

OZONO EN LA CIUDAD

Proceso Negociado de Regulación de la Crisis de Contaminación del Aire en Varara

Instrucciones para el negociador de CMT

De la oficina del Comisionado de CMT

Como sabes la Comisión Metropolitana de Transporte CMT es una entidad coordinadora del transporte metropolitano creada en 1985. Está formada por las tres autoridades de transporte del gobierno federal, el gobierno de Mola y el de Varara. La oficina del Comisionado es presidida por turnos por los gobiernos de Varara y de Mola. Actualmente la Comisión está encabezada por el representante de Varara. A diferencia de la Comisión Ambiental Metropolitana (CAM), la CMT no tiene acceso a recursos financieros independientes y depende en gran medida de la Secretaría de Finanzas.

En CMT nos consideramos los abogados de los grandes proyectos de infraestructura y de los métodos para reducir la congestión vial en las carreteras de las que nos encargamos. Estos proyectos crean una ciudad más eficiente y habitable y proporcionan empleo a cientos de contratistas y obreros de la construcción que dependen de las obras del gobierno. Además, a los ojos del mundo la imagen de una ciudad se define por lo que en ella se construye.

Posición respecto a la reducción de ozono en la ciudad

La rápida urbanización de Sandoa está estrechamente relacionada con las altas densidades de población que son insostenibles en Varara. La densidad provoca congestión –un producto colateral que nosotros vemos como uno de los principales responsables de la actual crisis de ozono. En nuestra calidad de organización dedicada a la planeación del transporte, proponemos centrarnos en la reducción de la congestión mediante acciones destinadas a alentar el uso del transporte público y la construcción de nuevas carreteras que aliviarán las altas concentraciones de tráfico en el centro de la ciudad. Si conseguimos que el tráfico funcione con mayor libertad, obtendremos menor contaminación y mayor movilidad para tener actividades económicas eficientes.

Preocupaciones principales

A nosotros nos preocupa principalmente la reducción de la congestión, y creemos que existen numerosas maneras de lograr este propósito, incluyendo la expansión del metro, la construcción de anillos periféricos que permitan evitar áreas urbanas congestionadas, o la aplicación de un programa de cuotas a la congestión. La calidad del combustible y los estándares de emisión son de importancia secundaria.

Este ejercicio fue escrito por Dong-Young Kim, Javier Warman y Jedidiah Horne bajo la supervisión del Profesor Lawrence Susskind (MIT) y del Proyecto de la Ciudad de México en el MIT. Este ejercicio fue traducido por Professor Basilio Verduzco de la Universidad de Guadalajara. Este material no puede ser reproducido, modificado o traducido completo o en parte sin autorización escrita. Por favor, ayúdenos a mantener este ejercicio útil manteniéndolo confidencial. Si esta interesado en adquirir copias adicionales, por favor póngase en contacto con Dong-Young Kim al teléfono 617- 452 2031 en Cambridge, MA, EUA, Correo-E: dykim01@mit.edu

Estrategias de negociación

Estamos preparados para hacer concesiones en otros asuntos en tanto se apruebe al menos una de nuestras opciones anticongestión (expansión del metro, construcción de carreteras o cuotas a la congestión). Debemos respaldar a la Secretaría de Finanzas (SEFIN) a cambio de recibir apoyo financiero para estos proyectos costosos, mientras les recordamos la importancia económica de nuestros proyectos. Nuestros estudios sugieren que la expansión del metro y la construcción de los anillos periféricos generarán respectivamente alrededor de 100.000 nuevos empleos.

También hemos recopilado información sobre las cuotas a la congestión, un plan que creemos tiene un enorme potencial para ayudar a reducir la carga impuesta a nuestras carreteras. Con este programa, los propietarios de automóviles pagarían cuotas de peaje asociadas a la hora del día en que usan ciertas vías, alentando con ello el uso del transporte público durante las horas punta. Con planes similares, otras ciudades del mundo han visto cómo se reducía el tráfico en horas punta en un porcentaje de hasta el 30 por ciento. Las cuotas a la congestión tienen el beneficio adicional de ser autofinanciables. Proponemos que una parte de las cuotas recaudadas vayan a la Comisión Ambiental Metropolitana y otra parte vaya a cubrir los costos adicionales para su implementación, incluyendo la contratación de personal y las inversiones en capital fijo. Nuestras estimaciones sugieren que recogeríamos una cantidad adicional de 1.500 millones de dólares con las cuotas de peaje, de los cuales 500 millones serían necesarios para sostener el programa.

En última instancia nuestra meta es reducir la congestión, que a su vez pensamos es la manera más importante de reducir la contaminación. Datos científicos bien conocidos señalan que los automóviles tienen mejores perfiles de emisión cuando son operados a velocidades de aproximadamente 45 kilómetros por hora. La velocidad promedio actual en el área metropolitana es de 25 kilómetros por hora.

Con un buen manejo del tráfico para minimizar los retrasos, nuestro enfoque puede ser políticamente popular así como beneficioso desde el punto de vista ambiental.

La competencia regulada de los microbuses es otra opción que estamos dispuestos a considerar. Nuestro sistema actual de transporte público es caótico y poco eficiente, y a menudo provoca más congestión de la que ayuda a resolver. En un sistema de competencia regulada, como ocurre en programas similares para otro tipo de servicios públicos, una sola entidad tendría el control de una gran proporción del mercado a cambio de limitar su habilidad para fijar los precios. Reconocemos que si se implementara, esta opción incitaría a una competencia feroz entre los grupos para obtener la concesión, pero podemos usar dicha competencia a nuestro favor en la negociación.

Reconocemos la flexibilidad de las opciones que proponemos, y por ello estamos dispuestos a llegar a un acuerdo con los grupos ambientalistas o con la Asociación de

Transportistas de Microbús (ATMB) para abogar por al menos una de las opciones indicadas anteriormente. La propuesta de los anillos periféricos puede ser apoyada por la Asociación de Fabricantes de Autos de Camitia (AFAC). Nuestra meta es encontrar la opción políticamente más viable y apoyarla mediante el compromiso con el/los grupo/s correspondiente/s. Esto puede significar construir apoyos mediante la aportación de dinero para la subvención de los microbuses a cambio de apoyo en favor de la construcción de los anillos periféricos.

Aunque dependemos financieramente de la SEFIN, tenemos una pequeña cantidad de dinero, 2 mil millones, para distribuir como consideremos oportuno. Es importante que este dinero no se desperdicie en negociadores que no apoyan nuestros proyectos.

Opciones de decisión

Te hemos proporcionado una guía sobre nuestras principales prioridades. También te hemos indicado las opciones que consideramos inaceptables. Debes luchar por lograr resultados como los que te hemos indicado. Si es imposible alcanzar nuestra primera o segunda opción, eres libre de usar tu buen juicio para determinar lo que mejor conviene a las necesidades de CMT.

Decisión 1: Contenido en azufre de la gasolina regular sin plomo

Estamos dispuestos a asumir compromisos en el asunto del contenido de azufre de la gasolina a cambio de recibir apoyo en otros puntos de la agenda que nos interesan más.

Decisión 2: : Estándares de emisión para vehículos nuevos

También estamos dispuestos a asumir compromisos en el asunto de los estándares de emisión, si logramos recibir apoyo para otros puntos de la agenda que nos interesan más.

Decisión 3: Mejora del programa de verificación de vehículos

Estamos a favor de integrar las bases de datos de inspección y registro de automóviles (Opción 3). También estamos dispuestos a considerar las otras opciones presentadas. Creemos que estos programas son verdaderamente útiles para sacar de las calles a los vehículos viejos (que a menudo se estropean y detienen el tráfico). Sin embargo somos flexibles en este asunto si así recibimos el apoyo que necesitamos para los proyectos de obras públicas.

Decisión 4: Transporte Público

Esta es con mucho la decisión más importante. Nosotros apoyamos la construcción de anillos periféricos (Opción 2), la expansión del metro (Opción 1) y las cuotas a la congestión (Opción 4) por las razones que ya hemos señalado.

El tema de los anillos periféricos es particularmente polémico, pero nuestro análisis costo-beneficio señala una tasa costo/beneficio de aproximadamente 2 a 1. Otras ciudades se han embarcado recientemente en proyectos similares y los resultados son alentadores. En todos los casos, las nuevas vías han reducido las densidades residenciales, la congestión en el centro y aumentado la velocidad promedio a lo largo del sistema.

Nos oponemos a las ciclovías (Opción 3). Nuestras calles ya son demasiado angostas, las ciclovías serían desastrosas. Sin duda alguna darían como resultado más accidentes de ciclistas, porque los autos estacionados en la orilla de las calles abrirían sus puertas directamente sobre las ciclovías. Otras ciudades que han implementado programas similares han visto incrementar el número de fatalidades relacionadas con las bicicletas.

Para ganar fuerza política estamos dispuestos a considerar la regulación de la competencia (Opción 5) como una opción. Nos oponemos a la subvención de los microbuses (Opción 6) porque desviaría dinero que de otra manera podría usarse en proyectos más importantes. Una vez más estamos dispuestos a ser persuadidos por argumentos sobre lo contrario.

Decisión 5: Responsabilidad de ejecución y financiamiento

Si los autos quedan atrapados en el tráfico, los efectos de los perfiles de emisión mejorados gracias a una más alta calidad de los combustibles serán muy limitados. Por eso creemos que es necesario gastar el dinero en infraestructura y gestión del tráfico.

Síntesis de las posiciones de CMT

Prioridades

- (1) Apoyar la expansión del metro
- (2) Apoyar la construcción de anillos periféricos
- (3) Apoyar las cuotas a la congestión

Restricciones

- (1) Necesitamos que SEFIN financie proyectos de obras públicas

Decisión 1: Contenido en azufre de la gasolina regular sin plomo

De poco interés, apoya la opción políticamente más favorable

Decisión 2: Estándares de emisión para vehículos nuevos

De poco interés, apoya la opción políticamente más favorable

Decisión 3: Mejora del programa de verificación de vehículos

1^{era} Opción: Integración de las bases de datos de inspección y registro de automóviles (Opción 3)

2^{da} Opción: Auditorias Públicas (Opción 2)

3^{era} Opción: Homogeneización de los programas de verificación (Opción 1)

Decisión 4: Transporte Público

1^{era} Opción: Construcción de anillos periféricos (Opción 2)

2^{da} Opción: Expansión del Metro a Sandoa (Opción 1)

3^{era} Opción: Cuotas a la congestión (Opción 4)

4^{ta} Opción: Regulación de la Competencia de Microbuses (Opción 5)

Opónete a: Ciclovías (Opción 3)

Decisión 5: Responsabilidad de ejecución y financiamiento

Se debe dar prioridad a la expansión del metro y a la construcción y mantenimiento de carreteras así como al funcionamiento del tráfico.