

La lucha contra el cambio climático requiere destinar más presupuesto a la accesibilidad y movilidad eficiente de peatones y ciclistas, a la implementación de Sistemas Integrados de Transporte Público y a acciones que desincentiven el uso del automóvil y propicien un desarrollo urbano denso y compacto

XTABAI PADILLA (xtabai.padilla@itdp.org),¹ ISAAC GUZMÁN (iguzman@embarqmexico.org)² Y

ARELI CARREÓN (areli.carreon@gmail.com)³

La reciente aprobación de la Ley General de Cambio Climático (LGCC) obliga a gobierno, sector privado, academia y sociedad civil a trabajar de manera conjunta para hacer frente a este problema global que, de no atenderse, implicará para México severos costos ambientales, sociales y económicos.

Un instrumento central para cumplir con los objetivos de la LGCC es el Presupuesto de Egresos de la Federación (PEF). Los compromisos internacionales de México en la materia podrán cumplirse con la asignación, transversal y transparente, de recursos públicos para acciones de mitigación y adaptación al cambio climático. Por ello, el Grupo de Financiamiento para Cambio Climático presenta una serie de recomendaciones para que el Presupuesto de Egresos de la Federación 2013 responda, dentro del marco de los derechos humanos, la igualdad de género y la sostenibilidad, a la problemática del calentamiento del planeta.

El sector transporte y el cambio climático4

La tendencia en el destino del gasto federal para movilidad en México se ha inclinado hacia la construcción, mantenimiento y ampliación de vialidades, así como de distribuidores viales que incentivan viajes en automóvil particular, medio mediante el cual sólo se realizan entre el 20% y 30% de los viajes en las ciudades mexicanas. Esta situación no soluciona los problemas de congestión, ni contribuye al desarrollo económico, ni mejora la calidad de vida de la población. Por el contrario, aumenta las externalidades negativas como el tráfico, la contaminación local, la pérdida de productividad, la desigualdad social, la pauperización del transporte público y las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI). Cabe destacar que el transporte representa la segunda fuente de emisiones GEI, con el 20.4% del total.⁵

¹ Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP): www.itdp.mx

² CTSEMBARQ México: www.ctsmexico.org

³ Bicitekas: www.bicitekas.org; y BiciRed: www.bicired.org

⁴ Más información: www.ctsmexico.org/resources y www.mexico.itdp.org/archivo/documentos

⁵ SEMARNAT-INE (2010). *Inventario de emisiones de GEI*. México: SEMARNAT-INE.

Los datos disponibles sobre los presupuestos ejercidos en 2011 y 2012 muestran que, en general, la movilidad urbana es un tema prioritario. En promedio las ciudades destinan el 23% de los recursos de los fondos y programas federales en inversiones para la movilidad de la población, siendo generalmente el rubro que mayores montos representa.⁶ Más del 75% de las inversiones de las zonas metropolitanas en el rubro de movilidad se destinan a la infraestructura vial (48% correspondiente a la ampliación de vialidades, más un 29% en obras de pavimentación). Mientras tanto, sólo el 23% se invierte en otros conceptos: transporte público (11%), espacio público (8%), infraestructura peatonal (3%) e infraestructura ciclista (0.4%).

El alto costo asociado al uso del automóvil particular en términos económicos, sociales y medioambientales contrasta con los elevados recursos públicos asignados a proyectos que favorecen este tipo de movilidad. Por ello, es indispensable que las zonas metropolitanas del país reorienten parte de los recursos públicos a acciones que mejoren la movilidad, la accesibilidad peatonal y la reducción de GEI en el sector transporte.

Para que México logre el 30% de reducción de emisiones de GEI en 2030, debe reorientar una gran parte del gasto público hacia la implementación de Sistemas Integrados de Transporte, considerando al peatón y a la bicicleta como parte fundamental de la cadena de movilidad. Igualmente, debe considerarse la implementación de sistemas de parquímetros, políticas de tarificación vial, fomento al uso de automóvil compartido, etc. Seguir destinando en promedio sólo el 3% de los recursos federales en movilidad para la seguridad peatonal, y menos del 1% en infraestructura ciclista, es, sin duda, un camino que nos conduce a la inequidad y a ciudades poco sostenibles en el futuro.

Para tales fines, debe existir un cambio en el paradigma actual de movilidad hacia un enfoque basado en evitar o reducir los viajes a través de la integración de la planeación del uso de suelo y la del transporte; cambiar a modalidades más eficientes en términos de energía, como es el transporte público o no motorizado; y mejorar la tecnología de los vehículos y de los combustibles actuales.

Ante este contexto, el Grupo de Financiamiento para Cambio Climático hace las siguientes propuestas para el Presupuesto de Egresos de la Federación 2013:

- 1. Fortalecimiento financiero del Programa de Apoyo Federal al Transporte Masivo (PROTRAM), a través de recursos extra que complementen lo recaudado en peajes de vías de cuota y otros medios, así como la ampliación de su ámbito de acción a ciudades menores de 500 mil habitantes. Esta inyección de recursos a PROTRAM deberá servir también para la creación de un fondo que permita mejorar los estándares de calidad de los sistemas de transporte que no pueden financiarse sólo a través de la tarifa.
- 2. Modificar las actuales reglas de operación de los fondos federales que financian proyectos de transporte y accesibilidad urbana. Ello con el fin de establecer dentro de sus lineamientos la obligación de realizar estudios de desarrollo urbano orientados al transporte, compra de terrenos intraurbanos, creación de zonas de tranquilización del tráfico, sistemas de parquímetros, sistemas de tarifas por congestión e implementación de carriles de circulación preferente.
- 3. Creación de un fondo específico para las inversiones en movilidad y accesibilidad peatonal y ciclista dentro del presupuesto, que deberá contener una bolsa inicial de 580 mdp, equivalente al 5% del presupuesto federal que actualmente se invierte en Transporte y Accesibilidad Urbana. El camino propuesto para este nuevo fondo es el ramo 23, debido a la flexibilidad que brinda para asignar recursos a un fin específico.
- 4. Fortalecimiento de los actuales programas de carga, a través de la ampliación de recursos específicos para el programa Transporte Limpio, y una mayor contribución para los programas de Modernización de la Flota Vehicular y Chatarrización, enfocados al hombre-camión y pequeño transportista. Asimismo, promover la intermodalidad de carga impulsando el uso de ferrocarril y cabotaje, a través de la creación de fondos específicos.

⁶ Véase, ITDP (2012). Diagnóstico de Fondos Federales para el transporte y la accesibilidad (2012), Análisis del Fondo Metropolitano (2011).