

2012

## HACIA UN MODELO DE TRANSPORTE SUSTENTABLE PARA LAS CIUDADES MEXICANAS

En México, el sector autotransporte utiliza cerca de una tercera parte de la energía generada a partir de combustibles fósiles, emite una quinta parte de los gases de efecto invernadero y, en promedio, consume 8% del tiempo<sup>1</sup> de los habitantes en las grandes metrópolis mexicanas<sup>2</sup>. En gran parte, esto se debe a la actual desconexión entre el desarrollo de las ciudades y la organización de la infraestructura de transporte, lo cual hace que los desplazamientos sean cada vez más largos, fatigosos y contaminantes.

Es por ello que el Centro Mario Molina propone políticas públicas que articulen los planes de desarrollo urbano y los proyectos de inversión en transporte colectivo. A través de una mayor coordinación, será posible planear ciudades más inteligentes e introducir **soluciones de transporte público que reduzcan la intensidad energética de los desplazamientos, mejoren la calidad de aire y eleven la accesibilidad de los servicios para toda la población**. Este modelo se apoyará en instrumentos económicos que promuevan la equidad social y desincentiven el uso de medios de transporte de baja capacidad y altamente contaminantes.

En primer lugar, es preciso revertir el modelo de desarrollo disperso que ha provocado la “motorización” y congestión vial de las ciudades mexicanas, y eliminar la multiplicidad de incentivos al uso del automóvil, entre los cuales destaca el subsidio a las gasolinas, la elevada inversión en infraestructura vial para automóviles, la abundancia de estacionamiento gratuito sobre las vías públicas y la amplia oferta de créditos de las empresas automotrices. Para dar respuesta a estos retos, es necesario crear **instituciones metropolitanas** y fortalecer las existentes, generando espacios de plena autonomía y libertad presupuestal donde los diferentes niveles de gobierno puedan coordinar una visión integral de desarrollo urbano y movilidad.

En segundo lugar, el Centro Mario Molina considera que **el transporte público debe tener preferencia sobre el automóvil**. Con cada vehículo particular que se agrega a las vialidades aumentan la congestión vehicular, el tiempo de traslado de bienes y personas, el consumo de combustibles y la contaminación; todo ello en menoscabo de la competitividad de la ciudad y la calidad de vida de sus habitantes. Por otro lado, el automóvil usa el suelo urbano de manera poco eficiente: al estar estacionado 95% del tiempo, un auto puede ocupar el mismo o más espacio que la oficina de su conductor. En contraposición, el transporte público está en funcionamiento durante la mayor parte del día y utiliza hasta 50 veces menos espacio vial por pasajero transportado.

Por tanto, es necesario emprender medidas para que los ciudadanos opten por dejar sus autos en casa, lo cual es posible a través de mejoras en los tiempos de traslado, la confiabilidad, la seguridad y la cobertura de la red de transporte público. Un sistema de transporte público atractivo y conveniente puede competir contra las opciones privadas de transporte.

Para hacer esto posible, se deberá **evitar la reproducción del sistema de concesiones particulares de transporte** e impulsar la organización de los grupos de transportistas en empresas público-privadas que sean modernas, capaces de ofrecer servicios competitivos

<sup>1</sup> En promedio los habitantes de las metrópolis mexicanas gastan 2 horas diarias en transportarse de un punto a otro.

<sup>2</sup> Estimación propia con base en información de CTS, Metrobús bienvenidos a bordo, *Movilidad Amable*, Septiembre, 2005.

y de alta calidad. Una vez conseguido esto, será posible planear e invertir en **sistemas de transporte público de alta capacidad que sean costeables, dignos, seguros y de bajo impacto ambiental**.

Las opciones de transporte público, tanto motorizado como no motorizado, necesitan ser diversificadas de acuerdo a los estudios de demanda a nivel local. Es preciso **fortalecer las rutas de alimentación** – aquellas que conectan los lugares más apartados con los principales corredores urbanos – a través de ciclovías y vías peatonales más seguras, trenes ligeros, autobuses en carriles confinados que complementen la infraestructura existente y conecten la corona de las ciudades con el centro. Es necesario facilitar y **agilizar los cambios modales**, para lo cual se recomienda el uso de estacionamientos accesibles donde se puedan cambiar los vehículos particulares por otros medios de transporte. Asimismo, todas las opciones motorizadas deberán **incorporar tecnologías** limpias (vehículos diesel con trampas de partículas o híbridos) con combustibles limpios (Gas Natural Comprimido, Diesel de ultra bajo azufre) enfatizando el **control de material particulado menor a 2.5**, por representar uno de los mayores riesgos para la salud pública en materia de calidad del aire.

Un reto fundamental del sector es integrar esta diversidad de medios de transporte a través de tarifas y sistemas de prepago únicos, así como introducir rutas con horarios preestablecidos de paradas y arribos. De esta manera, los **trasbordos serán más rápidos, confiables y cómodos para el usuario**. Una vez que se hayan planeado integralmente la renovación y ampliación de las redes públicas de movilidad urbana, tendrá sentido priorizar el uso de las vías públicas para acomodar al transporte colectivo, aún cuando ello implique sacrificar algo del espacio conferido a los automóviles.

Finalmente, las propuestas anteriores sólo serán viables a través de la aplicación de instrumentos económicos, los cuales deberán servir un doble propósito: ser una fuente predecible de financiamiento y contribuir a desincentivar el uso del automóvil particular. En este sentido, los instrumentos más efectivos son las **tarifas sobre los combustibles**, los **cargos por el uso de vialidades** urbanas, el uso de **parquímetros**, las **multas** a vehículos ostensiblemente contaminantes y las tarifas de **estacionamientos** públicos en zonas de alta congestión vehicular. Puesto que en el corto plazo estas nuevas cargas impositivas pueden afectar a las familias económicamente desfavorecidas, una parte de los ingresos adicionales deberá destinarse a otorgar apoyos directos para este segmento poblacional. El resto de los ingresos deberá orientarse a **fideicomisos públicos** con atribuciones legales para gestionar los fondos a favor de un mejor sistema de transporte público, procurando inhibir la creación de vialidades a menos que éstas sirvan al transporte masivo. Con ello, se dará certidumbre, congruencia y continuidad a los proyectos de inversión y a las labores de mantenimiento.

La serie de medidas aquí planteadas **debe implementarse en su conjunto y en colaboración directa con los diferentes sectores de la sociedad**; su aplicación fragmentada y aislada de la realidad ciudadana no rendirá los beneficios esperados. El Centro Mario Molina está convencido de que la correcta instrumentación de estas propuestas reducirá el consumo de combustibles fósiles y externalidades como la contaminación, los accidentes y el ruido. Ello reedituará en ciudades más habitables, competitivas, equitativas, y sustentables.