Movilidad urbana sustentable: gran ausente del Proyecto de Presupuesto de la Federación 2015

Xtabai Padilla (xtabai.padilla@itdp.org) [1]
Lilian Sol (lsol@embarqmexico.org) [2]

El transporte de personas y bienes es una de las principales fuentes de emisiones de Dióxido de Carbono (CO2) –21 por ciento del total nacional– y carbono negro –63.4 por ciento del total–, y el mayor consumidor de energía de país –supone 50 por ciento del consumo nacional–.[3] Esta situación provoca daños no sólo al medio ambiente, sino a la salud y a la competitividad del país. Se calcula que estos costos equivalen a 4 por ciento del Producto Interno Bruto (PIB) de México.[4]

De acuerdo a estimaciones basadas en el análisis del ejercicio del gasto de años anteriores, 90 por ciento de los recursos para proyectos de transporte y movilidad se destinarán para obras de ampliación y mantenimiento de la infraestructura vial (48,123 millones); sólo 6 por ciento a proyectos de transporte público (3,396 millones); 5 por ciento a obras de infraestructura peatonal (2,545 millones); y, menos de 1 por ciento para infraestructura ciclista (189 millones de pesos).[5]

Además, a pesar de los sólidos avances en planeación de la movilidad urbana por parte del Gobierno Federal, el Proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación (PPEF) para 2015 no incluye los recursos que requiere el Programa de Impulso a la Movilidad Urbana Sustentable (PMUS) para comenzar a operar. Tampoco para desarrollar proyectos que promuevan la movilidad urbana sustentable.

Por último, en cuanto al anexo 16 sobre recursos destinados para la adaptación y mitigación al cambio climático, existe una notable ausencia en materia de movilidad urbana sustentable. Los aportes etiquetados en este anexo para la Secretaria de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), la Secretaria de Comunicaciones y Transportes (SCT) y la Secretaria de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat) corresponden a 3.4 por ciento del total del presupuesto asignado a dicho anexo en temas de transporte. 3 por ciento de ese monto estará destinado para la reconstrucción y rehabilitación de carreteras.

Bajo este contexto es imposible promover proyectos de transporte público que beneficien al 70 por ciento de mexicanos y mexicanas que viajan en transporte público y reduzcan las emisiones, los accidentes de tránsito y las muertes por contaminación ambiental, mejorando, así, la calidad de vida en el país.

1.–Integrante del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP).
2.–Integrante de CTSEmbarq México.
3.–Secretaría de Energía (2009). Balance Nacional de Energía 2008. Disponible en http://sener.gob.mx/res/PE_y_DT/pub/Balance_2008.pdf
4.–Medina, Salvador (2012). La importancia de reducción del uso del automóvil en México. ITDP: México DF. Disponible en http://mexico.itdp.org/wp-con-tent/uploads/Importancia-de-reduccion-de-uso-del-auto.pdf
5.–Garduño, Javier (2014). Invertir para movernos. ITDP: México DF. Disponible en file:///C:/Users/ssocialmnm/Desktop/tatei/Invertir-para-movernos2.pdf
Es ente estudio se analizó el PPEF 2015, especialmente, Ramo 23: Fondo metropolitano (FM), Fondo de pavimentación, espacios deportivos, alumbrado público y rehabilitación de infraestructura educativa (FOPEDEM), Proyectos de desarrollo regional (REG), Fondo Regional (REG), Fondo de accesibilidad para las personas con discapacidad (FATP), Fondo de Inversión para las Entidades Federativas (FIEF). Fideicomiso para la Infraestructura en los Estados (FIES). Ramo 33 (Fondo de Aportaciones para el Fortalecimiento de las Entidades Federativas (FAFEF), Fondo de Aportaciones para la Infraestructura Social Municipal (FISM), Fondo de Aportaciones para la Infraestructura Social Estatal (FISE), Fondo de Aportaciones para el Fortalecimiento Municipal y de las Demarcaciones Territoriales del Distrito Federal (FORTAMUN) y Ramos administrativos (Programa Habitat (HAB) y Programa de Rescate de Espacios Públicos (REP).

Por estas razones, el Grupo de Financiamiento para el Cambio Climático recomienda a la Cámara de Diputados realizar las siguientes acciones, con el objetivo de promover la movilidad urbana sustentable:

- *Incrementar el presupuesto del programa de desarrollo urbano de la SEDATU, a fin de promover la planeación del territorio orientado al transporte y sistemas integrales de transporte público eficiente y no motorizado.*
- *Incluir un presupuesto mínimo de operación para el Programa de Movilidad Urbana de la SEDATU, a fin de que esta Secretaría pueda brindar asistencia técnica y financiera a los gobiernos locales del país para la implementación de proyectos de movilidad sustentable.*
- *Invertir en la mejora de la calidad de los combustibles en relación con su contenido de azufre, en particular del diesel, cuya disponibilidad debió tenerse en todo el país desde el 2009, para dar cumplimiento a lo dispuesto en la Norma 086-SEMARNAT-SENER-SCFI-2005.*
- *Invitar a los gobiernos locales a hacer uso del gasto federalizado, en particular los recursos del Fondo Metropolitano, para proyectos de transporte no motorizado.*
- *Revertir la tendencia actual de asignar casi 90 por ciento de los recursos federales en infraestructura vial y destinar los recursos liberados a sistemas integrados de transporte público y no motorizado.*