

DETERMINACIÓN DE TARIFAS ÓPTIMAS PARA LA RED MEXICANA DE AUTOPISTAS DE CUOTA

Santiago Rico Galindo, con la colaboración de:
Raúl Huerta, Guadalupe Ramírez, Carlos Negrete y Sergio Hernández de la UAC, SCT.
PIARC, Cancún, México.

INTRODUCCIÓN

Cuando hablamos de tarifas óptimas debemos iniciar la exposición haciendo el planteamiento de que forman parte de una política tarifaria que ha evolucionado en el tiempo, desde el inicio de operación de las primeras autopistas hasta los niveles tarifarios que han alcanzado en la actualidad y, sin duda, debemos hacernos algunas preguntas antes de abordar por completo el tema.

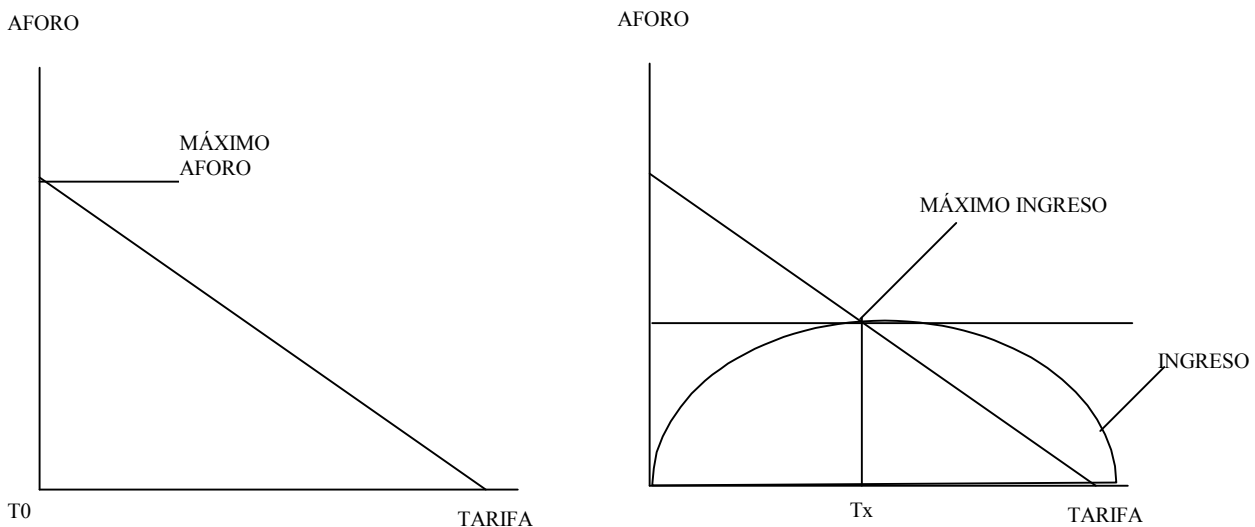
¿ Tarifas óptimas para quién ? ¿ Para los usuarios ? ... ¿ Para los concesionarios ? ¿ Para el Gobierno ? ¿ Para Todos ?

También debemos preguntarnos qué es lo que pretendemos al establecer una política tarifaria:

- ¿ Maximizar el ingreso que genera la autopista ?
- ¿ Maximizar el aforo para optimizar la utilización de la infraestructura ?
- ¿ Minimizar costos ?
- ¿ Alguna combinación de estas alternativas ?

Como es bien sabido por los analistas de tarifas, maximizar el aforo, por la estructura de la gráfica teórica de la demanda, implica establecer tarifas muy bajas o nulas. En cambio, maximizar el ingreso requiere contar con series estadísticas de información confiables de aforos e ingresos, que nos permitan determinar la tarifa que maximiza el ingreso. Dichas gráficas se muestran a continuación:

CURVAS TEORICAS DE DEMANDA



En México, adicionalmente, hay otros factores importantes que se deben tomar en consideración al establecer una política tarifaria:

- Para construir y operar una autopista de cuota, debe existir una vía alterna libre. Ello implica que existe un mercado de usuarios que no necesariamente está dispuesto a utilizar la autopista de cuota, bien sea porque no forma parte de el origen y destino del viaje o bien, porque la tarifa no le parece adecuada en términos económicos. (tiempo de recorrido, costos de operación vehicular, etc.)
- Existen tres tipos diferentes de redes de autopistas de cuota:
 - las que operan las empresas privadas que obtuvieron una concesión
 - las que opera el gobierno federal y que se construyeron con recursos públicos
 - las que opera el gobierno federal y que se construyeron originalmente con recursos privados, pero que tuvieron que ser rescatadas por el gobierno por problemas financieros

La presente exposición, tiene la finalidad de presentar la evolución de las técnicas empleadas en política tarifaria a lo largo de la historia de las autopistas de peaje en México y está enfocada principalmente a las autopistas que opera el gobierno en sus dos modalidades, debido a que las concesiones privadas se rigen bajo esquemas tarifarios predeterminados por reglas que se establecen en los propios títulos de concesión. A estas reglas haremos referencia más adelante.

UN POCO DE HISTORIA

Las primeras autopistas de cuota que se construyeron en México, datan de mediados del siglo pasado. Desde entonces a la fecha, se han construido más de 6,000 kilómetros de autopistas. Las primeras autopistas de cuota se construyeron como obra pública, con recursos fiscales y para operarlas, el gobierno federal creó el organismo público descentralizado “Caminos y Puentes Federales de Ingresos y Servicios Conexos” (Capufe por sus siglas)

La red de autopistas construidas bajo ese esquema, tenía una longitud de 1,000 km hacia principios de la década de los años ochentas y conectaba a la capital del país con las principales ciudades aledañas. Las autopistas México – Cuernavaca, México – Querétaro y México – Puebla, son algunos ejemplos de dicho programa carretero. Las tarifas de esta red eran relativamente bajas, ya que su objetivo era cubrir los gastos de operación y conservación y no la amortización de la inversión, ya que ésta se establecía a fondo perdido.

A mediados de la década de los 80's, el gobierno federal enfrentó un importante dilema. El excesivo endeudamiento del estado y los compromisos de pago de la deuda externa e interna, impedían destinar recursos financieros para poder eliminar los rezagos acumulados en materia de infraestructura carretera. Los recursos fiscales que obtenía la federación se destinaban al pago de deuda y a programas prioritarios en materia de educación, alimentación y salud. A pesar de las enormes necesidades de invertir en infraestructura, no contaba el gobierno federal con los recursos necesarios para hacer frente a la creciente demanda.

¿ Cómo lograr construir infraestructura en esas condiciones ?

La respuesta fue el programa nacional de autopistas concesionadas. Dicho programa contemplaba la construcción de 4,000 km de autopistas de altas especificaciones, financiadas en gran parte a través de empresas constructoras y bancos privados, pero también con recursos del gobierno federal, los gobiernos estatales y la banca de desarrollo. La administración de Miguel de la Madrid inició el programa otorgando tres concesiones y la administración de Carlos Salinas de Gortari la continuó otorgando 49 más.

No obstante el éxito inicial que tuvo el programa al revitalizar los sectores de la industria de la construcción y el transporte con esas obras, el esquema concesionario manifestó algunos problemas desde su origen:

- La concesión se otorgaba a quienes ofrecían el menor plazo.
- Los Bancos no otorgaban créditos a plazos mayores de 10 años.
- Las tasas de interés eran relativamente altas.
- Los estudios de demanda eran perfectibles.
- Hubo, en algunos casos, sobrecostos en la construcción de las obras.

Las tarifas de inicio de operación, ligadas a los flujos financieros de los proyectos, resultaron altas en términos de la capacidad de pago de los usuarios, no solo por el hecho de que los plazos de concesión eran muy cortos, sino también porque, comparativamente con las autopistas de Capufe, la recuperación de la inversión en infraestructura y el pago de los adeudos con la banca resultaban muy altos en comparación con las autopistas existentes. Como consecuencia, las proyecciones de demanda de los títulos se incumplieron en 23 de las 52 concesiones otorgadas. La crisis económica que el país vivió entre 1994 y 1995, agudizó el problema.

Uno de los antecedentes más importantes de la rebaja tarifaria fue el programa de compactación de tarifas que aceptaron, a solicitud del gobierno, los concesionarios en diciembre de 1995 y sirvió como modelo para la compactación de tarifas aplicada por Capufe en su red a partir de enero de 1996.

A pesar del éxito de este programa de compactación, el gobierno, a través de la SCT y la SHCP se vio en la necesidad de refinanciar algunas concesiones, pero finalmente comprendió la necesidad de elaborar un programa de rescate carretero, fundamentado principalmente en el interés público, pero orientado también a evitar la quiebra de las empresas constructoras y el cierre de algunos bancos comprometidos con el programa. Dicho rescate se terminó de instrumentar en 1997. Para ello se creó el Fideicomiso para el Rescate de Autopistas Concesionadas (Farac por sus siglas) y se otorgó la concesión de todas las autopistas rescatadas a Banobras.

Para entonces, las tarifas habían permanecido notablemente altas, en parte debido a las condiciones originales de los títulos de concesión y a la acelerada inflación que se había registrado entre 1989 y 1997. A pesar de ello, varios concesionarios, asesorados por el propio gobierno, realizaron algunos esfuerzos significativos para reducir tarifas o, al menos, trataron de no incrementarlas.

SITUACIÓN DE LAS TARIFAS DESPUÉS DEL RESCATE CARRETERO

Una de las primeras acciones que realizó el gobierno al rescatar las carreteras fue reducir significativamente las tarifas de todos los vehículos, pero sobre todo de los camiones de carga. Se tenía la certeza, por estudios realizados, que la elasticidad de la demanda-precio permitía reducir las tarifas incrementando los ingresos. Adicionalmente, se modificaron las estructuras tarifarias, pasando de una estructura basada en el “cobro por número de ejes” a una estructura basada en “tipo de vehículos”. Con esta medida, se redujeron de diez a cuatro las categorías de cobro establecidas en el sistema, quedando únicamente: Automóviles (A); Autobuses y Camiones ligeros (B-C4); Camiones medianos (C5-C6) y Camiones pesados o articulados (C7-C9).

La primera reducción resultó, como se esperaba, muy exitosa. En el periodo 1997-1999, los aforos de la red rescatada crecieron a una tasa promedio anual de 12%.

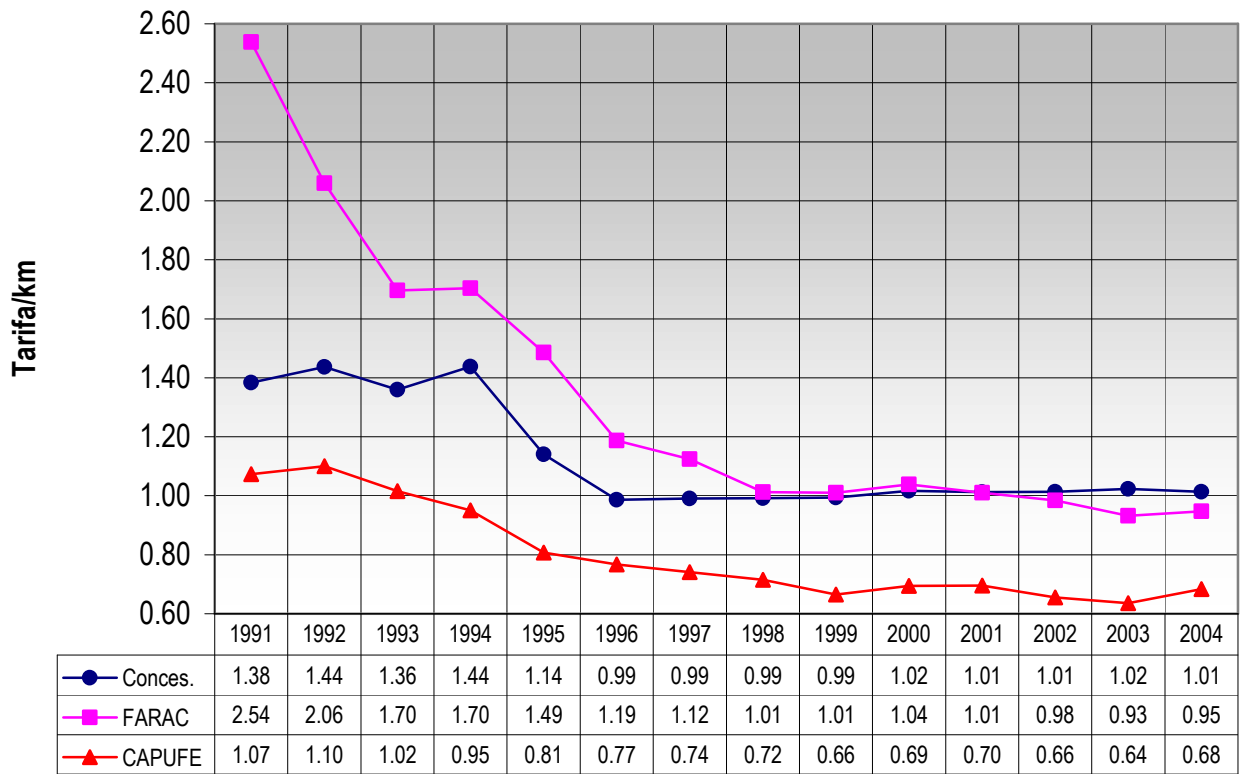
El cuadro 1, muestra las rebajas tarifarias que se aplicaron entre agosto y septiembre de 1997. Como se observa en dicho cuadro, las rebajas fueron de 15% para automóviles, 25% para autobuses y hasta 38% para camiones. Las gráficas 1,2 y 3, muestran la evolución de las tarifas por kilómetro para cada uno de estos tipos de vehículo, respectivamente. Nótese que a partir del rescate carretero y del último ajuste de tarifas, éstas se han mantenido prácticamente constantes pero con una ligera tendencia a la baja.

CUADRO 1
TARIFAS DEL PROGRAMA DE RESCATE CARRETERO DE SEPTIEMBRE DE 1997
TARIFAS /KM A PRECIOS CORRIENTES (C/IVA)

No. Aut.	Autopista	SEPTIEMBRE			AGOSTO			REBAJA %		
		A	B	C	A	B	C	A	B	C
1	Cadereyta – Reynosa	0.76	0.95	1.33	0.89	0.95	1.72	-15.3	0.0	-22.9
2	Chamapa – Lechería	0.73	1.28	1.90	1.02	1.68	3.94	-28.6	-23.9	-51.9
3	Chamotón – Campeche	0.64	0.90	1.78	0.62	1.05	2.21	4.2	-14.6	-19.6
4	Córdoba – Veracruz	0.87	1.12	1.62	0.98	1.58	2.87	-11.5	-29.0	-43.6
5	Cuernavaca - Acapulco	0.91	1.29	1.91	1.08	1.88	3.22	-15.8	-31.2	-40.7
6	Estación Don – Nogales	0.41	0.64	0.90	0.41	0.81	1.23	0.0	-20.6	-27.3
7	Gómez Palacio - Corralitos “La Unión”	0.54	0.65	0.97	0.57	0.76	1.47	-3.8	-14.3	-34.1
8	Guadalajara – Tepic	0.93	1.13	1.88	1.10	1.59	2.94	-14.9	-28.8	-36.2
9	Guadalajara – Zapotlanejo	0.73	0.85	1.74	0.81	1.12	2.72	-9.5	-24.1	-36.2
10	La Carbonera – Puerto México	0.82	1.58	3.33	0.82	1.58	3.33	0.0	0.0	0.0
11	La Tinaja - Cosoleacaque	0.66	0.94	1.49	0.91	1.35	2.56	-27.9	-30.0	-42.0
12	León – Lagos de M. – Aguascalientes	0.69	0.95	1.54	0.84	1.29	2.53	-17.5	-26.7	-39.0
13	Libramiento Noreste de Querétaro	0.54	0.81	1.18	0.68	1.08	1.50	-20.0	-25.0	-21.0
14	Libramiento Oriente de Saltillo	0.77	1.09	0.00	0.77	1.09	0.00	0.0	0.0	
15	Libramiento Poniente de Tampico	1.07	1.43	2.14	1.50	2.22	4.01	-28.6	-35.5	-46.5
16	Maravatio – Zapotlanejo	0.57	0.90	1.43	0.72	1.30	2.78	-21.2	-30.7	-48.5
17	Mazatlán – Culiacán	0.61	0.96	1.43	0.77	1.28	2.52	-20.9	-24.6	-43.4
18	Monterrey – Nuevo Laredo	0.81	1.09	1.60	0.96	1.57	2.95	-15.3	-30.4	-45.6
19	Torreón – Saltillo	0.47	0.54	1.02	0.60	0.75	1.45	-20.9	-29.0	-29.6
20	Zapotlanejo – Lagos de Moreno	0.76	1.01	1.59	0.94	1.27	2.52	-18.9	-20.5	-36.7
Tarifas/Km. Promedio										
1. Autopistas Concesionadas		0.65	1.03	1.75	0.73	1.24	2.32	-11.10	-16.54	-24.51
1.1. Rescatadas		0.65	0.91	1.40	0.77	1.22	2.26	-15.82	-25.41	-38.14
1.2. No Rescatadas		0.66	1.27	2.41	0.66	1.28	2.43	-0.66	-0.66	-0.66
2. CAPUFE		0.56	1.05	2.01	0.56	1.05	2.01	0.00	0.00	0.00

Gráfica 1

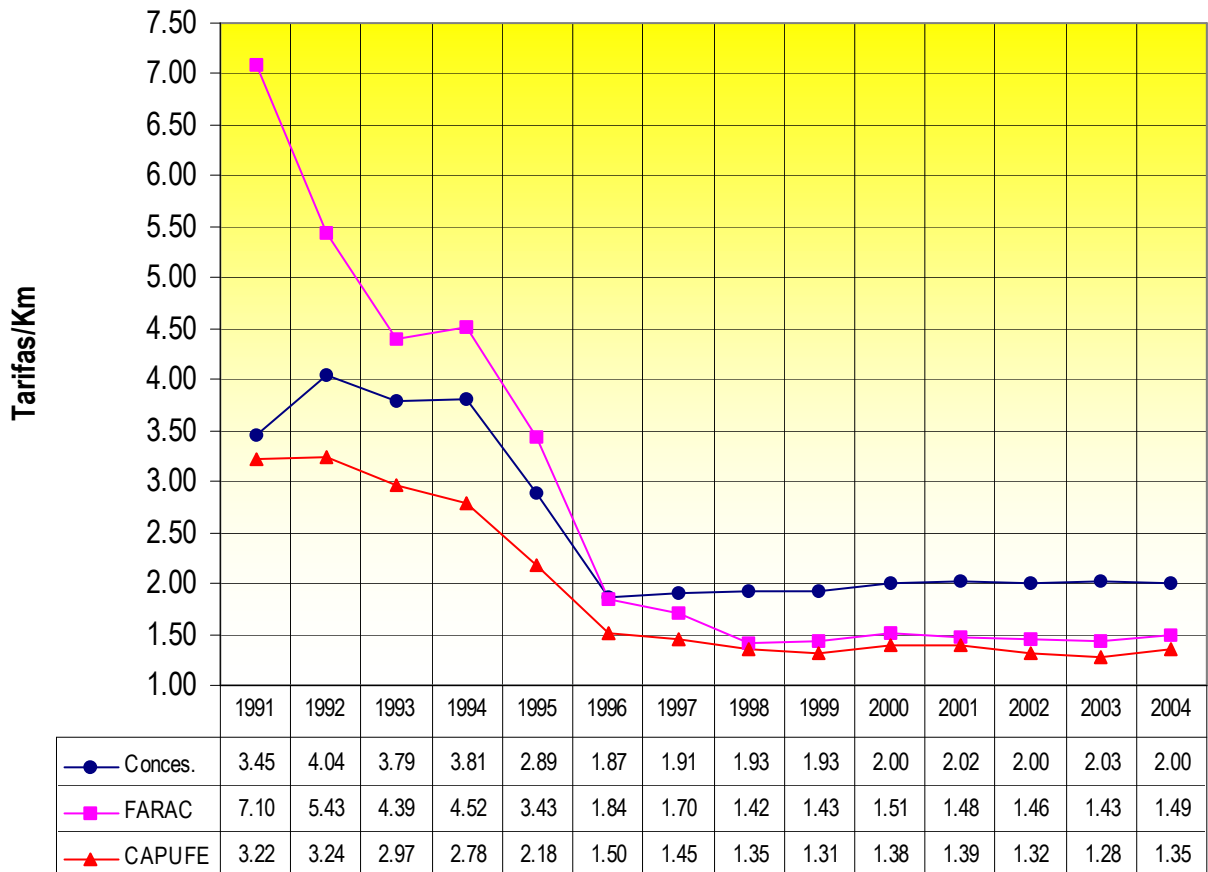
AUTOMOVILES
TARIFAS/KM PROMEDIO ANUALES POR TIPO DE RED
 (\$ constantes de Junio de 2004, sin IVA)



Las tarifas por kilómetro para automóviles en la red concesionada, en promedio y a precios constantes de junio de 2004 se redujeron de \$ 1.38 /km en 1991 a \$ 0.99 /km en 1997 (año del rescate carretero) y se incrementaron ligeramente a \$ 1.01 /km en 2004. En el caso de la red Farac, para esos mismos años, las tarifas se redujeron de \$2.54 /km a \$ 1.12 /km y a \$ 0.95 /km. En el caso de la red Capufe, las variaciones fueron de \$ 1.07 /km a \$ 0.74 /km y a \$ 0.68 en 2004.

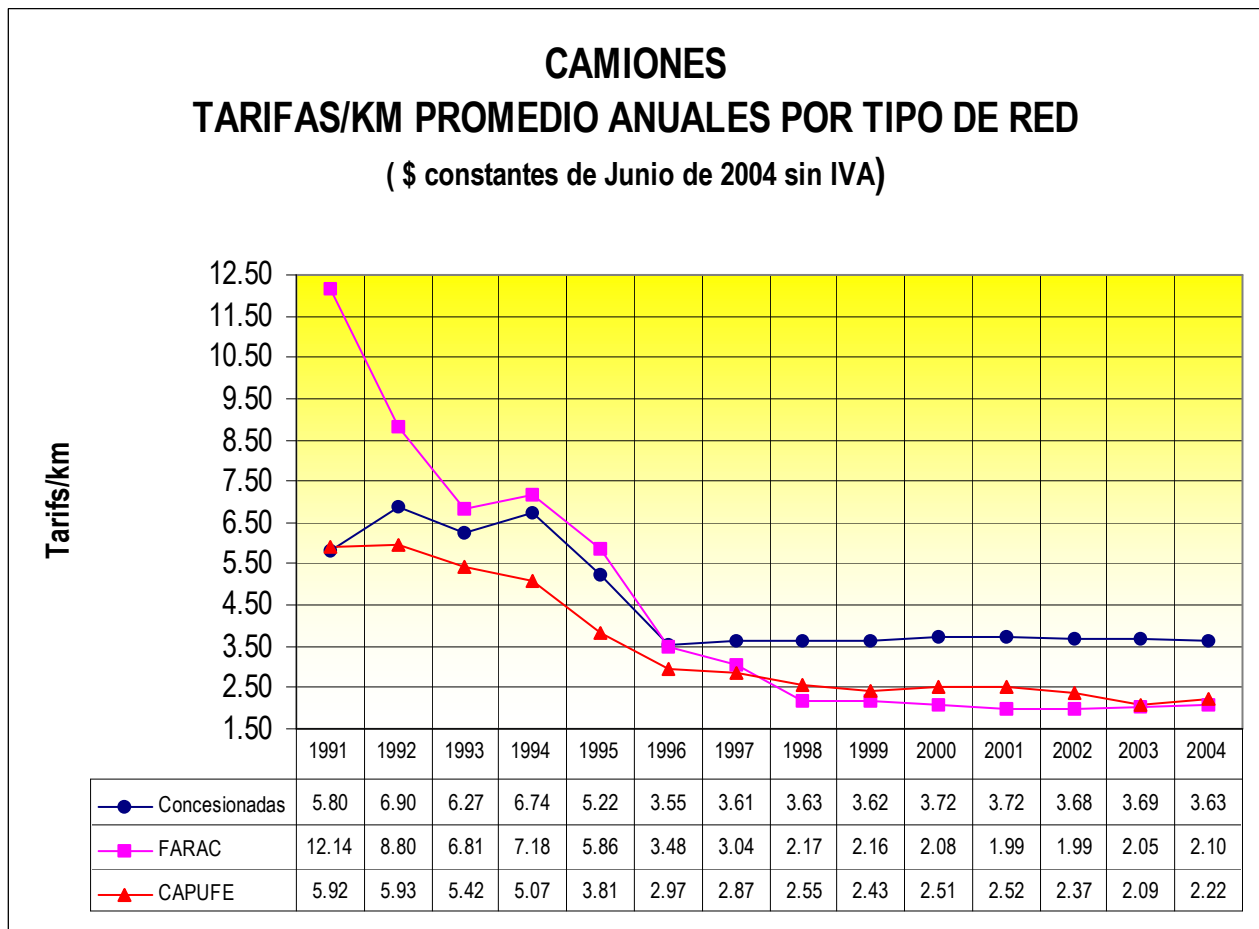
Gráfica 2

AUTOBUSES
TARIFAS/KM PROMEDIO ANUALES POR TIPO DE RED
 (\$ constantes de Junio de 2004 sin IVA)



En el caso de los autobuses, las tarifas por kilómetro promedio para la red concesionada, variaron de \$3.45 /km en 1991 a \$ 1.91 /km en 1997 y a \$ 2.00 /km en 2004. En el caso de la red Farac, estas variaciones fueron de \$ 7.10 /km a \$ 1.70 /km y a \$ 1.49 /km en esos mismos años. Para la red Capufe, las variaciones registradas fueron de \$ 3.22 /km a \$ 1.45 /km y a \$ 1.35 /km , respectivamente.

Gráfica 3



En el caso de los camiones, las tarifas por kilómetro se modificaron, en la red concesionada, de \$ 5.80 /km a \$ 3.61 /km y a \$ 3.63 /km; en el caso de la red Farac, dichas variaciones fueron de \$12.14 /km a \$3.04 /km y a \$2.11 /km, respectivamente. Finalmente, en el caso de la red Capufe, estas variaciones fueron de \$5.92 en 1991 a \$ 2.87 /km en 1997 y a \$ 2.22 /km en 2004. Cabe recordar que, a partir de 2005, la red Farac y la red Capufe están prácticamente fusionadas (Capufe aún conserva algunos tramos de autopistas como red propia y la totalidad de los puentes de cuota).

Como se puede observar, existe una importante tendencia a homologar las tarifas en las tres redes y a realizar cobros por kilómetro cada vez más acordes con las demandas del mercado. Las tarifas de las autopistas, son de los pocos precios que fija el gobierno, que han tenido reducciones sistemáticas a lo largo de los últimos 15 años.

SITUACIÓN ACTUAL

Gracias en parte a las medidas adoptadas y, en mayor grado, a la recuperación de la economía y la estabilidad macroeconómica, la situación de la red de autopistas en México, en la actualidad, se ha modificado significativamente. El Gobierno Federal decidió, por una parte, ir incorporando más autopistas (las de reciente construcción) a la red Farac y, por otra parte, tomó la determinación de fusionar las redes de Capufe y de Farac en una sola red.

El resultado ha sido muy positivo, los flujos financieros de la nueva red, generan los recursos necesarios para pagar las deudas contraídas, amortizar los créditos bancarios, pagar los costos de operación y mantenimiento y poco a poco van generando excedentes que se pueden destinar a obras de mantenimiento mayor y nuevas inversiones.

Ante este panorama, el tema de las tarifas, si bien sigue siendo importante, ya no ha requerido de medidas tan espectaculares como las que se tomaron durante y después del rescate carretero.

Si bien lo realizado hasta el momento es positivo, dado que se han abatido en términos reales las tarifas de todos los tipos de usuarios; se ha promovido e incrementado en forma sustancial el aforo de todos los grupos vehiculares; se conocen mejor los mercados y se han instrumentado convenios con organizaciones de autotransportistas, sobre todo en el caso de los libramientos carreteros, todavía sigue siendo un tema de preocupación el determinar si las tarifas que se aplican son las más adecuadas y se cree que existe margen para llegar a un nivel de tarifas óptimas.

En el anexo 1 de este documento, se muestran las tarifas vigentes, tanto absolutas como relativas, para todas las autopistas de cuota a cargo del gobierno federal.

DETERMINACIÓN DE TARIFAS ÓPTIMAS

Un grupo multidisciplinario de expertos relacionados con el tema de las tarifas, con personal de la SHCP, la SCT, Banobras y Capufe, desarrolló un modelo tarifario para optimizar el uso de la red. También se contrató la asesoría de un consultor especializado en tarifas, que se integró a dicho grupo de trabajo.

Como resultado de las experiencias intercambiadas por los diferentes funcionarios y el consultor, se determinó elaborar un modelo, con un enfoque sistémico, estructurado con módulos o subsistemas que relacionan todas las variables que inciden en la determinación de las tarifas y que a su vez, permite determinar cómo modificando las tarifas se impacta al resto de las variables. (Sistema interactivo)

Adicionalmente, se evaluó la conveniencia de involucrar dentro del desarrollo de cada módulo o subsistema a empresas consultoras de la iniciativa privada o del sector público, dependiendo de la información requerida para cada caso.

Así, el nuevo modelo sistémico de tarifas quedó integrado por los siguientes módulos o subsistemas:

- Econométrico
- Mercados
- Financiero
- Costos

Para los dos primeros subsistemas se decidió elaborar bases de licitación para que empresas privadas desarrollaran cada subsistema, previo proceso de licitación pública. En el caso del modelo financiero y el modelo de costos, se decidió que las propias dependencias del gobierno federal elaboraran los modelos, ya que contaban con todos los recursos e información para ello.

MÓDULO ECONOMÉTRICO

Se definió el siguiente objetivo general para el módulo econométrico: Crear una base de datos y un conjunto de modelos de simulación, mediante los cuales se cuente con una capacidad analítica permanente para avanzar en la identificación y establecimiento de tarifas óptimas para cada autopista y puente de cuota que contribuya, de manera equilibrada, a lograr tanto los compromisos financieros como las exigencias sociales.

A partir de dicho objetivo, se definió el propósito fundamental del estudio que es construir modelos de regresión múltiple, mediante los cuales se puedan cuantificar los impactos que sobre el aforo y los ingresos resultarían de alternativas de modificación (incremento o decremento) de los niveles tarifarios.

Por lo tanto el subsistema contiene:

- Cuantificación de elasticidades precio e ingreso de cada conjunto de vehículos que actualmente tenga la misma tarifa.
- Cuantificación de la participación porcentual que tiene cada variable independiente del modelo en la explicación de la demanda de aforo de cada conjunto de vehículos que actualmente tenga la misma tarifa.
- Cuantificación del impacto que cada alternativa de ajuste de tarifas (incrementos o decrementos de múltiplos de 5 puntos porcentuales sobre la tarifa vigente, hasta aumentos o disminuciones de 100%) tendría sobre los aforos e ingresos de cada grupo vehicular de tarifa única.

Se revisaron y afinaron los detalles de las consideraciones metodológicas del modelo econométrico, procurando no omitir aspectos relevantes como los principios y fundamentos económicos, la superación de pruebas estadísticas, la contribución de cada variable y sus atributos, el tipo de modelo (lineal, logarítmico, semilogarítmico) , etc.

MÓDULO DE MERCADOS

Se definió el siguiente objetivo general para el módulo de mercados: Crear una base de datos y un conjunto de información, mediante las cuales se cuente con capacidad para avanzar en la identificación de los mercados que utilizan el corredor de transporte y permita determinar el potencial de captación de la autopista de cuota, respecto a su vía alterna libre, para cada uno de los diferentes grupos vehiculares y que contribuya al establecimiento de tarifas óptimas para cada autopista y puente de cuota.

A partir de dicho objetivo, se definió el propósito fundamental del estudio que es diseñar las encuestas de preferencia de los usuarios y analizar la información histórica disponible, tanto de datos viales en las carreteras libres, publicados por la SCT, como de los aforos de la autopista de cuota, medidos en las casetas de peaje y cuya información también se recopila y analiza en la SCT y en Capufe.

Por lo tanto el subsistema contiene:

- Cuantificación del mercado potencial que puede captar cada una de las autopistas y puentes de cuota que conforman al sistema.
- Cuantificación de la penetración de mercado de cada autopista, en relación con el total de tipos de vehículos que forman parte del corredor.

- Elaboración, aplicación y análisis de las encuestas de preferencia declarada de los usuarios, respecto a los niveles tarifarios que se aplican en la actualidad
- Cuantificación del impacto que pueda tener cada alternativa de ajuste de tarifas (incrementos o decrementos de múltiplos de 5 puntos porcentuales sobre la tarifa vigente, hasta aumentos o disminuciones de 100%) sobre los aforos e ingresos de cada grupo vehicular de tarifa única, para establecer los límites mínimo y máximo que pueden tener dichas variaciones respecto al aforo que pueden inducir de la carretera libre a la autopista de cuota.

MÓDULO FINANCIERO

Se definió el siguiente objetivo general para el módulo financiero: Crear una base de datos y un modelo de simulación financiera, mediante los cuales se cuente con capacidad para identificar las variaciones que pueden sufrir los compromisos financieros de pago de deuda y amortizaciones bancarias ante las variaciones de las tarifas y las tasas de interés, que permitan identificar los límites de las variaciones de ingresos de cada autopista de cuota, para cada uno de los diferentes escenarios macroeconómicos del país, que contribuyan al establecimiento de tarifas óptimas para cada autopista y puente de cuota y permitan lograr tanto los compromisos financieros como las exigencias sociales.

A partir de dicho objetivo, se definió el propósito fundamental del estudio que es determinar la capacidad financiera de cada autopista de cuota ante la variación de ingresos y tarifas.

Por lo tanto el subsistema contiene:

- Cuantificación del costo financiero de cada una de las autopistas de cuota que conforman al sistema.
- Cuantificación del impacto que puedan tener las variaciones de escenarios económicos y tasas de interés en el servicio de la deuda de cada una de las autopistas, respecto a las variaciones de los niveles tarifarios que se puedan aplicar.
- Cuantificación del impacto que pueda tener cada alternativa de ajuste de tarifas (incrementos o decrementos de múltiplos de 5 puntos porcentuales sobre la tarifa vigente, hasta aumentos o disminuciones de 100%) sobre los ingresos de cada grupo vehicular de tarifa única, para establecer los límites mínimo y máximo que pueden tener dichas variaciones para cumplir con los compromisos financieros.

MÓDULO DE COSTOS

Se definió el siguiente objetivo general para el módulo de costos: Crear una base de datos y un modelo de costos, mediante los cuales se cuente con capacidad para identificar las variaciones que puedan sufrir los gastos de operación, mantenimiento menor y mantenimiento mayor, que permitan identificar los límites permisibles en las variaciones de costos para cada autopista de cuota, que contribuyan al establecimiento de tarifas óptimas para cada autopista y puente de cuota.

A partir de dicho objetivo, se definió el propósito fundamental del estudio que es determinar, mediante modelos de costos del tipo “Sister” o HDM4, la capacidad que tiene cada autopista de cuota para minimizar sus costos, sin afectar la calidad del servicio, ante diferentes escenarios de tarifas.

Por lo tanto el subsistema contiene:

- Cuantificación de todos los costos que inciden en una adecuada operación y mantenimiento de cada una de las autopistas de cuota que conforman al sistema.
- Cuantificar el impacto que tiene la variación de los costos en cada una de las autopistas, respecto a las variaciones de los niveles tarifarios que se puedan aplicar.
- Cuantificación del impacto que pueda tener cada alternativa de ajuste de tarifas (incrementos o decrementos de múltiplos de 5 puntos porcentuales sobre la tarifa vigente, hasta aumentos o disminuciones de 100%) sobre los gastos de operación, mantenimiento menor y mantenimiento mayor de cada grupo vehicular de tarifa única, para establecer los límites mínimos que pueden tener dichas variaciones para cumplir con los compromisos de calidad de servicio y gastos en cada una de las autopistas que conforman el sistema.

MODELO INTEGRADOR.

El resultado final de todos estos esfuerzos, es la elaboración de un modelo único que identifica todas las variables que inciden en la determinación de una política tarifaria que permita optimizar cada uno de los diferentes aspectos que deben considerarse al elaborar una propuesta de actualización tarifaria.

El modelo de tarifas óptimas que denominamos “Modelo Integrador”, interactúa con todos los módulos o subsistemas y se constituye como un gran modelo de simulación tarifaria .

El modelo permite, ante diferentes escenarios de tarifas, calcular los aforos asociados en función de la demanda y las implicaciones que tiene dicha variación en el resto de las variables.

NUEVAS CONCESIONES

Independientemente de las políticas tarifarias que se han establecido para las autopistas que controla directamente el gobierno, en el caso de las autopistas concesionadas se ha establecido un nuevo esquema tarifario que deriva de la experiencia que dejó el programa de concesiones previo y que han permitido al gobierno elaborar un nuevo esquema de tarifas para los nuevos proyectos concesionados a la iniciativa privada. En el nuevo esquema, los plazos de concesión son los máximos permitidos por la ley (30 años) y la SCT fija una tarifa máxima ponderada para todos los grupos vehiculares, sujeta a algunas restricciones relativamente simples y lógicas: Por ejemplo, se deben tarifificar los vehículos en función de su número de ejes, pero se pueden agrupar como el concesionario disponga; así, un vehículo de tres ejes no puede tener una tarifa mayor que un vehículo de cuatro ejes, pero ambos pueden tener una misma tarifa. Las actualizaciones tarifarias a las que el concesionario tiene derecho, se pueden dar cada seis meses o cuando la inflación acumula más de cinco puntos porcentuales. Estas nuevas políticas dan la libertad absoluta al concesionario para fijar sus tarifas en función de sus propios estudios de mercado, econométricos, financieros y de costos.

Por otra parte, el hecho de que el gobierno federal controla más del 80% del total de autopistas en el país y fija las políticas tarifarias de estas redes, incide positivamente en los niveles tarifarios de las redes privadas, ya que el público usuario demanda tarifas acordes a los niveles que ha establecido el gobierno en las redes públicas.

CONCLUSIÓN

Mediante el nuevo modelo de tarifas óptimas que desarrolla el gobierno federal, se contará con una poderosa herramienta para la toma de decisiones en materia tarifaria para la red de autopistas de cuota públicas y, al mismo tiempo, sentará un sano precedente en lo que respecta a la participación público – privada en el desarrollo de estudios que sirven para optimizar los recursos gubernamentales en beneficio de la sociedad.