



# Estudio de competencia en el autotransporte federal de pasajeros: Hallazgos y recomendaciones

---

Abril 2019



Comisión  
Federal de  
Competencia  
Económica

- El servicio de autotransporte federal de pasajeros es el **principal medio de transporte público entre ciudades** en México.
- Debido a la regulación vigente, el mercado de autotransporte federal de pasajeros presenta **problemas de competencia**. Esta inhibe la participación de más agentes económicos y el surgimiento de nuevos modelos de negocio y, por lo tanto, de mayor oferta a mejores precios.
- La Cofece recomienda actualizar el marco normativo:
  - **Entre otros aspectos, modificar las condiciones de entrada a las centrales públicas para introducir presión competitiva. En 2019 vencen 7 concesiones, entre ellas la Central del Norte-CDMX.**
- Nuestras recomendaciones permitirían que los niveles de competencia actuales del sector se modifiquen positivamente.
- Se estima que la entrada de un competidor en rutas previamente atendidas por un solo oferente, **se reflejaría en una disminución del precio promedio por kilómetro de 40%**, representando un beneficio directo para los usuarios.

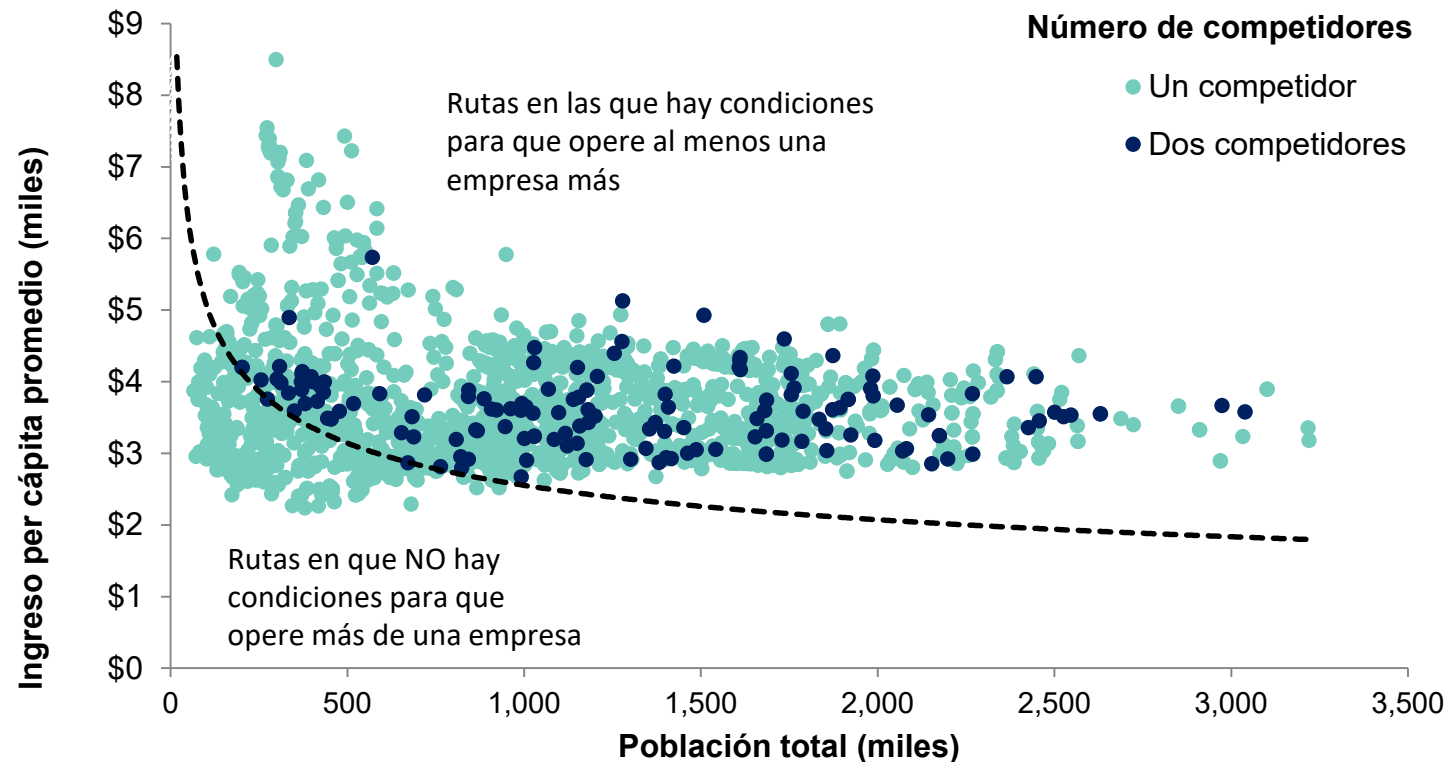
Tipo de problema	Alcance
<b>Monopolio natural</b>	<b>No es materia central de análisis de este Estudio</b>  En algunos casos, no existe suficiente demanda para que una ruta sea atendida por más de un operador.
<b>Conductas anticompetitivas</b>	<b>No es materia de análisis de este Estudio</b>  La elaboración y publicación de este Estudio no prejuzga sobre posibles violaciones a la LFCE que pudieran afectar la competencia en el sector.*
<b>Barreras regulatorias</b>	<b>Materia de análisis de este Estudio</b>  En este Estudio sus efectos son analizados y se realizan recomendaciones para mitigarlos.

\* Investigación abierta en el mercado de servicio de autotransporte terrestre de pasajeros en las regiones Centro, Centro-Sur, Sur-Sureste y el estado de Tamaulipas, IO-003-2017. Inicio de investigación: 15 de noviembre de 2017.

# Existe demanda suficiente para que haya más de un competidor en la mayoría de las rutas

- Estimamos que en el 85.7% de las rutas del servicio de **primera clase** que son atendidas por **una sola empresa**, existen las condiciones de demanda para que opere, al menos, una empresa más.

## Número de competidores, ingreso per cápita y población en municipios, en rutas del servicio de primera



Fuente: Cofece con información de [www.mexicoautobuses.com](http://www.mexicoautobuses.com).

Los tipos de servicios se agruparon en: i) ejecutivo/de lujo, ii) de primera y iii) económico/mixto. El ejercicio se realizó para el servicio de primera por ser el más común en territorio nacional (47% del total de rutas observadas en la base de datos construida para este estudio).

# Sin embargo, existe un número importante de rutas sin presencia de competidores

- En el Estudio se identificaron 29 Grupos de Interés Económico (GIE).
- Los 4 grandes GIE son proveedores únicos en un alto porcentaje de sus rutas.
- El 76.8% de las 5,877 rutas identificadas son atendidas por un solo agente económico.

## Rutas sin competencia por grupo de interés económico

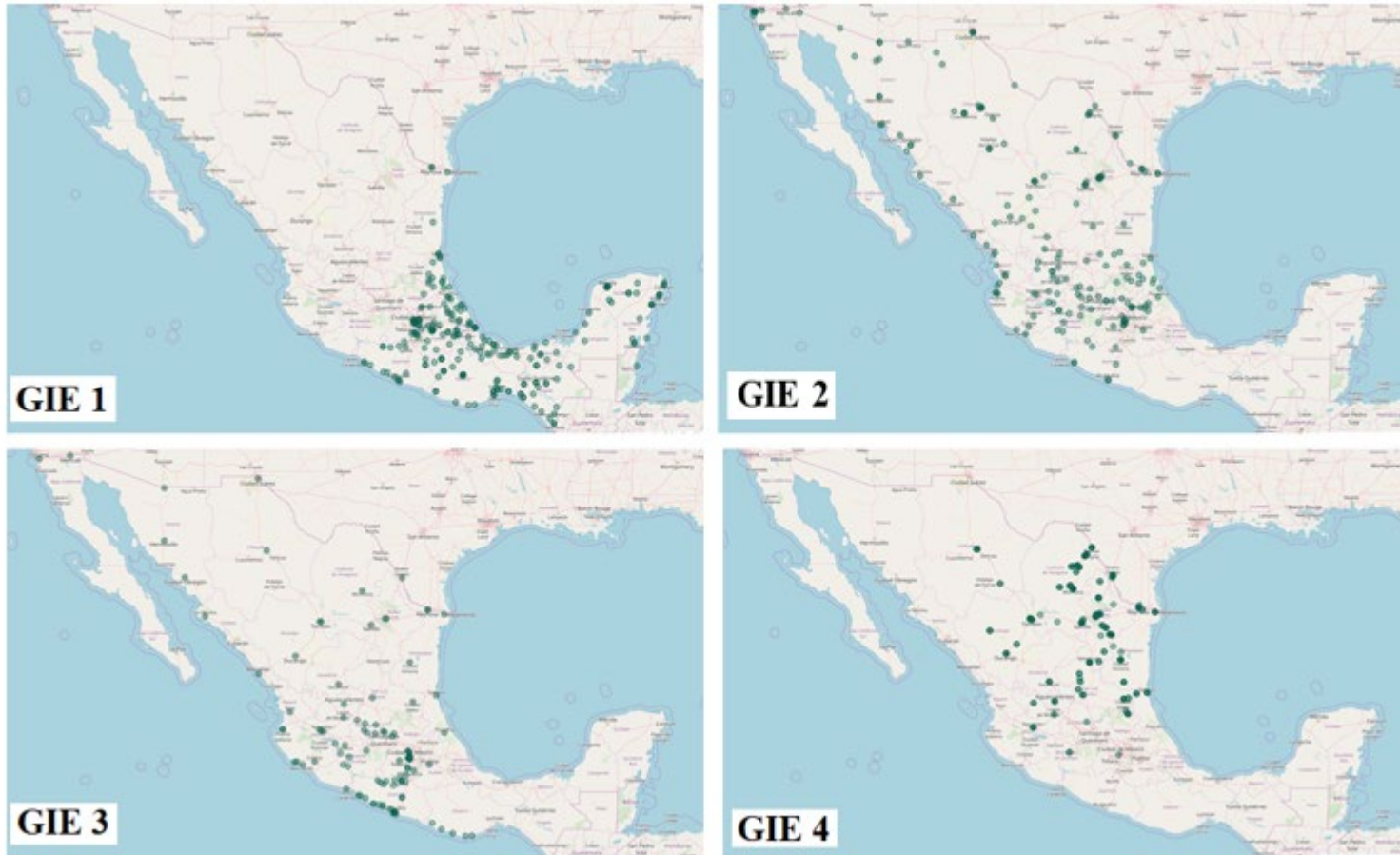
GIE	Total	Rutas sin competencia	Proporción de rutas sin competencia
GIE 1	723	642	88.8%
GIE 2	2,019	1,239	61.4%
GIE 3	1,986	1,193	60.1%
GIE 4	76	39	51.3%

Nota: Los porcentajes se obtuvieron considerando que los diferentes tipos de servicios son sustitutos.

Fuente: Cofece con información de [www.mexicoautobuses.com](http://www.mexicoautobuses.com)

# Visualización de la presencia de los cuatro GIE

- Los 4 grandes GIE enfocan sus operaciones en diferentes regiones y rutas.
- Cuando los grandes GIE coinciden en una ruta suelen ofrecer tipos de servicio distinto (*i.e.* uno ofrece servicio de primera y otro económico).



Fuente: Cofece con información de las páginas de internet de los agentes.

# La regulación actual desincentiva la entrada y operación de nuevas empresas y/o de nuevas rutas

- La autoridad exige disponer de terminales de salida y llegada para otorgar el permiso para operar, lo que limita la entrada de nuevos competidores, aunque en la práctica varios incumbentes realizan ascensos y descensos en lugares distintos a las terminales.
- Los requisitos para autorizar una nueva terminal no están bien definidos y el trámite de autorización suele exceder el plazo señalado en la regulación.
- El modelo mexicano de autotransporte no es flexible:
  - a) **Registrar tarifas** con 7 días de anticipación.
  - b) **Avisar de la cancelación** de la ruta con 30 días hábiles de anticipación.
- El prestador del servicio puede utilizar el autobús autorizado en una sola ruta.
- En el **ámbito estatal** existen disposiciones que obstaculizan la entrada:
  - i) Opinión de transportistas locales para autorizar los permisos para prestar el servicio;
  - ii) Autorización para transitar en la entidad;
  - iii) Permiso del gobierno estatal para operar una nueva terminal, y
  - iv) Residencia mínima en la entidad de 2 años previos a solicitar el permiso para establecer una terminal.

# Además de la regulación, el acceso a las terminales es un cuello de botella a la competencia

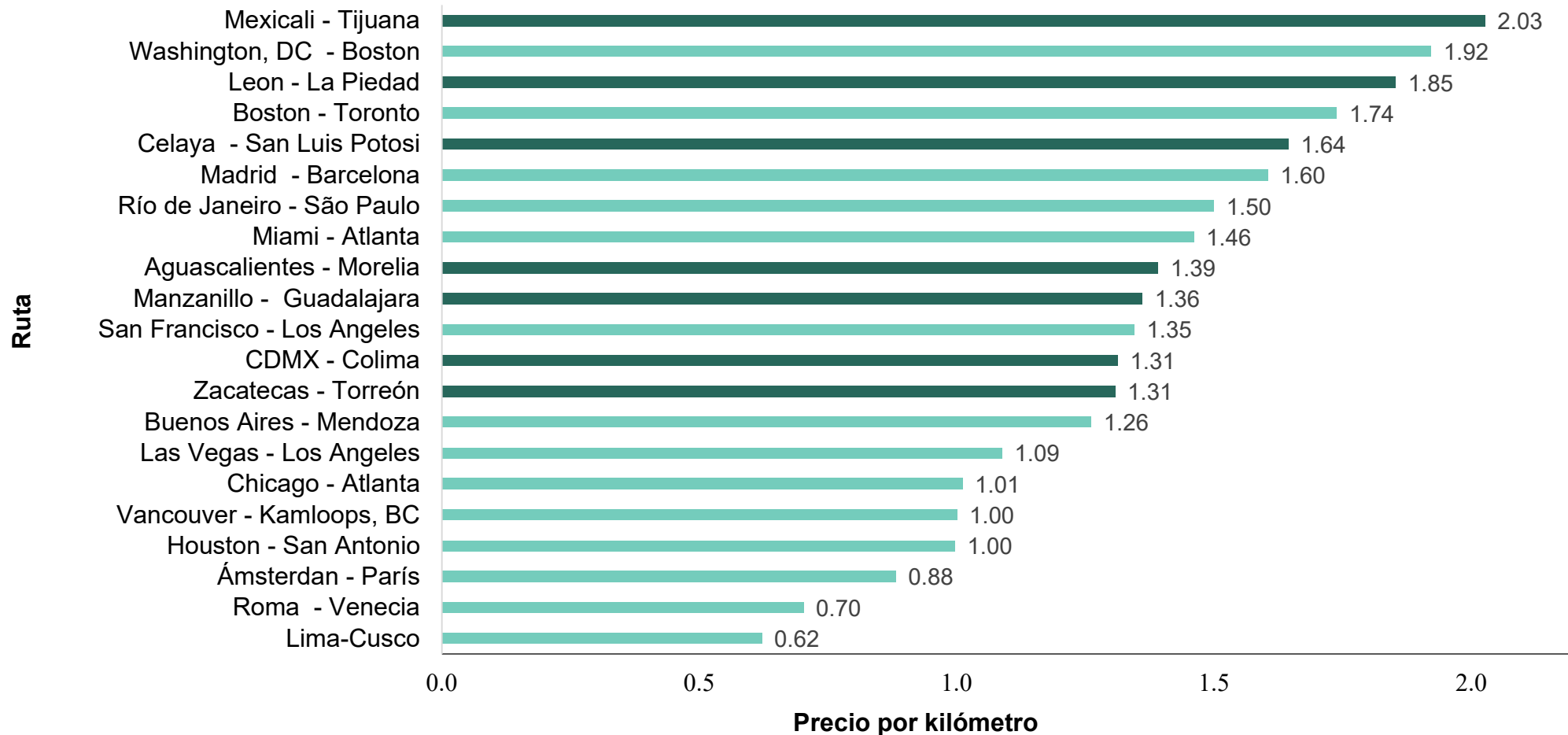
- La regulación establece que las terminales son **indispensables** para que la SCT autorice la operación en una ruta.
- Las terminales de autobuses pueden ser **centrales o individuales**:
  - a) En **310** centrales operan diferentes GIE (por ejemplo, la TAPO).
  - b) En **589** terminales individuales solo operan marcas de un mismo GIE.
- 820 terminales de las 899 identificadas son controladas o propiedad de empresas de autotransporte.
- Los entrantes que quieran operar en una central concesionada o propiedad de una empresa, necesitan llegar a un acuerdo con las empresas que la controlan, que tienen incentivos a negar el acceso o hacerlo en condiciones desventajosas.



# Algunas terminales centrales, cuyas concesiones están por terminar, representan una ventana de oportunidad para abrir el mercado

- Entre 1964 y 1983, el gobierno federal otorgó al menos **31 concesiones** para construir y operar terminales por un periodo de 50 años, después del cual las instalaciones y los bienes inmuebles pasarían a ser propiedad de la Federación.
- Al menos **4 de las 10** terminales centrales con **mayor número de conexiones y pasajeros** son **propiedad pública**, administradas por privados con un título de concesión (**Central del Norte-CDMX, Querétaro, León y Zacatecas**).
- Los títulos de concesión de algunas terminales centrales importantes están **próximos a vencer**:
  - Mexicali, Baja California (2019)
  - Central del Norte, CDMX (2019)
  - Acapulco, Guerrero (2019)
  - Oaxaca, Oaxaca (2019)
  - Mazatlán, Sinaloa (2019)
  - Nuevo Laredo (2019) y Reynosa (2019), Tamaulipas
  - Querétaro, Querétaro (2020)
- El vencimiento de las concesiones de las centrales representa una **oportunidad única** para que el gobierno federal **abra** su **acceso** a **entrantes** potenciales, en igualdad de condiciones.

## Precios por kilómetro, rutas de México y países seleccionados, 2018 (pesos)



Los precios se convirtieron a pesos mexicanos considerando el tipo de cambio del 17 de mayo de 2018.

Fuente: Cofece con datos de [www.mexicoautobuses.com](http://www.mexicoautobuses.com), [www.comparabus.com](http://www.comparabus.com), [www.megabus.com](http://www.megabus.com).

- Las familias se enfrentan a un sistema de precios fijos por ruta, sin importar día y hora de la semana, cuando algunas de esas corridas podrían ser más baratas por su baja demanda.
- El modelo actual ha conducido a viajes con **baja ocupación y precios altos** de boletos.
- Los precios por kilómetro son relativamente altos en comparación con otros países. Por ejemplo, convirtiendo los precios por kilómetro a pesos mexicanos, las rutas Mexicali-Tijuana y León-La Piedad son más caras que las rutas Miami-Atlanta o Houston-San Antonio.
- La Cofece estima que **la entrada de un nuevo oferente en rutas previamente atendidas por un solo oferente, se reflejaría en una disminución en el precio promedio por kilómetro de 40%.**

## ❖ Permitir la flexibilización del modelo de negocio:

➤ Que la SCT:

- Analice la pertinencia de **suavizar la obligación de disponer de terminales** de origen y destino para operar (reforma a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal [Ley] y el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares [Reglamento]).
  - No implica que las terminales actuales dejen de operar o que no puedan construirse nuevas, pues ello dependerá del modelo de negocio de cada compañía.
- Suprima el registro de tarifas máximas (reforma al Reglamento).
- Elimine el requisito de avisar con 30 días de anticipación la cancelación de una ruta o tramo (reforma al Reglamento).
  - En su lugar, quedaría la obligación de avisar al usuario con una semana de anticipación.
- No vincule los permisos para operar a una ruta específica (reforma al Reglamento).

## ❖ Acceso a las centrales públicas

- En las centrales concesionadas, que la SCT:
  - Publique una lista de centrales que operan bajo concesión.
  - **Reciba las centrales públicas** al término de la concesión y adjudique su administración vía licitación, dado que la Ley confirma que el gobierno federal podrá recuperar las terminales centrales cuya concesión concluya.
  - Condicione su reasignación a la obligación de establecer procedimientos de acceso no discriminatorio.
- Para el resto de las centrales:
  - Incluir en el Reglamento la obligación de publicar reglas de acceso públicas, transparentes y objetivas.
- Que la SCT cuente con facultades para resolver disputas entre solicitantes de acceso y administradores.

## ❖ Certeza jurídica y transparencia

- Que la SCT publique versiones públicas de las resoluciones para las solicitudes de permisos rechazadas.
- **Suprimir en el Reglamento criterios discrecionales** en el otorgamiento de permisos para establecer terminales.
  - Sería suficiente con que la SCT verifique que el gobierno municipal autorizó la construcción de la terminal central.
- Incluir en el Reglamento un procedimiento práctico y efectivo para ejercer la *afirmativa ficta*.
- Suprimir de los reglamentos estatales de transporte los requisitos que impactan al autotransporte federal.
- Que la Dirección General de Autotransporte Federal mejore su portal de trámites para que sea más fácil para los solicitantes dar seguimiento a su proceso.
- Que la SCT mejore las estadísticas sobre el volumen de operaciones en el sector y actualice su directorio de terminales.



Comisión  
Federal de  
Competencia  
Económica



**Un México mejor es competencia de todos**



#	Estado	Ciudad	Año de concesión	Central
1	Baja California	Mexicali	1969	Central de Autobuses Mexicali, B.C.
2	Chiapas	Tapachula	1974	Central de Pasajeros en la Población de Tapachula, Chis.
3		Tuxtla Gutiérrez	1976	Central de Autotransporte de Pasajeros en Tuxtla Gutiérrez, Chis.
4	Ciudad de México	CDMX	1969	Central en la Zona Norte de la Ciudad de México.
5			1972	Central de Autobuses del Poniente del Distrito Federal, CDMX
6	Guanajuato	Cortazar	1978	Central de Autobuses de Pasajeros en la Ciudad de Cortázar, Gto.
7		Irapuato	1972	Central de autobuses de pasajeros, en Irapuato, Gto.
8		León	1967	Central de Autotransportes de Pasajeros en la ciudad de León, Gto.
9		San Luis de la Paz	1976	Central de Autobuses de San Luis de la Paz, Gto.
10	Guerrero	Acapulco	1969	Central de Autobuses de Acapulco, Gro.
11		Iguala	1978	Terminal Central de Autobuses, General Epifanio Rodríguez, S. A. de C. V.
12	Hidalgo	Pachuca de Soto	1975	Central de Autobuses de Pasajeros de Pachuca, Hgo.
13	Jalisco	Lagos de Moreno	1968	Central de Autotransporte de pasajeros en Lagos de Moreno, Jal.
14		Ocotlán	1979	Central de Autobuses de Pasajeros Ocotlán, Jal.
15		La Barca	1979	Central de Pasajeros de La Barca, Jal.
16	Nayarit	Tepic	1981	Central de Pasajeros de Peñitas, Nay.
17	Nuevo León	Monterrey	1966	Central de autotransporte de pasajeros en la ciudad de Monterrey, N.L.
18	Oaxaca	Oaxaca de Juárez	1969	Central de Autobuses de Segunda Clase de la Ciudad de Oaxaca, Oax.
19	Querétaro	Querétaro	1970	Central de Autobuses Corregidora de Querétaro, Qro.
20		San Juan Del Río	1976	Central de Pasajeros en San Juan del Río, Qro.
21	San Luis Potosí	Ciudad Valles	1979	Central de autobuses de pasajeros en Cd. Valles, S.L.P
22		Matehuala	1981	Central de autobuses de pasajeros de Matehuala, S.L.P.
23	Sinaloa	Mazatlán	1969	Central de Autotransporte de pasajeros en Mazatlán, Sin.
24	Sonora	Cajeme	1963	Central de Autobuses de Pasajeros en Ciudad Obregón, Son.
25	Tabasco	Villahermosa	1964	Central de autotransportes de pasajeros en Villahermosa, Tab.
26	Tamaulipas	Ciudad Victoria	1978	Central de Autobuses de Pasajeros en Ciudad Victoria, Tam.
27		Nuevo Laredo	1969	Central de Autobuses de Pasajeros en Nuevo Laredo, Tam.
28		Reynosa	1969	Central de Autobuses de Pasajeros en Reynosa, Tam.
29	Yucatán	Mérida	1966	Central de autotransporte de pasajeros en la Ciudad de Mérida, Yuc.
30	Zacatecas	Fresnillo	1972	Central de Autobuses de Fresnillo, Zac.
31		Zacatecas	1963	Central de Autotransportes de Pasajeros, en Zacatecas