

23 de mayo de 2016.

APUNTE DE POLÍTICAS PÚBLICAS SOBRE EFICIENCIA ENERGÉTICA EN EL TRANSPORTE.

Ing. Humberto Mosconi Castillo.

En el transporte la problemática de eficiencia energética va aunada con la calidad de las emisiones de las unidades de combustión interna. Existe una gran diversidad de diagnósticos sobre esta materia, particularmente para el área metropolitana de la Ciudad de México, que aparecen cada vez que hay contingencia ambiental, y una vez mejoradas las condiciones ambientales se conserva la inercia anterior.

Parece que este nivel de estudios y de medidas de contingencia son menos generalizadas en otras zonas metropolitanas del país, por lo que se requiere formular políticas públicas que deben partir de la adopción de un plan de transporte y que podrían iniciarse en las principales zonas metropolitanas del país: Ciudad de México, Guadalajara, Monterrey, la Laguna, León etc

Hay ejemplos de éxito y fracaso y lo que más abunda es la omisión en esta materia. La construcción de las tres primeras líneas del metro de la Ciudad de México, que se inauguraron hace más de 45 años, es un claro ejemplo de lo que puede lograrse si se conjunta la voluntad política, con la visión de estadista que fueron construidos en un tiempo y con un costo récord. Podría agregarse a soluciones correctas la construcción del tren suburbano, que en cualquier área metropolitana del mundo sería exitosa, pero que aquí se ve con desconfianza al no haber sido rentable (rentabilidad que no existe para este tipo de sistemas en ninguna parte del mundo) y por no haberse resuelto la conectividad con otros medios de transporte.

Podemos citar fracasos como el primer ferrocarril eléctrico México - Querétaro, en el que se invirtieron más de 1,000 mdd (dls de 1985), y que por ser parcial y mal concebido, la parte eléctrica nunca funcionó y en lo que corresponde a pasajeros jamás se sustituyó al sistema existente de alta obsolescencia.

Hay soluciones de éxito mediano, como la red de metrobuses y lo que queda del sistema de transporte eléctrico (trolebuses y tren ligero).

A nivel institucional alguna vez funcionó la Comisión de Límites entre los gobiernos del Distrito Federal y del Estado de México, la Comisión de Estudios del Territorio Nacional, que si bien junto con la Dirección de Estadística dieron origen a una institución de excelencia como el INEGI, pero que perdió relevancia en la parte cartográfica y de geografía física.

Se puede aseverar que la gestación en el mal uso de energía, en el aprovechamiento del espacio físico y en el aumento de la contaminación se derivan de la ausencia de planeación regional y urbana del país, lo que se agudiza en las áreas conurbadas en las que inciden más de un municipio o entidad federativa.

Uno de los sistemas más eficaces para el uso racional de energía son los ferrocarriles. A nivel internacional el modo más racional de acceso y salida de mercancías de las grandes metrópolis es este medio, que en México, en muchos casos es más un problema que una solución, lo que requiere de la puesta en marcha de la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario, órgano desconcentrado de la SCT, que no cuenta ni con la estructura orgánica ni con reglamentación y menos con presupuesto.

A nivel de propuesta, me permito enumerar una serie de medidas de política pública que incidirían sobre la eficiencia energética, sobre el territorio urbano, sobre la contaminación y, lo más importante, en el bienestar y calidad de vida de nuestra población:

- Establecer un impuesto especial a las gasolinas y diesel en las principales áreas metropolitanas del país (4 o 5), para crear un fondo de financiamiento para el transporte masivo (se formuló y aprobó un proyecto en esta materia en la Cámara de Senadores durante la anterior legislatura, que no prosperó en la de Diputados).
- Establecer un diferencial en el costo de gasolina y diesel a favor de los de mayor octanaje y menor porcentaje de azufres sólidos (UBA) a implementarse en las áreas metropolitanas a seleccionar, con distancias de los lugares de venta que eviten el arbitraje de precios.
- Eliminar la chatarra de taxis y autobuses y financiar los enganches para la compra de unidades de mayor rendimiento de combustible y menor emisión de contaminantes. Si hay recursos suficientes comprar la chatarra también a particulares.
- Exigir en la asignación de transferencias federales a los gobiernos estatales y municipales la formulación de un plan maestro de transporte y su efecto en la programación del gasto.
- Prohibir los microbuses en las áreas metropolitanas (ya se eliminaron las combis que contaminaban más de 15 veces lo que emitía un autobús diesel bien mantenido).
- Ajustar las tarifas de los sistemas eléctricos de transporte masivo para que mejore el mantenimiento y actualización de equipos (sin abandonar el subsidio que se ha demostrado que beneficia a los que más lo necesitan). Para evitar el deterioro y mejorar la calidad del servicio de estos sistemas.

- Adoptar las normas para vehículos y combustibles más exigentes, como las del estado de California, en los Estados Unidos.
- En el caso del área metropolitana de la Ciudad de México, modificar los accesos al Periférico y a los segundos pisos, así como la eficacia de los sistemas de cobro, que se han convertido en verdaderos cuellos de botella, y sustituir gradualmente el traslado de personas del auto particular a autobuses de mediano recorrido en los segundos pisos.
- Revisar las concesiones y tarifas de los libramientos y autopistas urbanas otorgadas en los últimos 10 años y verificar su costo respecto a las prevalecientes a nivel internacional.
- Propiciar la creación de órganos de consulta ciudadana para darle seguimiento a estas y otras medidas a instrumentar en el corto y mediano plazo los correctivos democráticamente.