

Movilidad Urbana Sustentable ausente en el financiamiento para la mitigación y adaptación del cambio climático en el Presupuesto 2014

Lillian Sol (lisol@embarqmxico.org)¹

Xtabai Padilla (xtabai.padilla@itdp.org)²

El Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2013–2018, la Ley General de Cambio Climático (LGCC), y la Estrategia Nacional de Cambio Climático (ENCC), establecen como estrategia fundamental la necesidad de reducir las emisiones por parte del sector transporte, el cual es responsable del 22.2% de Gases de Efecto Invernadero (GEI)³ y consume el 48.1%⁴ de la energía producida en México; así como establecer acciones coordinadas a nivel nacional para el desarrollo de ciudades bajas en carbono, mediante el desarrollo urbano sustentable y sistemas integrales de transporte público y no motorizado.

Sin embargo, la tendencia de los últimos años sobre el uso del recurso presupuestario en los temas de movilidad se ha dirigido a la creación de infraestructura para el tránsito de vehículos privados. Esta situación difícilmente permite avanzar hacia un modelo de desarrollo urbano capaz de regular el territorio, orientando su uso hacia sistemas eficientes de movilidad. Por el contrario, aumenta las externalidades negativas, como son el congestionamiento vial, la contaminación del aire, la pérdida de horas productivas, la pauperización del transporte público y las altas emisiones de GEI.



Movilidad sustentable, cambio climático y presupuesto 2014

La revisión general del Ramo 09 del Proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación (PPEF) 2014, nos muestra que los proyectos de inversión y gasto público de la Federación para el desarrollo de proyectos de comunicaciones y transportes tiene destinado un presupuesto anual de 60 mil 926 millones de pesos, asignado, principalmente, a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT).

De ser aprobado dicho monto, el 79.10% iría a la construcción/mantenimiento de carreteras y libramientos, un 3.28% a sistemas de transporte colectivo –ampliación de la línea 12 del metro–, y un 17.62% para otros proyectos (ferrocarril, sistema satelital, infraestructura portuaria y aeroportuaria). Ver gráfica. De esta manera, el presupuesto para sistemas de transporte público quedaría rezagado y no se contemplaría la asignación de recursos a la movilidad no motorizada.

En la revisión del Anexo 15, "Recursos para la Adaptación y Mitigación de los Efectos del Cambio Climático", se encontró que, del total de recursos asignados, el 2.9% han sido etiquetados para la reconstrucción de carreteras y un 0.14% para programas de prevención de riesgos y rescate de unidades habitacionales a través de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU). Adicionalmente, para el año fiscal 2014 se asignó por primera vez un monto para el fomento de programas de calidad del aire y verificación vehicular gestionado por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT). La suma de todos estos montos representa solamente el 3.05% del total de los ingresos del Anexo para atender el problema de la movilidad y el cambio climático.

1 ctsEMBARQ: <http://ctsmexico.org/proyectos>

2 Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP): <http://mexico.itdp.org/>

3 SEMARNAT-INE (2010). Inventario de emisiones de GEI México. Disponible en <http://www.2inecc.gob.mx/publicaciones/libros/685/inventario.pdf>

4 SEMARNAT (2012). México. Quinta Comunicación Nacional ante la Convención Marco de Naciones Unidas sobre el Cambio Climático. Disponible en <http://www.2inecc.gob.mx/publicaciones/download/685.pdf>

Presupuesto proyectos de inversión
Ramo 09 Comunicaciones y Transportes



- 79% Carreteras y Libramientos
- 3% Sistema de transporte colectivo
- 18% Otros

Evidentemente, bajo el Anexo 15 y lo presupuestado en el Ramo 09, el monto asignado a proyectos de movilidad no es compatible con la importancia del sector si se pone el foco en el gran consumo energético y emisiones de GEI del mismo. Claramente, los proyectos de inversión reflejados en el Anexo 15 no son compatibles con las acciones necesarias para mitigar y adaptar los efectos del cambio climático. Es decir, para atender esta problemática no es suficiente con lo previsto presupuestariamente, ya que la construcción y mantenimiento de carreteras no son las acciones que permitirán alcanzar las metas de reducción de emisiones.

Recomendaciones para que el presupuesto público del sector transporte responda a las necesidades de mitigación y adaptación del cambio climático

En este contexto, el Grupo de Financiamiento de Cambio Climático hace las siguientes recomendaciones para la inclusión de proyectos de movilidad urbana sustentable en el Proyecto de Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación 2014:

- *Incluir en el Anexo 15 el siguiente artículo: 'La Secretaría de Hacienda y Crédito Público debe realizar modificaciones a las reglas de operación del Fondo de Pavimentación, Fondo Metropolitano, Fondo para la Accesibilidad para las Personas con Discapacidad en el Transporte Público y el Fondo de Apoyo en Infraestructura y Productividad, encaminadas a establecer mecanismos que aseguren que los recursos de estos fondos sean dirigidos a acciones de movilidad urbana sustentable y diseño de calles completas con preferencia al peatón, ciclista y transporte público'.*
- *Ampliar el presupuesto destinado en el Anexo 15 a la SCT y a la SEDATU para financiar proyectos estratégicos de transporte público y no motorizado, así como recuperación de espacios públicos en torno a sistemas integrados de transporte, mediante el establecimiento de lineamientos de movilidad urbana sustentable.*
- *Reorientar 30% de porcentaje destinado a carreteras del Ramo 09 a la inversión en sistemas integrados de transporte público y no motorizado*
- *Ampliar los 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.*