

COMPETENCIA INTERMODAL EN EL TRANSPORTE DE PASAJEROS EN MÉXICO

Cruz Rodríguez Ignacio Javier¹

Introducción

Las aerolíneas de bajo costo (ABC) ingresaron al mercado en México en el año 2006 cuando la Secretaría de Comunicaciones y transportes otorgo la concesión a cuatro líneas de este tipo para incursionar en el mercado nacional y regional. Según la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte Aéreo (FIATA, por sus siglas en inglés) el concepto de bajo costo como un modelo de negocios permite a las ABC dar precios más accesibles a los usuarios.

Si un usuario considera que tiene varias opciones para transportarse de un lugar a otro significa que tales opciones de transporte están compitiendo por captar a dicho usuario. La introducción de competencia en cualquier actividad económica se presenta como un instrumento para incrementar el bienestar de los consumidores y para aumentar la eficiencia de las firmas en competencia.

El ingreso al mercado de las ABC generó la oportunidad a consumidores de servicios de transporte de poder usar esta modalidad que anterior a su ingreso al mercado no era accesible para un sector de la población. Este ambiente competitivo en términos intermodales puede traer como consecuencia un aumento de la demanda de servicios de las ABC y una disminución de la demanda de transporte por Autobús.

1.1 Competencia intermodal

En este apartado se parte de la idea de que la introducción de las ABC generó un ambiente de competencia que hasta la fecha se mantiene. La entrada al mercado rompió un monopolio intermodal que mantenía el transporte carretero de pasajeros (BUS). Sobre todo para el sector de la población cuyos ingresos no alcanzaban para acceder al transporte aéreo normal, cuyas tarifas hoy en día superan a las tarifas de las ABC.

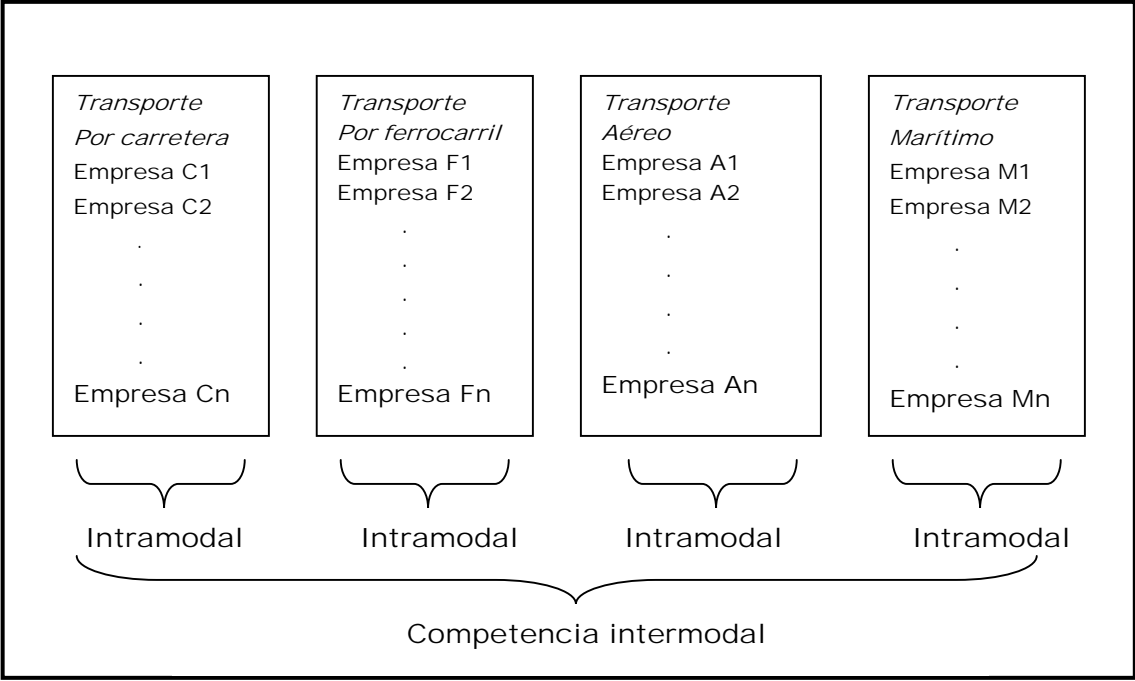
¹ FES Acatlan (UNAM)

La competencia es una variable importante en el análisis en economía industrial debido a que es uno de los determinantes de las ganancias de las firmas, es decir, es una variable explicativa de la estructura de mercado de cualquier actividad económica. La producción de bienes y servicios, el precio de estos, la calidad entre otras variables se ven influenciadas por la competencia existente.

A diferencia de otras actividades económicas el sector servicios y en particular el transporte tienen la peculiaridad de tener dos tipos de competencia: la intramodal y la intermodal. La primera es la competencia que enfrentan empresas de un mismo modo de transporte, la segunda es la competencia que enfrentan las empresas entre diferentes modos de transporte. El figura 1 se puede apreciar explícitamente la diferencia entre competencia intermodal y la intramodal.

El servicio que ofrecen las firmas transportistas es sustituto tanto intra como intermodalmente, es decir, un consumidor que demande servicios de transporte puede sustituir el viaje entre empresas de una misma modalidad como entre empresas de otras modalidades.

Figura 1.



Fuente: de Rus (2006)

La competencia intermodal está determinada por factores tecnológicos, de estrategia empresarial y por la provisión de infraestructura de transporte, a su vez las preferencias de los usuarios para utilizar uno u otro modo de transporte se orientan fundamentalmente por las tarifas y los tiempos de entrega de las distintas alternativas (de Rus, 2003). El tiempo en el transporte de pasajeros resultara de gran importancia en este trabajo, pues de esta variable y su contabilización dependerá la preferencia del individuo que demanda un servicio de transporte. Este punto es muy importante puesto que el análisis de la competencia puede ser abordado desde el punto de vista de la oferta o de la demanda, este trabajo se circunscribe en la parte de la demanda.

Los textos reportados en la bibliografía no ofrecen una definición explícita sobre el concepto de competencia intermodal, por ello se propone la siguiente: competencia intermodal es una situación en la cual debe haber al menos un par de modalidades de transporte con el misma distancia y origen-destino (O-D)² y cuyos viajes ofertados se pueden dar a una misma hora y a precio iguales o similares, es decir, este tipo de competencia existe cuando un viaje es ofertado por dos modalidades de transporte en un mismo origen-destino a un precio igual o similar. Cabe aclarar que de no existir competencia intermodal se está en presencia de un monopolio intermodal en donde la única competencia que queda es intramodal. También es importante mencionar que en adelante el análisis posterior se basará en la idea de que la competencia intermodal se realiza vía precios y no cantidades.

1.2 Demanda individual de transporte

La decisión de un individuo que pretende transportarse de un lugar a otro puede analizarse mediante el uso de la teoría del comportamiento del consumidor la cual describe la decisión que toma un individuo sobre el consumo de algún bien o servicio. Para el caso de la decisión sobre tomar un modo de transporte u otro, el consumidor no solamente toma en cuenta el ingreso y el precio, sino que incluye otra variable de fundamental importancia que es el tiempo, en particular el tiempo que un usuario de servicios de transporte pasa en el interior

² Distancia y origen-destino no es lo mismo puesto que una misma distancia a partir de un punto (origen) puede tener diferentes destinos.

de un vehículo mientras viaja³. Para iniciar el análisis se supondrá que un individuo desea viajar, para lo cual debe decidir si lo hace por dos medios de transporte (X_1 , X_2) los cuales son considerados bienes sustitutivos y por lo tanto su demanda es mutuamente excluyente, además se debe suponer que ambos modos de transporte dan el servicio que necesita este usuario, el individuo evalúa los costos que tendrá que pagar por llegar a su destino por lo que la decisión centra en minimizar tales costos.

El cálculo de estos costos se realiza mediante el computo del precio generalizado (de Rus, 2003)

$$g = P_i + vt + \theta$$

Donde g es el precio generalizado, P_i el precio del viaje que el usuario debe pagar, vt es la valoración monetaria del tiempo empleado en dicho viaje, siendo t el tiempo a recorrer y v el valor unitario del tiempo y θ representa otros factores que son difíciles de cuantificar como la comodidad y la seguridad de un viaje. La decisión del consumidor por una u otra modalidad de transporte se basa en minimizar el precio generalizado, pues representa menores gastos.

Este precio generalizado no toma en cuenta otros costos que debe ponderar el usuario en el momento de tomar la decisión del modo de transporte por el que viajará, por ello se propone la idea de Precio Generalizado Ampliado (g_a) el cual se expresa de la siguiente manera:

$$g_a = P_i + vt + \theta + EX + h$$

Donde EX representa gastos extra que el usuario debe realizar durante un viaje y h el valor de una parte del valor agregado que se generaría si el consumidor estuviese laborando en lugar de estar en el vehículo en que viaja, estas variables se desarrollan con detalle a continuación. Las nuevas variables toman relevancia cuando la distancia y por lo tanto el tiempo que lleva recorrerla incrementan. Un viaje en un modo de transporte superior a cierta cantidad de horas requerirá de tomar alimentos, esta necesidad puede no ser imperiosa si la velocidad a la que viaja otra modalidad de transporte es superior a la mencionada para una misma distancia y un mismo origen-destino. Es decir en presencia alta velocidad la variable EX puede estar ausente –tomando un valor de cero-, mientras que en modalidades de baja

³ Los fundamentos teóricos del valor del tiempo no serán desarrollados por cuestión de espacio Véase para un análisis mas profundo de Rus (2003)

velocidad es forzosa su existencia. Por ello, las modalidades transportistas de más alta velocidad -como el avión o tren de alta velocidad- tienen esta ventaja sobre otros modos de transporte que presenten menores velocidades -como el autobús-. La decisión del consumidor por un modo de transporte u otro al incluir esta variable se inclina por la modalidad de alta velocidad pues se minimizan los costos representados por EX .

Por su parte h es una parte de los incentivos valuados monetariamente que puede perder un usuario al momento de utilizar un modo de transporte en el que se desplaza para laborar de una localización distante a otra. Algunas actividades económicas laborales requieren del desplazamiento de personas a grandes distancias, si se usa una modalidad de transporte lenta en comparación con otra, el tiempo que pueda llevar llegar al destino puede cubrir el de una jornada laboral, anulando así la productividad que el usuario tiene al llevar a cabo su labor. Además, las personas suelen quedarse a laborar tiempo extra cuando la situación lo amerita, si una persona se encuentra en el vehículo transportándose por cierto número de horas que supera el tiempo de una jornada laboral la posibilidad de trabajar tiempo extra se anula. Es decir en presencia de altas velocidades en algún modo de transporte la variable h puede estar ausente -tomando un valor de cero-, mientras que en modalidades de baja velocidad es forzosa su existencia. La decisión del consumidor por un modo de transporte u otro al incluir esta variable se inclina por la modalidad de alta velocidad pues se minimizan los costos asociados a h .

Siguiendo con el precio generalizado ampliado (g_a) se deben hacer las siguientes aclaraciones P_i es el precio que debe pagar un usuario para acceder al vehículo y realizar su viaje. El cual puede ser igual al costo marginal de producirlo si la empresa transportista está en competencia perfecta o puede ser mayor si presenta algún tipo de poder de mercado. Por su parte, θ se supondrá que es igual cero puesto que es difícil evaluarla monetariamente.

El modelo de demanda individual utiliza un lagrangiano que se compone de una función de utilidad $U(X_1, X_2)$ donde X_1 y X_2 representan las cantidades de transporte que puede demandar un consumidor de dos modalidades diferentes que compiten por transportar a este consumidor, por lo que el usuario debe elegir su cesta óptima de consumo. También el consumidor enfrenta una recta presupuestaria que tiene la forma $P_1 X_1 + P_2 X_2 = M$ Donde M es una cantidad monetaria y P_1 y P_2 son los precios en los que incurre un usuario de la modalidad de transporte correspondiente. Como se mencionó anteriormente los precios no

son los únicos posibles costos que enfrenta un usuario, por ello se usa el concepto de precio generalizado ampliado para ambos modos de transporte (g_{a1}, g_{a2}) en lugar de los precios.

Por lo que el lagrangiano se expresa así:

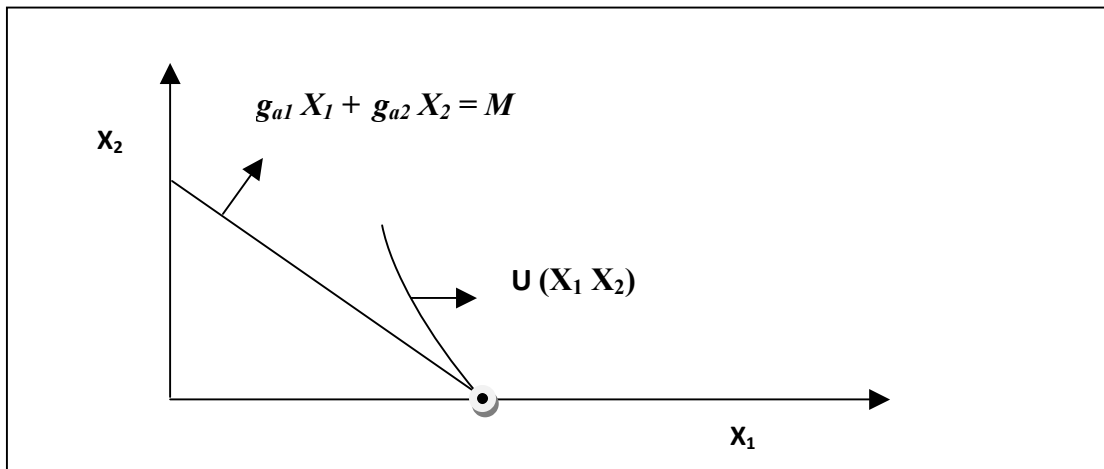
$$L = U(X_1, X_2) - \lambda (g_{a1} X_1 + g_{a2} X_2 - M)$$

Donde λ puede interpretarse como la utilidad marginal de la renta del individuo (de Rus, 2003)

En la grafica X se observa la solución al lagrangiano, sin perder de vista que ambos servicios son mutuamente excluyentes porque están compitiendo se puede afirmar que el usuario optimiza su consumo al demandar una sola de las dos posibles modalidades de transporte para realizar su viaje.

Se puede esperar que el consumidor de servicios de transporte elija el que presente un menor precio generalizado ampliado pues de esta manera minimiza los costos asociados al viaje.

FIGURA 1. Elección óptima de un usuario



Fuente: elaboración propia

En la gráfica anterior se describe una situación conocida como solución de esquina que tiene la particularidad de expresar un punto en el cual un consumidor elije una cantidad cero del servicio X_2 y una cantidad mayor que cero de X_1 ($X_1 > 0$), lo cual implicó una demanda del servicio de esta modalidad de transporte en detrimento de X_2

Tanto X_1 como X_2 representan cantidades medidas en distancia a partir de un mismo origen y tanto la ordenada como la abscisa al origen muestran que con cierto nivel de ingreso solo se puede llegar hasta cierta distancia, si el ingreso incrementa la recta se desplaza paralelamente hacia afuera lo que significa que la distancia a recorrer puede ser mayor y viceversa.

1.3 El cálculo del precio generalizado ampliado

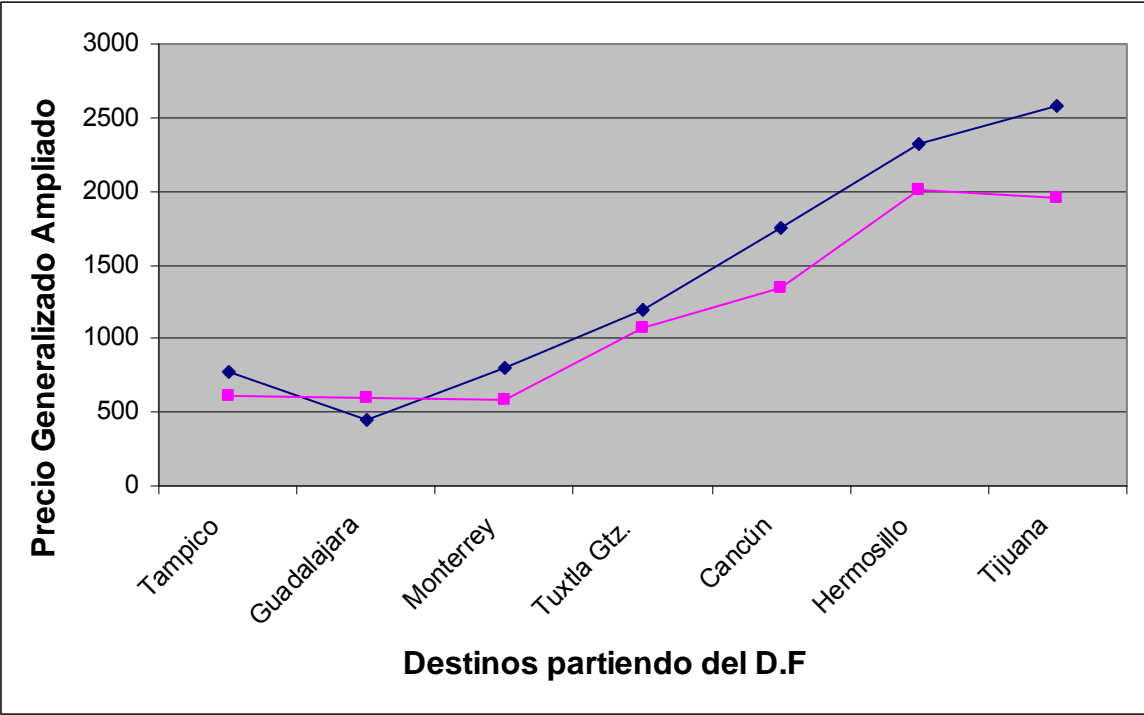
El cálculo del precio generalizado ampliado se lleva a cabo en este apartado con la finalidad de comparar dicho precio entre dos modalidades de transporte para determinar su magnitud y con base en ello encontrar cuál de ellos presenta ventajas con respecto a su competencia intermodal. Los precios generalizados ampliados se calcularon para los mismos origen-destino, de dos modalidades de transporte de pasajeros, el avión y el autobús. Para el transporte aéreo se utilizó información de una ABC y para el carretero se uso información de una línea terrestre denominada en adelante BUS.

La información de precios del viaje y de la duración del viaje fue recolectada de sus páginas correspondientes de internet en la fecha 20 de Noviembre de 2008. La información de las distancias a recorrer entre los diferentes origen-destino se tomó del atlas de México, el salario que se tomo fue el de un “vendedor foráneo nacional” debido a que el transporte de pasajeros representa para esta actividad un insumo fundamental. El salario promedio de esta actividad laboral según una página de internet de fuentes de empleo ascendió a 8,000.00 pesos mensuales más comisiones, con este nivel de salario la hora de trabajo resulto igual a 33.33 pesos. El cual fue multiplicado por el tiempo de viaje de las ABC y de BUS, para cuantificar vt , el valor de θ es igual a cero, para EX fue asignado el valor de una comida con un monto de 50 pesos por cada ocho horas de viaje. Las comisiones son de vital importancia puesto que representan el parámetro h , ya que en esa proporción puede incrementar el salario de un vendedor por cada venta que realiza. Es decir el salario total de un “vendedor foráneo nacional” está reflejado en la siguiente ecuación $W = w + h (ventas)$ el parámetro h tiene el efecto de incrementar el salario del vendedor conforme incrementan sus ventas incentivando su productividad. Este parámetro fue proporcionado por el porcentaje de ventas que ascendió al 5%. Con esta información se procedió al cálculo del precio generalizado ampliado para siete diferentes destinos, partiendo todos del Distrito Federal y para los cuales

tanto ABC como BUS ofertaban sus servicios en viaje sencillo. Cabe mencionar que el diferencial de tiempo de viaje es de hasta 23 horas a los destinos mas lejanos.

En la grafica 1 se cuantifica en el eje horizontal varios destinos (ordenados de los mas cercanos a los mas lejanos) cuyo origen es el Distrito Federal y en el eje Horizontal el valor monetario del Precio Generalizado Ampliado con el fin de hacer comparativos entre el valor monetario del Precio Generalizado Ampliado para ambas modalidades de transporte. Los cálculos fueron realizados con la información de Noviembre de 2008. Se puede apreciar la forma en como este valor crece conforme se incrementan las distancias correspondientes a los destinos, el precio generalizado en azul corresponde a las BUS, mientras que el Rosa a las ABC. El Precio Generalizado Ampliado es mayor para seis de los destinos con excepción de Guadalajara, por lo que este destino partiendo del distrito Federal es el único que ofrece incentivos para que el consumidor prefiera viajar a este destino por BUS. En todos los demás destinos posibles las ABC presentan niveles inferiores de Precio Generalizado Ampliado generando incentivos para que el usuario de servicios de transporte decida utilizar transporte aéreo en lugar de transporte terrestre.

GRAFICA 1. Comportamiento del Precio Generalizado Ampliado (BUS vs ABC)



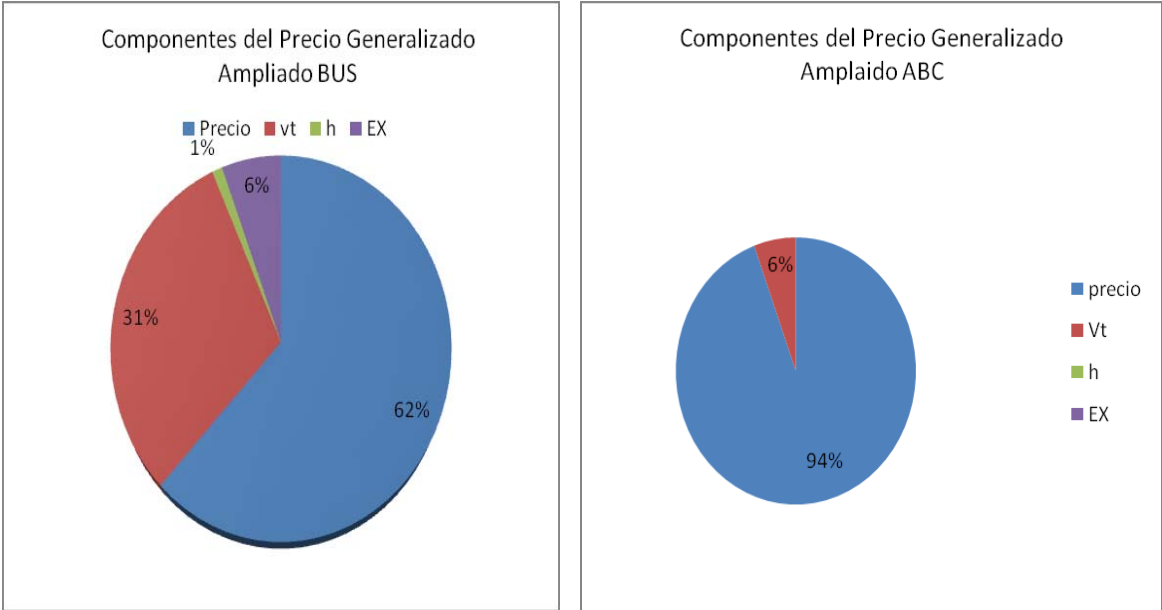
Fuente: elaboración propia

Debido a la estructura de cálculo del Precio Generalizado Ampliado este debe reaccionar respecto de dos variables: primero, la distancia a recorrer en viaje que posea un origen-destino para las dos modalidades estudiadas deben aumentar el valor monetario del Precio Generalizado Ampliado, y segundo, la velocidad a la que se desplaza el vehículo en el que viaja un usuario para recorrer la distancia en cuestión debe resultar en un mayor monto para BUS que para ABC. Conforme mayor se hace la distancia el diferencial del Precio Generalizado Ampliado se vuelve superior a 500 unidades monetarias por viaje sencillo. Si el usuario que se tomo como representativo viaja a esta distancia 16 veces en un mes los costos que puede enfrentar son iguales a su salario mensual.

La diferencia de velocidad del vehículo en el que se decida realizar el viaje es la principal diferencia entre el computo del Precio Generalizado Ampliado entre ambas modalidades de transporte. La parte que es impactada por la velocidad es vt a mayor tiempo de viaje que el usuario pase en el vehículo mayor costo para el usuario.

En la graficas siguientes se han elegido un solo origen-destino donde existe competencia intermodal para visualizar las diferencias entre los componentes del Precio Generalizado Ampliado.

Grafica 2. Comparación porcentual intermodal de los componentes del Precio Generalizado Ampliado para la ruta DF-Cancún.



Fuente: elaboración propia

A la derecha se puede apreciar en términos porcentuales los componentes del Precio Generalizado Ampliado para las empresas BUS, mientras que a la izquierda las concernientes a las ABC. Se observa como el Precio generalizado Ampliado de las ABC solo está influido por el precio del viaje y la valoración monetaria del tiempo de viaje que representa 6%, mientras que para las empresas BUS la valoración monetaria del tiempo del viaje es de 31%, es decir cinco veces mayor. Además, en la conformación de esta variable las pérdidas de productividad denominadas como h y los gastos extras EX son nulos. De lo cual se puede ver que los incentivos para viajar por aire son mayores que para viajar por tierra. Por último, las variables que se usaron para proponer el concepto de Precio Generalizado Ampliado resultaron formar un 7% del total del valor monetario de esta variable para el caso de BUS y tienen un valor de cero para el caso de las ABC.

1.4 Comportamiento de los precios en presencia de competencia intermodal

Derivado del cálculo y análisis del precio generalizado ampliado es factible derivar una disminución drástica de la demanda de servicios de transporte de pasajeros para el sector BUS en particular para las distancias más largas y con ello un decremento de las ganancias de las firmas transportistas terrestres. Esta situación puede llevar a reaccionar a las firmas transportistas por carretera cuyas acciones para competir se pueden observar en el momento en que estas disminuyan sus precios para incentivar al usuario a viajar por carretera, esta situación se puede visualizar en la siguiente grafica en la cual se monitoreo el precio que dos diferentes empresas BUS ofertaron en tres fechas distintas, para dos rutas distintas. La primera ruta es Distrito Federal (origen) – Cancún (destino), mientras que la segunda es Distrito Federal (origen) – Monterrey (destino).

Tabla 1. Comportamiento del precio para autotransporte terrestre

FECHA	ORIGEN-DESTINO	PRECIO
Marzo-2006	DF-Cancún	\$ 1.073,00
Noviembre -2008	DF-Cancún	\$ 898,00

Fuente. Elaboración propia

Puede observarse en la tabla 1 que el precio de la ruta DF-Cancún recorrida por una empresa BUS a lo largo de tres años se ha modificado disminuyendo su precio en un 20.7%, en respuesta al ingreso de la competencia de las ABC que se dio en el año 2006. La

disminución de precios no sucede en las rutas en las cuales no existe competencia intermodal.

Tabla 2. Comportamiento del precio para autotransporte terrestre

FECHA	ORIGEN-DESTINO	PRECIO
<i>Marzo-2006</i>	<i>DF-MONTERREY</i>	<i>\$ 637,00</i>
<i>Noviembre -2008</i>	<i>DF-MONTERREY</i>	<i>\$ 377,00</i>

Fuente: Elaboración propia

De la misma forma en la tabla 2 se observa que la disminución del precio en la ruta DF-Monterrey ha caído en 40.7%. La disminución de precios a lo largo de este periodo de tiempo trajo consecuencias que no han sido cuantificadas para los usuarios que viajan en BUS. Cabe recordar que el cálculo del Precio Generalizado Ampliado analizado en la grafica 1 se llevó a cabo con los datos correspondientes a Noviembre de 2008.

Si se consideran los cálculos para la información de Marzo de 2006 presentados en las tablas 1 y 2 el diferencial entre el Precio Generalizado Ampliado correspondientes a la fecha señalada sería mayor. Para la ruta DF-Cancún la disminución del Precio del viaje llevada a cabo por las empresas BUS trajo una disminución del Precio Generalizado Ampliado de -5.35% para la ruta DF-Cancún. Mientras que para la ruta DF-Monterrey la disminución del precio del viaje hizo disminuir el Precio Generalizado Ampliado en un porcentaje de -10.9%. Para poder competir las firmas BUS tendrían que disminuir sus precios hasta el punto en el que el Precio Generalizado Ampliado de su servicio iguale al de las ABC, para la ruta DF-Cancún este precio tendría que ser de 493 pesos mientras que para la ruta DF-Monterrey es 152 pesos.

Otra de las consecuencias de la competencia intermodal es la presencia de precios altos para destinos en los cuales no existe este tipo de competencia por parte de las empresas BUS y precios bajos para destinos donde existe competencia aun cuando los primeros se encuentren a menor distancia que los segundos. Esta situación podría resultar incoherente puesto que la distancia recorrer es uno de los determinantes de los costos (Combustible, lubricante, depreciación) en los que incurren las empresas de transporte que influirá positivamente en la fijación de los precios que ofertará alguna firma de transporte de cualquier modalidad. De manera que una mayor distancia a recorrer se debe traducir en mayores costos para estas empresas y en un mayor precio para los usuarios. Sin embargo la presencia de competencia intermodal puede hacer que surjan situaciones las que mayores

distancias presenten menores precios y viceversa. Cabe aclarar que los destinos por comparar y sus precios se comparan siempre y cuando uno se encuentren en la misma ruta.

De donde se puede afirmar el usuario más afectado es el que tiene un origen-destino en el que no existe competencia intermodal.

Para ilustrar esta situación se tomaron los precios de diferente origen-destino de una empresa BUS y se definió un índice al que se le denominó phi (ϕ) cuya expresión es:

$$\phi = P_s / d$$

Donde P_s es el precio que cobra una firma transportista por recorrer un origen-destino y d es la distancia que tiene ese origen-destino. Phi es siempre mayor que cero puesto que los precios y las distancias no son negativas además, se interpreta como el costo por kilómetro recorrido.

Tabla 3. Precios a diferentes distancias con y sin competencia intermodal.

Noviembre-2008				
Origen-Destino	Distancia en Kilómetros	Precio	Phi	Competencia intermodal
DF-Chetumal	1479	1030	0.696	No
DF-Cancún	1820	898	0.493	Si
DF-Chihuahua	1445	1065	0.737	Si
DF-Cd. Camargo	1250	1115	0.892	No

Fuente: elaboración propia.

Se puede apreciar que para los primeros renglones los dos destinos se encuentran en el mismo estado o zona. Chetumal se encuentra localizado a menor distancia que Cancún de lo que se esperaría un precio más alto para Cancún y con ello un phi mayor, sin embargo el precio por viajar a Chetumal resulta mayor que el precio de viajar a Cancún y por consiguiente el phi es también mayor, lo cual se puede deber a que para Cancún existe competencia intermodal, pero para Chetumal no existe competencia intermodal.

El segundo caso se aprecia en la parte inferior de la tabla, donde Chihuahua se encuentra a una distancia mayor que Cd. Camargo de lo que se esperaría que el precio para viajar al primer destino fuese mayor que el de viajar al segundo, sin embargo, la situación resulta contraria puesto que el precio del destino más cercano es mayor que el precio del destino lejano. De la misma manera se puede presumir que este escenario es consecuencia de la

existencia de competencia intermodal, puesto que esta si existe para el primer destino, pero no para el segundo.

De esta manera se puede afirmar que los beneficios expresados en disminución de precios, se dan solo para los usuarios que llevan a cabo viajes en los cuales existe competencia intermodal en relación a los que viajan en una modalidad de transporte monopólica.

Conclusiones

En este trabajo se pudo constatar el efecto que ha causado la competencia intermodal en el autotransporte de pasajeros en México. Esta competencia se ha considerado que se generó a partir del ingreso al mercado de las Aerolíneas de Bajo Costo (ABC), generando incentivos para utilizar transporte aéreo y creando beneficios a los consumidores que antes de esta entrada utilizaban solo transporte terrestre denominado BUS. Los incentivos a la utilización de transporte aéreo conllevan una disminución en la demanda de transporte terrestre de donde la respuesta de las firmas BUS se ha enfocado a disminuir el precio del viaje para intentar competir.

Un indicador para medir y comparar los costos a los que se enfrenta un usuario de este tipo de servicios es el precio generalizado, sin embargo este concepto no toma en cuenta algunos otros costos en los que debe incurrir dicho usuario y que son cuantificados con un indicador propuesto en este trabajo llamado Precio Generalizado Ampliado. De su cálculo y análisis se deriva la conclusión de que mientras más grande sea el precio generalizado ampliado menor será el incentivo que tengan los usuarios por utilizar una determinada modalidad de transporte, de manera que la demanda del usuario de servicios de transporte es una función negativa del precio generalizado ampliado.

De la misma forma, los usuarios beneficiados con disminuciones de precio en transporte por carretera son solo aquellos cuyo viaje es ofertado por una ABC, puesto que en lugares donde la ABC no tiene el mismo origen-destino que la empresa BUS el precio para los usuarios es menor. Incluso si el destino que no tiene competencia es más cercano presenta mayor precio.

El tipo de competencia estudiada en esta investigación puede por tanto evaluarse como positiva por el lado de los beneficios traídos al consumidor, queda por delante abordar la competencia desde el punto de vista de la oferta, los beneficios de tal competencia en

términos regionales y la potencialidad que presenten otros origen-destino para continuar incentivando la competencia intermodal.

Bibliografía

Braeutigam, R. (1979) "Optimal Pricing with Intermodal Competition" *The American Economic Review*, vol. 69, No. 1 pp. 38-49

De Rus, G. (2003). *Economía del transporte*, Ed. Antoni Bosch

Islas, V. (1990). *Estructura y desarrollo del sector transporte*. El Colegio de México

Ivaldi, M. y Vibes, C. (2005) "Intermodal and Intramodal in Passenger Rail Transport" *CEPR*, University Of Toulouse.

Varian, H. (1999). *Microeconomía intermedia*, Ed. Antoni Bosch

Referencias electrónicas

www.estrellablanca.com.mx

www.ado.com.mx

www.interjet.com.mx

www.fiata.com