El costo invisible que supera al seguro obligatorio

Guatemala, 30 de mayo de 2026

Guatemala cuenta hoy con uno de los parques vehiculares más grandes de Centroamérica. Para 2026 se estima que circulan más de 6.3 millones de vehículos registrados, de los cuales aproximadamente 3.1 millones son motocicletas y 2.8 millones son vehículos particulares. A ellos se suman cerca de 850 mil pick-ups, 250 mil paneles de trabajo, 75 mil tuc-tucs, 45 mil taxis y 25 mil microbuses urbanos. Este universo vehicular constituye la columna vertebral de la movilidad nacional, tanto para las familias como para miles de pequeños negocios, transportistas y trabajadores independientes que dependen diariamente de sus vehículos para generar ingresos.

La relevancia económica de este parque vehicular no se limita a su tamaño. También importa la intensidad con que estos vehículos son utilizados. Una motocicleta promedio recorre alrededor de 1,200 kilómetros al mes; un vehículo particular, cerca de 1,000 kilómetros; un taxi, alrededor de 5,000 kilómetros; y un microbús urbano puede superar los 6,000 kilómetros mensuales. Como resultado, el consumo de combustible es significativo: una motocicleta utiliza aproximadamente 8.5 galones al mes, un vehículo particular cerca de 24 galones, un taxi más de 140 galones y un microbús urbano más de 330 galones mensuales. Esto convierte a los combustibles en uno de los gastos recurrentes más importantes para los hogares y para una parte significativa de la actividad económica nacional.

Tipo de Vehículo	No. de vehículos	Tamaño promedio (CCs)	Recorrido promedio (km/mes)	Consumo estimado (km/galón)	Consumo (galones/ mes)
Motocicletas	3,144,299	150	1,200	140	8.52
Particulares	2,777,956	1,500	1,000	42	23.80
Taxis	45,000	1,500	5,000	35	143.00
Tuc Tucs	75,000	200	3,000	90	33.30
Micro Bus Urbano	25,000	2,800	6,000	18	333.60
Panel de Trabajo	250,000	2,600	3,500	25	140.00
Pick up	850,000	2,500	2,500	28	89.25

Fuente: esimaciones propias, con información de la SAT.

En este contexto, los incrementos observados en los precios de los combustibles entre finales de enero y finales de mayo han tenido un impacto económico considerable sobre millones de usuarios. Aun considerando la existencia de subsidios públicos a los combustibles, el aumento acumulado en los precios representa para una motocicleta un gasto adicional cercano a Q64 mensuales. Para un vehículo particular, el incremento supera los Q180 mensuales. En el caso de los taxis, el gasto adicional ronda los Q1,080 mensuales; para los tuc-tucs supera los Q250; para los microbuses urbanos alcanza aproximadamente Q2,500; para los paneles de trabajo ronda los Q1,060; y para los pick-ups supera los Q670 mensuales. En todos los casos se trata de incrementos permanentes que afectan directamente el presupuesto familiar o los costos operativos de los negocios.

Sin embargo, estos aumentos han sido absorbidos por la población con relativa normalidad. Los consumidores continúan abasteciendo combustible, ajustan otros gastos o reducen su capacidad de ahorro, pero rara vez se observa una movilización social de magnitud comparable a la que se produjo ante la propuesta de implementar un seguro obligatorio para vehículos. Esta diferencia en la reacción pública resulta particularmente llamativa cuando se compara el costo efectivo de ambas medidas. Mientras el aumento de los combustibles representa decenas o incluso miles de quetzales adicionales al mes según el tipo de vehículo, las primas propuestas para el seguro obligatorio por el movimiento “Guate para Guate” oscilan entre Q30 y Q278 mensuales.

La comparación es ilustrativa. Para una motocicleta, el incremento en el gasto de combustible equivale a más de dos veces la prima mensual propuesta. Para un vehículo particular, representa casi tres veces la prima. En el caso de los taxis, el aumento en combustible equivale a más de once veces el costo del seguro. Para los microbuses urbanos, el gasto adicional en combustible supera nueve veces la prima propuesta. Los paneles de trabajo pagan más de seis veces el valor de la prima únicamente por el incremento reciente en los combustibles, mientras que los propietarios de pick-ups absorben un costo adicional equivalente a más de ocho veces la cuota mensual del seguro. En otras palabras, el impacto económico derivado de los aumentos en combustibles ha sido sustancialmente mayor que el costo del seguro obligatorio que generó oposición por algunos grupos.

La explicación de este fenómeno no es necesariamente económica, sino conductual. Los aumentos en los combustibles ocurren gradualmente, se pagan en pequeñas transacciones y suelen percibirse como el resultado de factores internacionales fuera del control de los ciudadanos. Por el contrario, un seguro obligatorio constituye un cobro explícito, visible y asociado directamente a una decisión pública. La economía conductual ha documentado ampliamente que las personas tienden a reaccionar con mayor intensidad frente a nuevos pagos identificables que frente a aumentos dispersos en gastos cotidianos, incluso cuando estos últimos representan una carga financiera mucho mayor. El costo visible genera más resistencia que el costo acumulado.

		Aumento de precio del 30 de enero al 30 de mayo (Quetzales)			Aumento mensual en consumo de combustible (Quetzales)		
Tipo de Vehículo	Prima Mensual	Gasolina Súper	Gasolina Regular	Diésel	Gasolina Súper	Gasolina Regular	Diésel
Motocicletas	30.0	7.55	7.65	5.16	64.33	65.18	43.96
Particulares	64.2	7.55	7.65	5.16	179.69	182.07	122.81
Taxis	94.2	7.55	7.65	5.16	1,079.65	1,093.95	737.88
Tuc Tucs	85.5	7.55	7.65	5.16	251.42	254.75	171.83
Micro Bus Urbano	278.4	7.55	7.65	5.16	2,518.68	2,552.04	1,721.38
Panel de Trabajo	171.3	7.55	7.65	5.16	1,057.00	1,071.00	722.40
Pick up	81.3	7.55	7.65	5.16	673.84	682.76	460.53

Fuente: estimaciones propias con información del Ministerio de Energía y Minas.

Por supuesto, esta observación no implica que cualquier esquema de seguro obligatorio sea adecuado ni que las preocupaciones ciudadanas carezcan de fundamento. La discusión debe centrarse en aspectos legítimos como la razonabilidad de las primas, la transparencia en la administración de los recursos, la cobertura efectiva para las víctimas de accidentes y la eficiencia de los mecanismos de supervisión. Sin embargo, el contraste entre la aceptación relativamente pasiva de aumentos de combustible que

cuestan varias veces más y la oposición a un seguro de menor impacto económico revela que gran parte del debate público está siendo influenciado por la forma en que se perciben los costos y no necesariamente por su magnitud real.

Existe además una diferencia fundamental entre ambos gastos: el combustible es un costo de consumo que se agota en el momento en que se utiliza. El seguro obligatorio, por el contrario, constituye un mecanismo de protección financiera y solidaridad social. Su objetivo no es únicamente cubrir al propietario del vehículo, sino garantizar que las víctimas de accidentes de tránsito tengan acceso a indemnizaciones, atención médica y mecanismos de compensación independientemente de su condición económica..

Una discusión seria sobre movilidad, seguridad vial y protección financiera requiere poner las cifras en perspectiva. Los guatemaltecos ya están absorbiendo incrementos significativos en uno de los principales costos asociados al uso de vehículos. Comparar esos costos con el valor de una prima de seguro permite comprender mejor la verdadera dimensión económica de cada medida y contribuye a que el debate público se base más en evidencia y menos en percepciones. Solo así será posible evaluar con objetividad cuáles políticas representan realmente una carga para las familias y cuáles pueden generar beneficios que compensen su costo.