ciento de la población en México. La información de la SCT/IMT de distribución de la población en México sugiere que prácticamente todas las poblaciones mayores a 100,000 habitantes cuentan con su central, mientras que prácticamente todas las poblaciones mayores de 25,000 habitantes deberían contar con una terminal. Para analizar a más detalle la importancia de la concentración del tráfico de las terminales se analiza la población transportada y atendida en las 104 centrales⁵.

La siguiente gráfica muestra que 6 terminales tienen un flujo que rebasa el 3 por ciento de los pasajeros transportados de la muestra (México Norte, Observatorio, Guadalajara, TAPO, Puebla e Irapuato). Estas 6 terminales concentran el 27 por ciento del flujo de pasajeros. Respecto al número de destinos podemos observar que como era de esperarse, las grandes terminales de la Ciudad de México, Jalisco, Nuevo León tuvieron un número importante de destinos. Mientras que las terminales más pequeñas tuvieron pocos destinos. En general podemos observar que las terminales/centrales tienen su área de influencia, que tienen forma de amiba, es decir, las terminales atienden puntos cercanos a ellas.

Gráfica 2. Transportación de personas en las 104 centrales/terminales de la base de SCT 2003

⁵ Los datos tomarse con cuidado porque: i) la muestra de 104 centrales/terminales no es una muestra aleatoria, y ii) algunos números deben ser corroborados con el IMT/SCT

(Porcentaje del total)



Fuente: Base de datos de centrales/terminales, IMT 2003.

¿Reflejan estos números la concentración geográfica de la población en México y sus patrones de viaje o refleja que algunas centrales funcionan como centros de distribución (como *hubs*)? El análisis del número de destinos que se ofrecen desde cada terminal puede indicar en dónde se encuentran los flujos de pasajeros más importantes, pero no permite corroborar si esas terminales funcionan como centros de distribución pues pudieran estar reflejando únicamente la demanda directa entre los puntos origen y destino. Para verificar si las terminales funcionan como centros de distribución se analizan los patrones de tránsito de los pasajeros.

III.4 Patrones de consumo

El estudio de mercado a usuarios del transporte foráneo incluyó dos preguntas que buscan precisamente indagar sobre los patrones de tránsito de los pasajeros y la necesidad por conectividad. La primera pregunta establece si en el viaje que realizan con más frecuencia tienen que cambiar de autobús para realizar el traslado de origen a su destino. La segunda pregunta es igual a la anterior pero se refiere al viaje que están por realizar al momento de la entrevista. Los resultados indican que casi todas las personas (97%) usan un sólo autobús para trasladarse de su origen a su destino en el viaje que realizan con más frecuencia, mientras que el porcentaje fue 98% cuando se les preguntaba sobre el viaje que estaban por realizar. Esto no parece ser sorprendente a la luz de los datos sobre el viaje promedio. El siguiente cuadro muestra que el viaje promedio de los pasajeros es aproximadamente de 165 kilómetros en los

servicios: primera, de lujo y ejecutivo y de 135 kilómetros en el servicio económico. Es decir, los viajes son cortos que no requieren de tomar varios autobuses.

Tabla 3. Pasajeros transportados y pasajeros kilómetro, 2007

	Pasajeros transportados (miles)	%	Viajes per capita (nacional)	Tráfico pasajeros kilómetro (miles)	Recorrido promedio (km)
De lujo	42,315	1.66	0.4	6,966,343	165
Ejecutivo	27,251	1.07	0.3	4,482,406	164
Primera	597,269	23.41	5.8	99,935,464	167
Económico	1,867,938	73.20	18.1	251,731,990	135
Mixto	16,970	0.67	0.2	1,527,610	90
Total Nacional	2,551,743		24.7	364,643,813	143

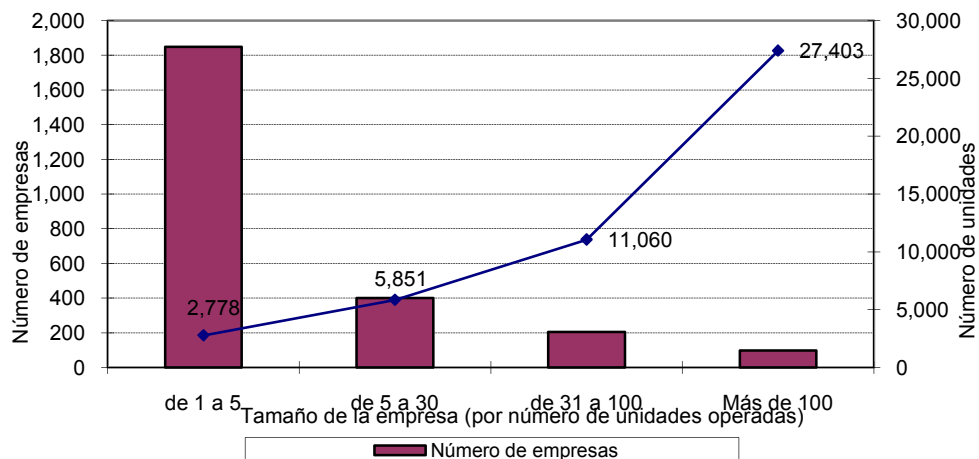
Fuente: Elaboración propia con base en información de SCT.

IV. Estructura y desempeño de la industria

IV.1 Descripción básica del sector

El sector está compuesto por 1,375 razones sociales que administran 44,771 unidades y por 1,663 personas físicas que manejan 2,321 unidades. A nivel más desagregado podemos ver que existen poco mas de 1,800 permisionarios que manejan únicamente de 1 a 5 autobuses, mientras que se tienen registradas alrededor de 100 empresas que manejan más de 100 autobuses.

Gráfica 3. Permisionarios de transporte foráneo de pasajeros y parque vehicular por tamaño de la empresa, 2005

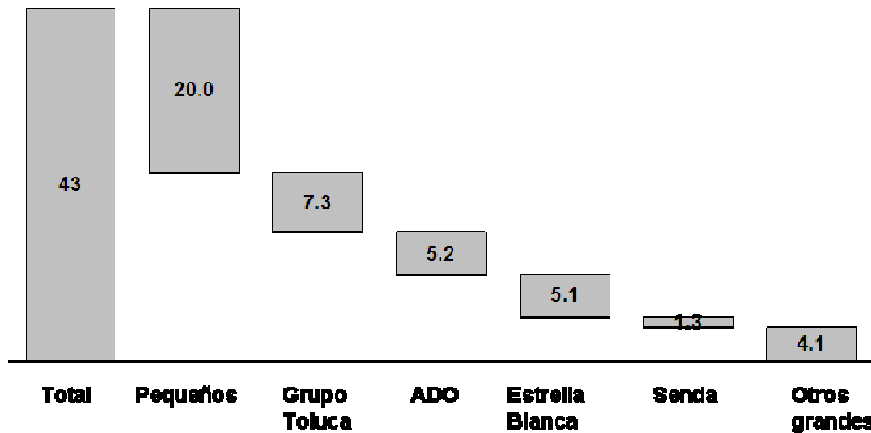


Fuente: SCT (2008).

A pesar de que existen más de 2,000 empresas de transporte muchas se encuentran concentradas en unos pocos coordinados. Se puede identificar cuatro grandes coordinados: i)

Grupo Toluca, en el cual se incluye IAMSA, Grupo Toluca y Flecha Amarilla, con aproximadamente 7,300 autobuses; ii) Grupo Autobuses de Oriente (que incluye Pullman, Alas de Oro y ADO y sus empresas coordinadas) con aproximadamente 5,200 aproximadamente; Estrella Blanca (que incluye aproximadamente 40 empresas coordinadas) y 5,100 autobuses; y iv) Grupo Senda que tiene aproximadamente 1,300 autobuses. En conjunto estos cuatro coordinados tienen una participación de mercado medido por número de unidades de aproximadamente 50%. En términos de servicios de lujo y ejecutivo estas empresas tienen prácticamente todo el mercado. Cabe mencionar que las empresas también son accionistas de empresas de paquetería y de otros servicios comerciales y de centrales y terminales de autobuses.

**Gráfica 4. Distribución del mercado en el transporte foráneo de pasajeros
Unidades de autobuses (miles)**



Fuente: CNT-88-2003, www.sct.gob.mx, www.gruposenda.com.mx

IV.2 De la estructura de los mercados relevantes.

En esta sección se presenta evidencia de cómo se comporta el transporte foráneo de pasajeros en los mercados relevantes. Se advierte sobre ciertas limitaciones de esta evidencia. Primero, la carencia de un censo sobre las centrales, terminales y corridas autorizadas y en operación por la SCT. Segundo, la información de campo no recoge todas las terminales y aunque se procuró que la muestra fuera representativa se tuvieron dificultades para recolectar la información de todas las terminales/centrales y todas las líneas que operan en una central/terminal. Tercero, algunas de las rutas de las que se tiene información pueden no estar dentro del ámbito de competencia de la SCT, sino de las autoridades estatales.

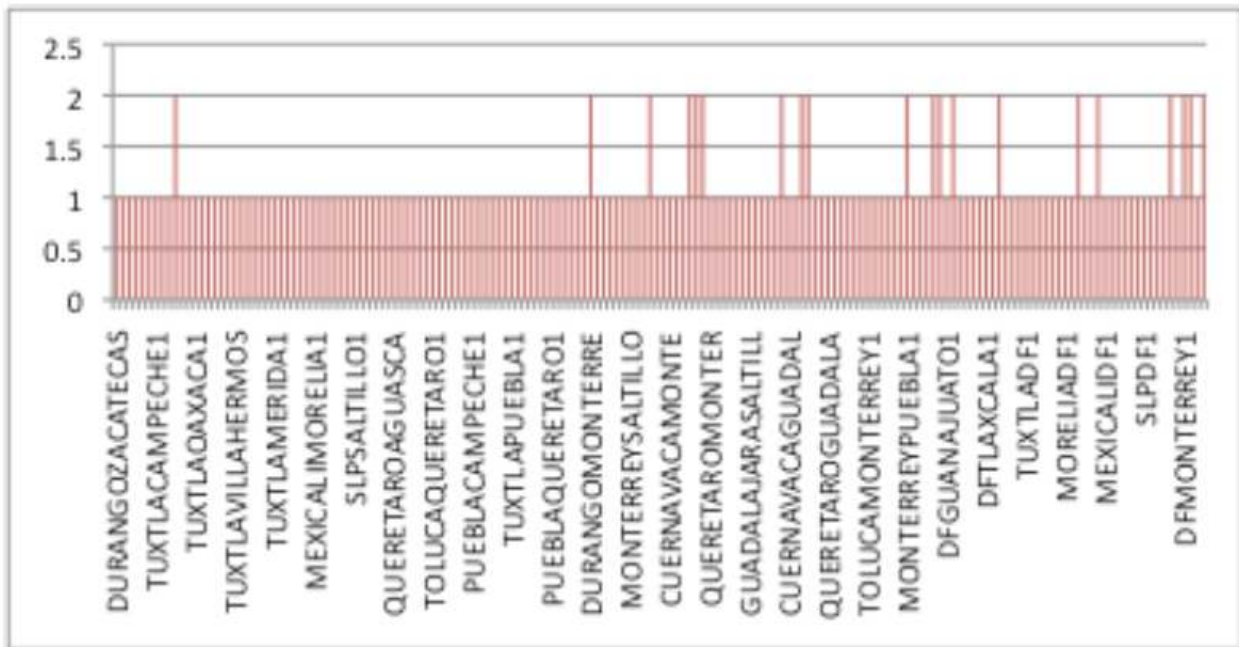
Para el estudio de competencia se sugiere seguir un análisis estratificado, enfocándose en primer lugar en el transporte interestatal y después en el transporte intraestatal. En esta ocasión, se analizaron las rutas que unen las ciudades capitales de los estados de la muestra porque: i) garantiza que se esté analizando el servicio regulado por el gobierno federal; ii) el método de muestreo considera casi todas las ciudades más importantes del país, medido

respecto a la población que concentran; y iii) se pudo verificar la confiabilidad de la información a través de re-visitas a algunas terminales, teléfono y el internet.

La respuesta que dieron los usuarios a la pregunta “¿el viaje que usted va a realizar lo puede hacer en otras líneas de autobuses?” es muy reveladora. Del total de pasajeros que circulaban en estas rutas, el 47.6 por ciento respondió que sí, mientras que el 29.1 que no y el 23.3 que no sabía. El análisis ruta por ruta sería también muy ilustrativo, pero no pudo realizarse porque el número de observaciones es muy bajo en cada una de ellas.

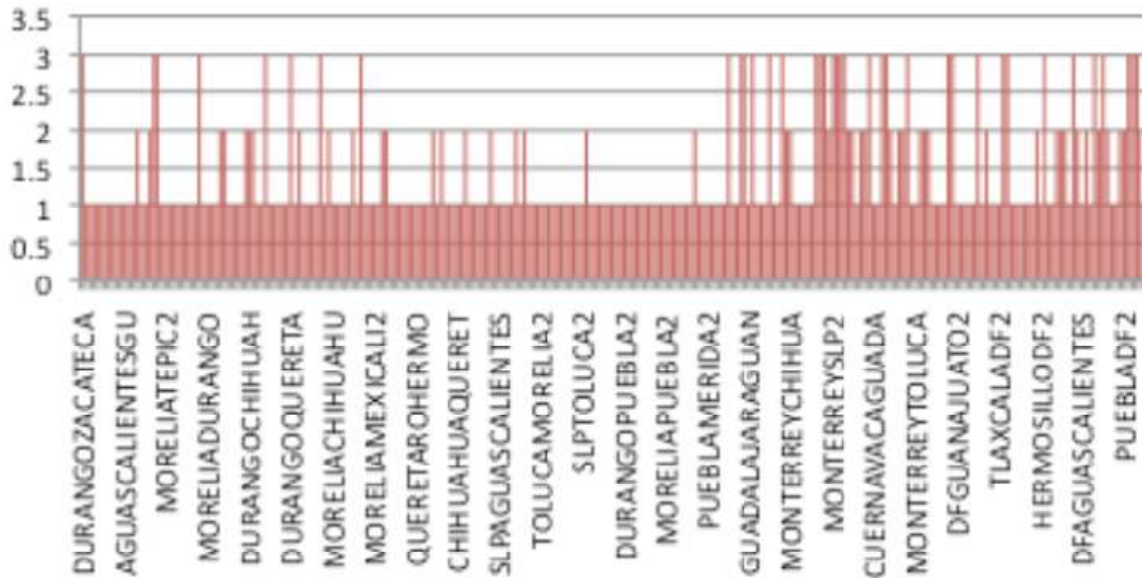
Las gráficas muestran el número de participantes en cada ruta por origen y por clase de servicio ordenados por tamaño de la población total. El número de participantes se calculó agrupando los que pertenecen a un mismo grupo de los cuatro principales: Grupo ADO, Grupo Estrella Blanca, Grupo Toluca y Grupo Senda. Como se puede observar en casi todas las 219 rutas/clase el número de empresas/grupos que participan son sólo uno y no existe una clara correlación entre el número de participantes y la densidad (medido por la población total de las dos comunidades).

Gráfica 5. Número de grupos por ruta, lujo/ejecutivo



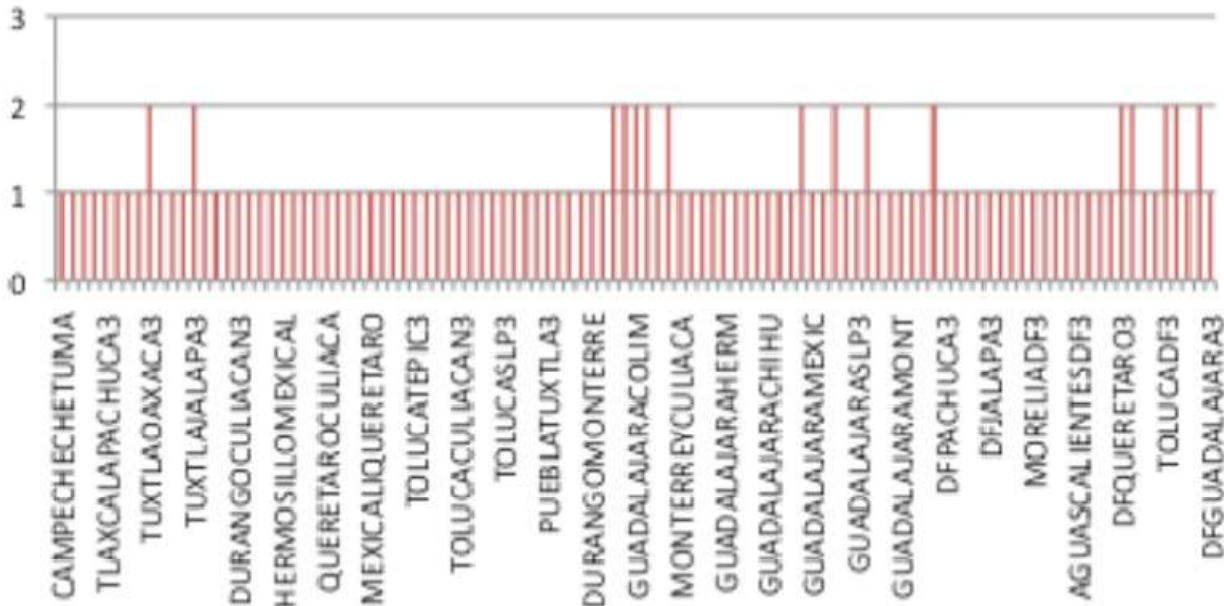
Fuente: Base de datos de campo

Gráfica 6. Número de grupos por ruta, primera clase



Fuente: Base de datos de campo

Gráfica 7. Número de grupos por ruta, clase económica



Fuente: Base de datos de campo

Sin embargo, el que haya un único competidor en la ruta no implica que los precios se desvíen del costo, es decir que haya beneficios extraordinarios. Puede ser el caso que el mercado sea contestable. Un mercado contestable puede llevar al equilibrio competitivo pues la amenaza de entrada obliga a los incumbentes a mantener precios competitivos. Esto se analiza en la siguiente sección.

IV.3 Del desempeño

A falta de datos sobre ingresos y costos para analizar el desempeño de la industria se optó por calcular el precio por kilómetro en las rutas/clase en las cuales sólo hay una empresa vs. en las rutas/clase en las cuales se observan varias empresas. Para analizar si el número de competidores incide en el precio por kilómetro se corrió una regresión lineal simple, estratificada por tipo de servicio. Los datos de precios se obtuvieron de la recolección que realizamos en campo. La distancia entre el origen y el destino se obtuvo de la información que publica en su página la SCT. Las variables consideradas como regresores fueron: (i) población, suma de la población origen y destino, con base en información de INEGI del conteo anual 2005; (ii) avión, una variable categórica que indica si existe aerolínea de bajo costo en la ruta, (iii) avión, indicador del número de aerolíneas de bajo costo que sirven esa ruta, que únicamente se incluyó en el caso del servicio ejecutivo/de lujo; esta información se obtuvo de Ros (2010) También se incluyeron tres dummies para indicar si existe un transportista independiente en la ruta; si participa Grupo Senda, (ambas variables obtenidas de la base de datos de la

recolección de campo) y si la terminal del independiente es propia, con información proporcionada por la CFC).

$$ppk = C + \beta_1 distancia + \beta_2 poblacion + \beta_3 davion + \beta_4 cavion + \beta_5 transportista independiente + \beta_6 Senda + \beta_7 numero de participantes + \beta_8 dterminalindependiente$$

Tabla 4. Resultados de las regresiones

	Ejecutivo/de lujo	P value	Primera	P value	Económico	P value
Distancia	-0.00021 (.000127)	0.09	-0.00013 (0.00002)	0.00	-0.0016 (0.00006)	0.01
Población total	-0.00622 (.00662)	0.35	0.0040 (0.00175)	0.02	-0.0039 (0.0045)	0.31
Dummy aerolínea bajo costo	-0.09791 (.4161)	.81	--	--	---	---
Número aerolíneas de bajo costo	0.03637 (.2046)	0.86	--	--	---	---
Dummy transportista independiente	-0.03967 (.3261)	0.90	0.06297 (.0940)	0.50	-0.2482 (.1165)	0.04
Dummy de Senda	-0.04460 (.1761)	0.80	-.0217 (.0429)	0.61	--	--
Número de participantes	-0.1026 (.1337)	0.44	-0.05637 (.01635)	0.00	-0.0735 (0.0861)	0.40
Dummy de central terminal independiente	0.0226 (.4898)	0.963	-0.03564 (0.1381)	0.79	-0.0015 (0.3051)	1.00
Constante	1.29 (0.1809)	0.0	0.9140 (0.0370)	0.0	.9616 (0.1252)	0
Media simple ppk	0.964		0.732		0.695	
Número de observaciones	163		403		127	

Como se puede observar, en las tres regresiones casi todos los coeficientes tienen el signo esperado, sin embargo, únicamente el coeficiente de la distancia es estadísticamente significativo en todos los mercados. Los coeficientes del número de participantes y la población total son significativos en el caso de la primera clase y la dummy de transportista independiente también es significativa en el caso de la clase económica.

Las regresiones indican que: i) Sí hay economías de escala, a mayor distancia el precio por kilómetro disminuye; ii) A mayor número de participantes el precio por kilómetro disminuye, pero solo es significativo en la regresión de primera clase. La disminución no es inocua pues puede ser de hasta 10 centavos en la categoría de lujo ejecutivo, 6 centavos en el de primera y 7

centavos en el económico. Esto equivale a reducciones aproximadas de 10 por ciento del precio, respectivamente, aunque sólo en el caso de primera es significativo; iii) A mayor demanda, medida por el tamaño de la población, el precio se incrementa en el caso del segmento de primera. No obstante, el precio disminuye en el caso de ejecutivo/de lujo y económico, lo que puede indicar algún tipo de economías de escala; iv) En el caso del ejecutivo/de lujo, la presencia de aerolíneas de bajo costo no parece tener un efecto relevante en los precios; v) Los transportistas independientes no parecen disciplinar el mercado en el caso de ejecutivo/de lujo pero sí en el caso de la categoría económica; vi) Grupo Senda tampoco parece disciplinar el mercado en las categorías en las cuales compite (de lujo/ejecutivo y primera); y vii) lo mismo sucede con la presencia de terminales independientes.

V. Razones que pueden explicar la estructura y desempeño

En la teoría de organización industrial se reconoce que desviaciones del precio competitivo pueden provenir de dos condiciones que pueden coexistir simultáneamente: comportamiento colusivo y altas barreras a la entrada (Scherer 1970).

El comportamiento colusivo es muy difícil de probar en cualquier caso de competencia, aún con una investigación exhaustiva y con testimonios. Los análisis de precios pueden ser un mecanismo muy importante y barato de identificación para llevar a cabo pruebas más detalladas en procesos legales (Connor 2004), no obstante, por sí mismos proporcionan muy poca información. Por ejemplo, el que no haya dispersión de precios es consistente con un modelo oligopólico en los cuales las empresas actúan simultáneamente y tienen los mismos costos (Cournot), con un modelo de colusión tácita no importando el nivel de costos pero en el cual las empresas son lo suficientemente pacientes (Athey et al 2002) o con un escenario en el cual las empresas se estén cartelizando. Con la información disponible no se puede llegar a una conclusión sobre el comportamiento colusivo de la industria, a pesar de que existen varios factores que lo pudieran propiciar, por ejemplo el que hayan pocos participantes importantes y que éstos estén en constante comunicación a través de la CANAPAT (el organismo gremial que agrupa a los principales participantes de este mercado).

La otra razón por la que pueden existir desviaciones del precio competitivo tiene que ver con las barreras a la entrada. De acuerdo con Viscusi, Vernon and Harrington Jr. (2000) “probablemente no hay un tema más controversial entre los economistas de organización industrial que el de barreras a la entrada”. Los autores mencionan que en un extremo los economistas argumentan que las únicas barreras a la entrada son las establecidas por los gobiernos. En el otro extremo, están aquellos que argumentan que casi cualquier gasto importante para iniciar un negocio es una barrera a la entrada. Renombrados economistas como Joe Bain, George Stigler y Richard Posner han definido lo que debe ser considerado como una barrera a la entrada. A continuación se analizan todas y cada una de las posibles barreras a la entrada que se han esgrimido en la literatura y aplican al caso en estudio.

V.1 Barreras a la entrada establecidas por los gobiernos.

Desde que se desreguló el mercado en 1993 la libre entrada a cualquier ruta está asegurada. La regulación únicamente establece, entre otros requisitos, que para operar en una ruta se debe contar con una terminal en el punto de origen y de destino. Esta situación *per se* no debe considerarse una barrera a la entrada legal pues el espíritu de la regulación es garantizar la seguridad y comodidad de los usuarios. Esto, sin embargo, no debe interpretarse como que las centrales/terminales no puedan representar una barrera a la entrada como lo demuestra la experiencia internacional (ver por ejemplo Barret 2000 para el caso de la desregulación de la National Bus Company en Inglaterra y Department of Justice 1995 en el caso Greyhound Lines en Estados Unidos). Lo que indica es que los problemas pueden estar no en esta disposición legal sino en la forma como se autorizan las centrales/terminales, y en la forma como actualmente operan, a la luz del acceso que dan a entrantes potenciales para alcanzar a los usuarios y satisfacer su conectividad.

Si bien la regulación establece expresamente los requisitos para autorizar una central/terminal (Artículos 42 y 10-A del reglamento), en la práctica el proceso de autorización puede ser discrecional, muy lento y acarrear costos significativos lo que puede poner en desventaja a los entrantes. Tres características del proceso de autorización son las que en mayor medida pueden provocar barreras a la entrada. Primero, el Artículo 10-A del reglamento establece: “En los casos en que se solicite el establecimiento de una terminal en poblaciones donde existan en operación terminales centrales, la SCT al resolver el otorgamiento del permiso, tomará en cuenta los programas de desarrollo urbano de la localidad; los antecedentes de reubicaciones de terminales que se hubieren realizado como consecuencia de dichos programas; la distancia entre la terminal propuesta y la existente, así como los núcleos de población; los segmentos de mercado a atender y las facilidades de acceso y medios de transporte para los usuarios (Artículo 10-A)”. Esta fracción otorga facultades excesivas a la SCT (deben corresponder a las autoridades locales), como por ejemplo, tomar en cuenta la distancia entre la terminal propuesta y la existente (sin aclarar si lo adecuado es estar cerca o lejos) y además puede llevar a retrasar el proceso, en el mejor de los casos y a tomar una decisión discrecional en el peor de los mismos.

Segundo, para obtener el “Permiso para la Construcción, Operación y Explotación de Terminal de Autotransporte Federal de Pasajeros” se tiene que recurrir tanto a los gobiernos municipales, que es la autoridad competente para otorgar el uso de suelo como a la SCT, que es quien finalmente otorga el permiso. Evidencia casual indica que este proceso puede ser muy largo, pues para la autorización de una terminal tomó prácticamente un año desde la presentación de la solicitud, situación que contradice lo establecido en la regulación. A este periodo hay que sumarle el tiempo necesario para que los gobiernos municipales autoricen el uso de suelo.

Un tercer aspecto que puede representar una barrera a la entrada es el hecho que la SCT solicita la opinión de las cámaras de transporte sobre la solicitud de un nuevo entrante. Si bien, la SCT no está obligado a apegarse a esas opiniones, el acto, en el mejor de los casos, puede retrasar la autorización de la solicitud, y en el peor, puede significar la negación de una autorización.

Implícitamente la regulación establece que las centrales/terminales no deben ser consideradas como infraestructuras esenciales. Bajo la doctrina de infraestructura esencial una empresa dominante puede incurrir en conductas contrarias a la competencia si no permite el acceso a su infraestructura única a otros competidores sobre una base no discriminatoria cuando es posible compartirla y los competidores no pueden obtener o producir una infraestructura por sí mismos. La pregunta pertinente sería ¿es esto correcto o debemos considerar a las centrales/terminales como infraestructura esencial? En un reciente artículo Waller y Frischmann (2008) proponen revitalizar esta doctrina, con el propósito, limitado, de ayudar a vigilar el acceso a los activos de infraestructura que requieren acceso abierto para crear externalidades positivas que beneficien a la sociedad en su conjunto.

Para ello proponen que su aplicación dependa del tipo de infraestructura en cuestión: insumos no rivales (o parcialmente no rivales) para la producción de bienes privados, públicos, sociales o mixtos. En particular, los autores indican que las centrales/terminales pueden considerarse una infraestructura que permite producir bienes privados (viajes de las personas). En este escenario, para determinar que una infraestructura es esencial únicamente es necesario considerar aspectos del lado de la oferta, ya que no es necesario hacer consideraciones del lado de la demanda porque no hay externalidades positivas. Así, sólo se impondrían obligaciones de acceso no discriminatorio a la infraestructura comercial si se comprueban los cuatro puntos de la prueba MCI⁶:

- 1) El monopolista controla el acceso a la instalación esencial
- 2) El monopolista niega el acceso al competidor
- 3) La instalación no puede ser replicada razonablemente por el competidor
- 4) Es posible que el monopolista otorgue el acceso

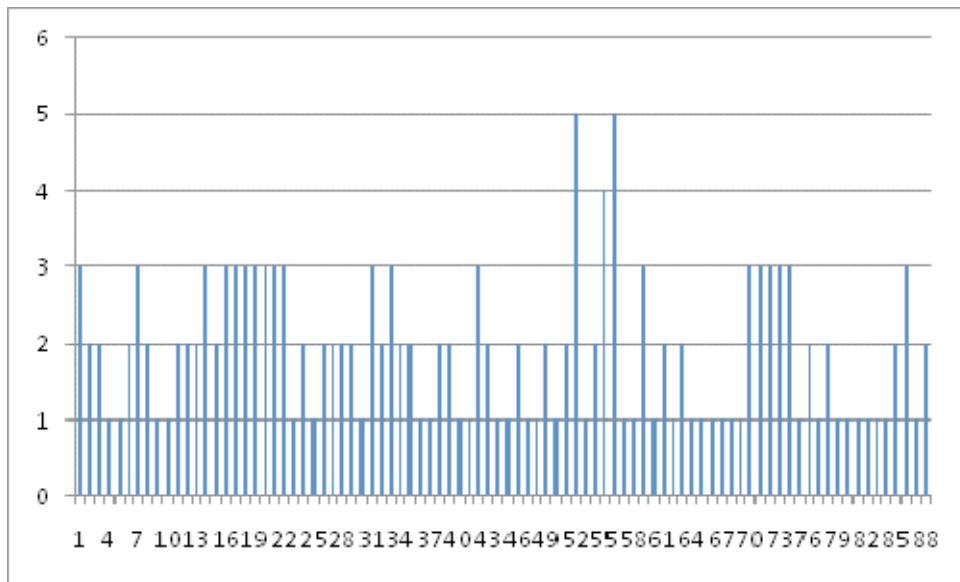
Respecto al primero y segundo puntos, en México la mayoría de las centrales/terminales grandes y pequeñas son propiedad de las mismas empresas de autotransportes y únicamente operan en ellas las líneas de autobuses propietarias de la central/terminal⁷. Esto quiere decir que los incumbentes controlan el acceso a la central/terminal, no obstante, esto no implica que los incumbentes sean un monopolio, como se comprueba al analizar el número de centrales/terminales y la configuración del número de participantes para las rutas del estudio.

El número de participantes varía entre 5 y 1 empresa o grupo por terminal. Esto simplemente refleja el hecho de que en las terminales participan generalmente los cuatro grupos grandes y alguna otra empresa independiente y que algunas empresas independientes o inclusive grupos tienen sus propias terminales.

Gráfica 8. Número de participantes por terminal

⁶ Denominada así porque se estableció por primera vez en el caso de MCI contra ATT

⁷ Ver los detalles de la propiedad y ubicación de las terminales en el documento original.



Respecto al tercer punto, la posibilidad de replicar las terminales en igualdad de circunstancias depende de la localidad de la que se trate. Algunas ciudades únicamente cuentan con una central; otras tienen varias terminales (por ejemplo Guasave, Campeche, Zihuatanejo,) y en otras más conviven centrales con terminales de autobuses (Tuxtla Gutierrez, Nuevo Laredo, Mérida, Hermosillo, y Acapulco), en muchos casos nuevas. Si bien en el Distrito Federal no se han abierto nuevas terminales, Grupo Senda abrió recientemente una terminal en Cuautitlán que compite en el mismo mercado relevante con dos de las centrales de la Ciudad de México, mientras que Grupo ADO abrió también recientemente una terminal en Tlalnepantla la cual compite con las 4 terminales de la Ciudad de México.

El último punto se refiere al hecho que los incumbentes estén en condición de prestar el servicio. Esto dependerá de las condiciones de operación en cada una de las centrales: disponibilidad de horarios para uso de andenes. El presente estudio no cuenta con información que permita analizar la forma de operación de cada terminal. Sin embargo, la información disponible permite concluir que es posible replicar las terminales por lo que no deben ser consideradas infraestructura esencial, siempre que los permisos de construcción y operación de una terminal se otorguen en igualdad de circunstancias a todos los entrantes potenciales.

No obstante, se observa que la regulación confiere un grado importante de discrecionalidad a las autoridades locales y federales en el otorgamiento de los permisos. En particular, el último párrafo del Artículo 10-A, establece que la SCT considerará diversas variables de desarrollo urbano en su decisión.

Un último aspecto por analizar es el hecho de que los entrantes no pudieran competir con sus terminales en igualdad de circunstancias contra los incumbentes por no tener acceso a las centrales y a la conectividad que proporcionan. Al respecto, en la sección III se documentó que la gran mayoría de los pasajeros satisface su necesidad de traslado con dos terminales, una en el origen y otra en el destino, sin necesidad de traslado.

De la discusión anterior podemos concluir que:

1. Aunque la regulación establece la libre entrada, algunos aspectos confieren a las autoridades atribuciones que pueden ser usadas a discreción.
2. En el caso en que no se otorguen los permisos para instalar y operar una terminal en forma expedita y en igualdad de circunstancias las terminales ya existentes pueden ser consideradas como infraestructuras esenciales y conformar de facto una barrera a la entrada.
3. Incluso cuando los permisos para instalar y operar una terminal sean resueltos de forma favorable en tiempo e igualdad de circunstancias, las centrales/terminales pueden ser una barrera a la entrada por el costo que representa su construcción. En la siguiente sección analizamos las barreras a la entrada asociadas a los costos.

V.2 Barreras a la entrada asociadas a los costos.

Dada la forma en que operan actualmente las centrales/terminales, un entrante que quiera participar del mercado debe incurrir los costos de instalar una nueva central o terminal. Además del costo de la terminal, el otro costo de entrada importante es la adquisición de los autobuses. El costo global de estos dos rubros depende en gran medida de la ubicación de la terminal y del número de autobuses que se requieran para ser competitivo en términos de la frecuencia de corridas a ofrecer. Por ejemplo, un límite inferior del costo de una terminal puede ser el que se refiere en CNT-93-2006 ubicado entre 440,000 y 660,000 pesos, mientras que una terminal en el centro de Acapulco con capacidad para 55 salidas diarias (por lo menos tres andenes) tuvo un costo de 18 millones de pesos (DGCSG 2006). De la misma forma, si una nueva empresa deseara incursionar en la ruta México-Acapulco ofreciendo un servicio cada hora debería de invertir en la adquisición de por lo menos 12 autobuses con un costo unitario de 320,000 USD (o 4,224,000 pesos) el ejecutivo/lujo y 185,000 USD (o 2,442,000 pesos) el de primera. En total una empresa que quisiera competir en la ruta México-Acapulco con servicios cada hora debería de incurrir en un costo de entrada de aproximado de 70 millones de pesos.

Otro de los costos hundidos que pudiera ser importante para un nuevo entrante (y los incumbentes) es el de la publicidad, debido a la importancia de la lealtad a la marca como se puede concluir de la encuesta a usuarios. La cuarta razón que los encuestados dieron para escoger la línea en la que viajaba, siendo que reconocía poder realizarlo en otra fue que siempre viajan en la misma línea. Esta situación obligaría a los nuevos entrantes a invertir en el reconocimiento y lealtad a su marca, además de ofrecer precios bajos y comodidad.

Tabla 5. Porcentaje de respuestas a la pregunta: ¿Por qué escogió la línea en la cual se va a ir hoy?

	Si podía realizar el viaje en otra línea de autobuses	No podía realizar el viaje en otra línea de autobuses	No sabía si podía realizar el viaje en otra línea de autobuses
Porque es económica/buenos precios	22.72%	14.73%	13.08%
Porque es cómoda/comodidad	21.16%	14.18%	16.34%
Es rápido	9.26%		6.10%
Siempre viajo en la misma línea/es la que prefiere mi familia	7.45%	9.74%	10.39%
Seguridad	4.33%	5.05%	
Es la única línea		18.50%	
Buen servicio			5.21%
Otros	35.08%	37.80%	48.88%
Total	100.00%	100.00%	100.00%

Nota: Datos ponderados

Fuente: Encuesta a usuarios

VI. Conclusiones y recomendaciones

En resumen, la estructura del mercado indica que la mayoría de las rutas interestatales consideradas muestran un bajo número de competidores lo que puede indicar un bajo nivel de concurrencia. Hay evidencia de que en la mayoría de las rutas consideradas este bajo nivel de concurrencia está resultando en precios más elevados. Esta situación se deriva de restricciones a la entrada asociadas con las economías de escala y densidad que muestran la operación de rutas y terminales. No podemos descartar sin embargo que la discrecionalidad de las autoridades locales y federales al otorgar los permisos y autorizaciones correspondientes sean otra barrera a la entrada. Además, esta estructura de mercado trae consigo el riesgo permanente de que los operadores establecidos lleguen a acuerdos colusivos con el fin de incrementar los precios o limitar la oferta.

Ante esta situación se emiten las siguientes recomendaciones con el fin de reducir las barreras a la entrada y fomentar un ambiente más agresivo de competencia en beneficio de los usuarios.

Primera: Fortalecer la libre entrada y salida de operadores de rutas de transporte foráneo de pasajeros y terminales asociadas. En este sentido, se deberán establecer procesos de autorización más transparentes y expeditos, y evitar requisitos innecesarios de inversión o justificación de la demanda. De manera específica se propone:

- Eliminar el párrafo del artículo 10-A del reglamento que dice “En los casos en que se solicite el establecimiento de una terminal en poblaciones donde existan en operación terminales centrales, la SCT al resolver el otorgamiento del permiso, tomará en cuenta los programas de desarrollo urbano de la localidad; los antecedentes de reubicaciones de terminales que se hubieren realizado como consecuencia de dichos programas; la distancia entre la terminal propuesta y la existente, así como los núcleos de población; los segmentos de mercado a atender y las facilidades de acceso y medios de transporte para los usuarios”.

- Establecer un esquema de afirmativa ficta por parte de la SCT a los solicitantes que no reciban la autorización después de los 22 días hábiles establecidos en la regulación, contando a partir del día en que se entregue la solicitud.
- Establecer requisitos no discriminatorios para la operación de rutas e instalación y operación de terminales basados en estándares de calidad y seguridad y otorgar las autorizaciones a quienes cumplan con estos requisitos.
- Declarar la(s) terminal(es) existente(s) como infraestructura esencial con obligaciones de acceso en condiciones competitivas en aquellas localidades donde el solicitante (o la autoridad) acredite que el (los) propietario(s) de la terminal existente tienen control del acceso y lo niegan al solicitante; la instalación de una nueva terminal resulta económicamente inviable; el acceso es indispensable para entrar y competir de manera efectiva y ello no pone en riesgo la viabilidad de la terminal existente. Este acceso también debería otorgarse en aquellos casos donde las autoridades nieguen la autorización para una nueva terminal a pesar de que el solicitante cumplió con los requisitos correspondientes.

Segunda: Evaluar de manera continúa las conductas de mercado en las principales rutas a fin de prevenir o sancionar conductas que tengan como fin reducir la competencia entre los operadores establecidos o restringir la entrada de nuevos competidores; particularmente donde se registren altos niveles de concentración de mercado o se observen niveles injustificados de precios.

Tercera: Establecer códigos de derechos de los consumidores que establezcan la obligación de hacer transparentes los términos y condiciones de los servicios al público y las compensaciones a que tienen derecho en caso de que estos sean incumplidos. Estos códigos pueden ser establecidos por la autoridad o como autorregulación acordada entre los operadores a través de sus asociaciones.

Bibliografía

- ADO. Sitio electrónico.** 2008. <http://www.ado.com.mx> (consultado en septiembre de 2008).
- Aguilera, Nelly.** 2009. "Regulación y Competencia en el Transporte Foráneo de Pasajeros II." Reporte preparado para la CFC.
- Barrett, S.** 2000. "Bus Deregulation in Ireland". Mimeo, Trinity Colleague Dublin.
- Beesley, M.** 1989. "The Role of Government in a Deregulated Market (Access, Competition, Safety)". Paris, ECMT, Round Table 83.
- Borenstein, S. y N. Rose.** 2007. "How Airline Markets Work...Or Do They? Regulatory Reform in the Airline Industry." NBER Working Paper 13452.
- Button, K. J.** 1987. "The Effects of Regulatory Reform on the US Inter-City Bus Industry". *Transport Reviews*, Vol. 7(2): 145 – 166.
- CANACAR.** 2003. Circular 135/2003. Disponible en: <http://www.canacar.com.mx> (consultado en septiembre de 2008).
- Comisión Federal de Competencia Económica.** Dictámenes y resoluciones de la Comisión en temas de autotransporte foráneo de pasajeros, varios años.
- Competition Commission.** 2006. "A report on the completed joint venture between Stagecoach and Bus Holding Limited and Bradell PLC in Relation to Megabus.com, Motorvator and Scottish Citylink." Mimeo. Disponible en línea en http://www.competitioncommission.org.uk/rep_pub/reports/2006/516citylink.htm
- Dirección General de Comunicación Social del Estado de Guerrero (DGCSG).** 2006. Boletín de prensa 1021-06.
- Dodgson, J., Y. Katsoulacos y R. Pryke.** 1991. "Predatory Behaviour in Aviation". *Luxembourg, Commission of the European Communities.*
- Enlaces Terrestres Nacionales.** 2008. <http://www.etn.com.mx> (consultado en septiembre de 2008).
- Estrella Blanca.** 2008. <http://www.estrellablanca.com.mx> (consultado en septiembre de 2008).
- Gonenc, Rauf, y Giuseppe Nicoletti.** 2000. "Regulation, Market Structure and Performance in Air Passenger Transportation." OECD Economics Department Working Papers no. 254, ECO/WKP(2000)27.
- Grupo Senda.** 2008. <http://portal.gruposenda.com/Senda/jsp/> (consultado en septiembre de 2008).
- Grupo IAMSA.** 2008. <http://www.grupoiamsa.com.mx/grupoiamsa/> (consultado en septiembre de 2008).
- Gwilliam, K.M., C.A. Nash y P.J. Mackie.** 1984. "Deregulating the Bus Industry". University of Leeds Working Paper 179.

Hibbs, J. 2005. "The Dangers of Bus Re-regulation, and Other Perspectives on Markets in Transports." *London: The Institute of Economic Affairs.*

Jaffer, S. y D. Thompson.1986. "Deregulating Express Coaches: A Reassessment." *Fiscal Studies*, noviembre.

Mackie, P., y J. Preston. 1988. "Competition in the Urban Bus Market: A Case Study" PTRC Summer Annual Meeting Seminar C: Public Transport Planning and Operations, pp. 157-170.

Nash, C. 1993. "British Bus Deregulation." *The Economic Journal*, 103(419): 1042- 1049.

NATS. Base de Datos en Línea de Estadísticas de Transporte de América del Norte. 2008. <http://nats.sct.gob.mx>

NERA. 1997. "The Effectiveness of Undertakings in the Bus Industry." Office of Fair Trading Working Paper 14.

OECD. 2001. "Competition Issues in Road Transport." Policy Roundtables. DAF/CLP (2001)10. Disponible en: <http://www.oecd.org>

Ómnibus de México. 2008. <http://www.odm.com.mx> (consultado en septiembre de 2008).

Padilla, Jorge. "The Role of Supply Side Substitution in the Definition of the Relevant Market in Merger Control". Reporte para la Comisión Europea, Junio 2001

Parkhurst. 2005. "The Importance of Entrepreneurship in the United Kingdom Express Coach Market." En *The Dangers of Bus Re-regulation, and Other Perspectives on Markets in Transports*, Edited by John Hibbs. London: The Institute of Economic Affairs.

Priest, George, y L. Rethinking. 2007. "Antitrust Law in an Age of Network Industries." Yale Law & Economics Research Paper No. 352.

Ros, A. J. 2010. "The determinants of pricing in the Mexican domestic airline sector and the impact of competition and airport congestion." Draft Working paper. CFC-OCDE. Disponible en: <http://www.oecd.org/dataoecd/31/59/45049647.pdf>

Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), Dirección General de Autotransporte Foráneo. 2008. "Estadísticas Básicas 2005." Disponible en: <http://dgaf.sct.gob.mx>

Scherer, F.M. 1970. *Industrial Market Structure and Economic Performance.* Chicago, Rand-McNally, pp. 233.

Vickers, J., y G. Yarrow. 1988. *Privatisation: An Economic Analysis.* Cambridge, MIT Press.

Viscusi, W. Kip, John M. Vernon y Joseph E. Harrington, Jr. 2000. *Economics of Regulation and Antitrust.* 3era edición. Cambridge: The MIT Press, pp.864.

Von Finckenstein, Konrad. Carta al Honorable David Collenette del 22 de octubre de 1999. Disponible en línea en <http://www.competitionbureau.gc.ca/epic/site/cbbc.nsf/en/01885e.html>.