

## **Demandamos eficiencia en el transporte**

La eficiencia del transporte es un requisito indispensable para garantizar la movilidad a mediano y largo plazos, especialmente en las principales ciudades de México, así como la salud y el bienestar de sus habitantes.

Dado que el transporte es la segunda actividad más contaminante en México, al ser la segunda fuente de gases de efecto invernadero (causantes del cambio climático), debe ser uno de los sectores prioritarios para el desarrollo de políticas públicas.

Los consumidores, como usuarios del transporte público y de las vialidades, requerimos de un transporte público ordenado, seguro, eficiente y no contaminante, que sea una verdadera opción colectiva para la movilidad urbana. Asimismo, que los vehículos particulares ofrezcan al comprador la información acerca de su rendimiento (km/l) y su impacto ambiental (emisiones de dióxido de carbono, CO<sub>2</sub>, por kilómetro recorrido).

En otras palabras, demandamos lo que ya existe en otros países donde los gobiernos han colocado la salud y el bienestar de la población en primer sitio, donde las empresas automotrices han acatado las normas y regulaciones más estrictas, y donde la ciudadanía ha aportado su esfuerzo modificando pautas de comportamiento y hábitos de transporte.

### **La base del transporte ineficiente**

Cada año, 250 mil vehículos adicionales entran a la circulación en la ciudad de México sin que los consumidores tengan información sobre la eficiencia de los automotores, en un escenario de aumento constante del precio del combustible. El crecimiento del parque vehicular ha reducido la velocidad promedio de los desplazamientos, generando un mayor consumo de combustible por kilómetro recorrido e incrementando los tiempos de traslado, lo cual conduce a la ciudad hacia un colapso vial.

No obstante, México se mantiene al margen de las tendencias internacionales que buscan sistemas eficientes de transporte. El Consejo Internacional de Transporte Limpio advierte que de los 30 países que integran la OCDE solamente cinco carecen de políticas que impulsen la eficiencia en el transporte. Uno de ellos es México, que vive un veloz y sostenido aumento del parque vehicular, con un crecimiento de 36% entre los años 2000 y 2005. Se estima que actualmente el país cuenta con 25 millones de automotores (66% corresponde a autos particulares), una quinta parte más que en 2002.

Datos de este tipo han llevado a los gobiernos de otros países a desarrollar estrategias para articular los diversos modos de transporte e impulsar un sistema de transporte público eficiente, a fijar límites a los autos más contaminantes (aunque sean nuevos) y abrir opciones a los consumidores para incidir en el mercado automotriz con más y mejor información.

### **El mercado automotriz y los consumidores**

En Estados Unidos, durante la década de 1990 cobró auge la línea de vehículos de gran tamaño y elevado gasto energético: las camionetas SUV (Sport Utility Vehicle). Sin embargo ese sector, que llegó a representar el 43% del mercado automotriz, se desplomó a partir de 2006 debido al impacto ambiental de estos automóviles y al súbito encarecimiento de los combustibles.

El ícono de las SUV, la Ford Explorer, fue el auto más popular en EUA entre 1995 y 1998, y permaneció en los primeros sitios hasta que en 2007 cayó al sitio 46 de ventas (Power Information Network).

Ese año, de los automovilistas que se deshicieron de una SUV sólo el 17% compró un vehículo similar. Aunque las armadoras estadounidenses esperaban el repunte de las SUV, al iniciar el cuarto trimestre de 2008 las ventas en Ford ya habían caído 53%, las de Chrysler 34% y las de General Motors 24%. Así, estas firmas debieron reconocer que el cambio en las preferencias del consumidor estadounidense era radical.

México, donde cada vez es más notoria la presencia de camionetas SUV, podría ser una opción de mercado, como ya lo está siendo con la entrada masiva de automóviles usados desde 2005. La Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA) estima que desde ese año han ingresado a México 1.2 millones de vehículos usados cada año, muchos de ellos en pésimas condiciones (autos "Katrina", les llaman). A partir de enero de 2009 esta apertura incluirá autobuses y camiones de carga. Se calcula que Estados Unidos desecha cada año 12 millones de autos, camiones y otras unidades de transporte (Expansión).

Esta circunstancia agudiza los problemas de emisiones contaminantes en las principales ciudades de México, especialmente en el DF, y reduce aún más la movilidad vial. De hecho, ya está ocurriendo en las ciudades fronterizas de Mexicali, Tijuana y Ciudad Juárez, donde el 80% de la contaminación es ocasionada por automóviles usados adquiridos del otro lado de la frontera (la mitad de ellos son camionetas SUV).

### **El transporte público, un débil contrapeso**

La Zona Metropolitana del Valle de México llegó al año 2000 con una población de 18 millones 210 mil personas. La base sustancial del transporte público es el transporte de superficie (70% en ese año). Pero los autobuses de mayor capacidad que predominaban en 1986 ya habían sido sustituidos por vehículos de mediana y baja capacidad (microbuses y combis). Esto se tradujo en congestionamientos, inseguridad para el usuario y alto impacto ambiental.

Así, de cerca de 21 millones de pasajeros transportados diariamente en el año 2000, casi 60% lo hacían mediante microbuses, combis y taxis. Esos vehículos de baja capacidad y eficiencia realizaban para entonces cerca de 8 millones de tramos de viajes en el DF y 4 millones de tramos adicionales entre el DF y el Estado de México.

Hoy, resulta evidente la ausencia de políticas oficiales para dar orden y estructura al caótico sistema de transporte. Los efectos golpean por igual a los usuarios del transporte público y a los consumidores con capacidad de compra que en forma individual intentan resolver el problema adquiriendo un automóvil, sólo para toparse con una creciente saturación de las vialidades.

### **El inminente colapso vial**

Según datos del gobierno del DF, más del 95% de los vehículos automotores que operan en el Valle de México captan menos del 20% del total de la demanda de transporte.

Los automóviles particulares, que claramente predominan entre los diversos vehículos, tan sólo cubren el 16% de la demanda de transporte. Además, el promedio de ocupación por vehículo es inferior a dos personas (de 1.21 y 1.76 personas por automóvil). En términos de funcionalidad urbana, un automóvil con sólo una persona ocupa 50 veces más espacio que si esa persona viajara en el transporte público (GDF, 2002) y es altamente contaminante, pues el 84% de la contaminación atmosférica del Valle de México es producido por los automotores (Inventario de Emisiones 1998).

Con el ingreso anual de 250 mil automóviles al parque vehicular, cada 15 años se duplica el número de automotores en circulación y, por tanto, crece la necesidad de más vialidades. Esta situación ya se presentó entre 1990 y 2006 cuando la suma de incrementos anuales llegó a 93%.

Asimismo, la progresiva saturación de las vialidades se expresa en la velocidad promedio. En 1990 era de 38.5 kilómetros por hora; en 2004 bajó a 21 km/h; en 2007 se estimó en 17 km/h (GDF, 2007).

Según el gobierno del DF, se necesitarían 450 kilómetros de vialidad primaria adicional para atender las necesidades actuales, lo cual implicaría utilizar la mayor parte de la inversión disponible para el sector durante 10 o 15 años, si la estructura urbana lo permitiera. Pero al concluir ese periodo, las necesidades habrían aumentado (Emilio Pradilla Cobo, 2008).

En 2006, la Secretaría de Medio Ambiente del DF consideraba que la opción era crear un sistema de transporte público conectado, donde el Metro, trolebuses, Metrobús, taxis y otros vehículos pudieran trabajar en forma articulada. Pero los avances en ese sentido han sido muy lentos, y los pequeños progresos muestran rápidamente señales de deterioro, particularmente en las líneas del Metro y el sistema de Metrobús.

Otros paliativos para enfrentar la proliferación del automóvil particular y sus emisiones contaminantes han sido programas que restringen la circulación (el Hoy No Circula y sus variantes). Este tipo de restricciones han funcionado en ciudades europeas como Berlín, Malmö y Rotterdam (Ginebra las aplicará a partir de 2012), porque han estado reforzadas por un transporte público eficiente. Cuando no existe ese refuerzo, sucede lo ocurrido en la ciudad de México cuando fue instalado en forma permanente el Programa Hoy No Circula: se disparó la venta de vehículos, lo cual elevó el consumo de gasolina en el área metropolitana.

### **Cambios en el transporte**

Un problema adicional a esta tendencia es la desinformación entre los consumidores, ya que no cuentan con información precisa y entendible sobre el rendimiento de los vehículos, sus emisiones y otros factores que inciden en su eficiencia, como el tamaño y el peso del mismo, por ejemplo.

Esto explica que en el mercado mexicano subsistan vehículos “de lujo” con un rendimiento de 5 kilómetros por litro y emisiones de casi 400 gramos de CO<sub>2</sub> por kilómetro, a pesar de que los vehículos particulares anteriores a 1990 ya tenían un rendimiento experimental de 9.1 km/l.

Además, el transporte es un sector clave para actuar contra el cambio climático, pues es uno de los sectores que mantienen incrementos en la quema de combustible y, por tanto, en las emisiones de gases de efecto invernadero. Este sector aporta 21% del total de las emisiones de CO<sub>2</sub> producidas en el país. En la Zona Metropolitana del Valle de México contribuye con 40% de las emisiones regionales de gases de efecto invernadero.

## **Propuestas**

**El Poder del Consumidor** considera necesaria la participación orquestada de todos los sectores de la sociedad en este tema, con responsabilidades diferenciadas. En ese sentido, propone:

### **Que las autoridades federales:**

- Sigam las principales tendencias internacionales elaborando normas estrictas que obliguen a reducir las emisiones de los automotores y establezcan sanciones a los vehículos que no acaten la norma.
- Establezcan procedimientos y normas para impedir la chatarrización del parque vehicular mexicano con automóviles usados extranjeros.
- Creen mecanismos para transferir recursos del automóvil particular al transporte público de gran capacidad, a fin de fortalecer este sistema con unidades cómodas, seguras, eficientes y no contaminantes.
- Impulsen programas públicos que promuevan la conciencia entre los consumidores acerca de los impactos que causan los automotores ineficientes en el ambiente y en la sociedad.
- Conviertan en políticas de gobierno los estudios más serios sobre las relaciones entre transporte sustentable, contaminación y salud, automóviles deficientes y cambio climático.

### **Que las empresas automotrices:**

- Se comprometan a alcanzar los parámetros internacionales de eficiencia en todos sus vehículos.
- Asuman el compromiso de no aplicar un doble estándar en México (vendiendo versiones deficientes y contaminantes de sus automóviles).
- Participen en los esfuerzos para fomentar la eficiencia en el transporte, vinculándose con otros sectores: científicos, funcionarios de gobierno y organizaciones civiles.

### **Que las autoridades locales** (DF y demás concentraciones urbanas):

- Den prioridad al mejoramiento y desarrollo del transporte público.
- Amplíen en e DF el sistema de Metrobús a más de 200 kilómetros y en un plazo no mayor de dos años (como lo han hecho ciudades europeas).
- Articulen este sistema con los demás que ya existen: Metro, líneas de trolebús, tranvía y rutas de otros transportes colectivos.
- Penalicen a los automóviles más contaminantes.
- Mantengan sistemas de verificación para automóviles ostensiblemente contaminantes, para contener la invasión de automotores usados en malas condiciones, procedentes de Estados Unidos.
- Establezcan zonas peatonales libres de automóviles.

- Den alternativas y faciliten el transporte en bicicleta para recorridos cortos y medios.
- Conviertan en políticas de gobierno los estudios más serios sobre las relaciones entre transporte sustentable, contaminación y salud, automóviles deficientes y cambio climático.

**Que los consumidores:**

- Exijan a las autoridades acciones concretas a favor del transporte eficiente.
- Realicen un uso eficiente del transporte, dando preferencia al transporte público.
- Exijan que los automóviles nuevos contengan información precisa y suficiente acerca de su rendimiento, eficiencia e impacto ambiental.

Los detalles de esta propuesta se encuentran en:

Eficiencia en el transporte público y privado. Una propuesta desde los consumidores. El Poder del Consumidor, octubre 2008.