

Eficiencia del transporte público y privado

Una propuesta desde los consumidores



EL PODER DEL CONSUMIDOR

Eficiencia del transporte público y privado

Una propuesta desde los consumidores

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, requieren un transporte público ordenado, seguro, eficiente y no contaminante, que sea una verdadera opción colectiva para la movilidad urbana. Sólo de esa manera se podrá garantizar:

- el saneamiento del aire en las principales ciudades gracias a la reducción de las emisiones contaminantes,
- la salud de la población,
- reducir los tiempos de traslado,
- eliminar el riesgo de colapso vial por la saturación de las calles con automóviles particulares.

Asimismo, como un complemento indispensable, se requiere:

- políticas claras, integradoras, aplicadas en forma consistente, orientadas a elevar en forma permanente la eficiencia del transporte público y privado, tanto en las ciudades como a escala nacional,
- información sólida acerca de los beneficios ambientales y de rendimiento que reporta elegir cada forma de transporte,
- información suficiente y entendible acerca del rendimiento, las emisiones y la eficiencia de cada vehículo particular puesto en venta,
- el desarrollo de otras opciones de transporte en condiciones de seguridad,
- la ampliación de alternativas para desplazarse de manera segura en bicicleta para recorridos cortos y medios,
- la creación de zonas libres de automóviles donde los ciudadanos puedan desplazarse confortablemente a pie.

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 consumo.

EL PODER DEL CONSUMIDOR A.C.

OCTUBRE 2008



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 estos 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.

El transporte urbano en la ciudad de México, con réplicas que siguen los mismos pasos en las principales ciudades del país, es un caso extremo que pasa por la ineficiencia de los vehículos automotores (falta de regulaciones más estrictas a los vehículos en venta) y la inexistencia de un programa integral de transporte urbano y vialidad que dé preferencia al transporte público sobre el privado, establezca áreas libres de automóviles y permita desplazamientos de corta y media distancia a pie o en bicicleta.

Normas y sistemas de transporte

Varios países han adoptado medidas que buscan mejorar la eficiencia de los automotores y reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero, en especial de dióxido de carbono (CO₂, el más abundante de estos gases causantes del cambio climático). Para ello, han instrumentado políticas de impuestos y restricciones tanto a la fabricación de vehículos como a los combustibles.

En ese sentido destacan Japón y la Unión Europea al lograr en 2002 las más bajas emisiones de CO₂ por kilómetro recorrido (alrededor de 160 gramos), debajo de Australia y China (210 gr), Canadá (poco más de 240 gr) y de Estados Unidos (260 gr) (Consejo Internacional de Transporte Limpio, 2007). La diferencia de 100 gramos parece irrelevante, pero significa que en sólo un año un vehículo estadounidense promedio lanzará al aire alrededor de 1,500 kilogramos de CO₂ más que el auto promedio japonés o europeo. Esa es la importancia de fabricar vehículos más eficientes

Un caso destacable es el de la Unión Europea, que logró un consenso entre las 27 naciones que la integran para reducir las emisiones de CO₂ a 130 gramos por kilómetro del 2012 al 2015, y ahora busca un acuerdo para alcanzar niveles de eficiencia vehicular que permitan reducir las emisiones a 95 gramos por kilómetro en el año 2020. Incluso se discuten las multas (por gramo) a las empresas automotrices que superen esos límites.

La eficacia de las medidas adoptadas, en términos de una política ambiental que va acompañada de impuestos específicos, se ha expresado claramente en el rendimiento de los vehículos por litro de combustible. En este rubro, la gráfica es prácticamente idéntica, donde destacan la Unión Europea y Japón, seguidos de China y Australia, Canadá y a la zaga Estados Unidos.

Si bien es clara la vanguardia tomada por Japón y la Unión Europea, los extraordinarios incrementos en el precio del petróleo en los últimos años



han estimulado lo que parecía imposible: una ruptura en la tendencia del mayor mercado de automóviles: Estados Unidos. El comportamiento de los consumidores a lo largo de 2007 y 2008 ha obligado a las armadoras estado-unidenses a abandonar la producción de grandes vehículos, los cuales habían representado casi la mitad de su producción. A contracorriente, han debido anunciar que fabricarán vehículos que consuman menos gasolina.

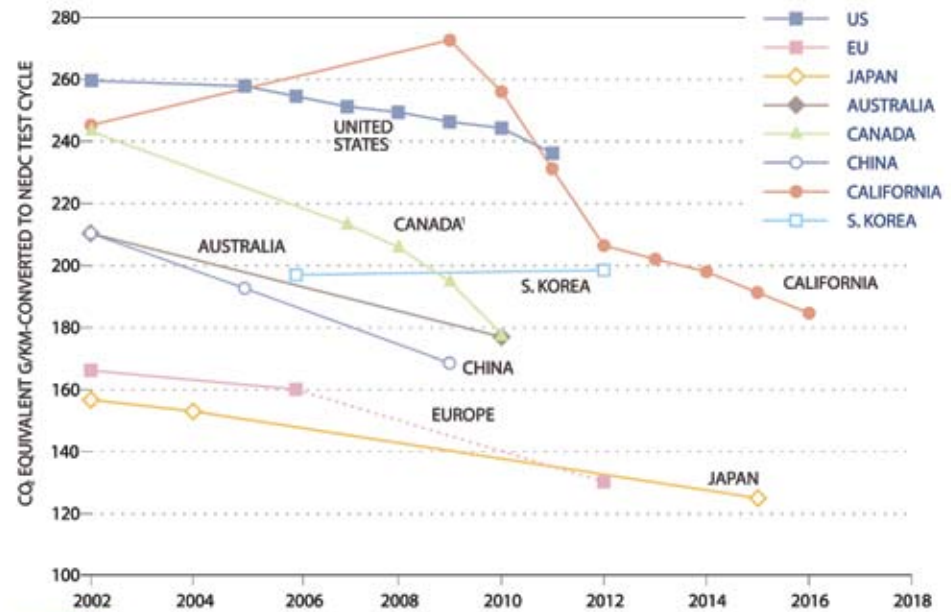


FIGURE ES-1. Actual and Projected GHG Emissions for New Passenger Vehicles by Country, 2002-2018.

Note: Solid lines denote actual performance or projected performance due to adopted regulations; dotted lines denote proposed standards; Values normalized to NEDC test cycle in grams of CO₂-equivalent per km.

[1] For Canada, the program includes in-use vehicles. The resulting uncertainty on new vehicle fuel economy was not quantified.

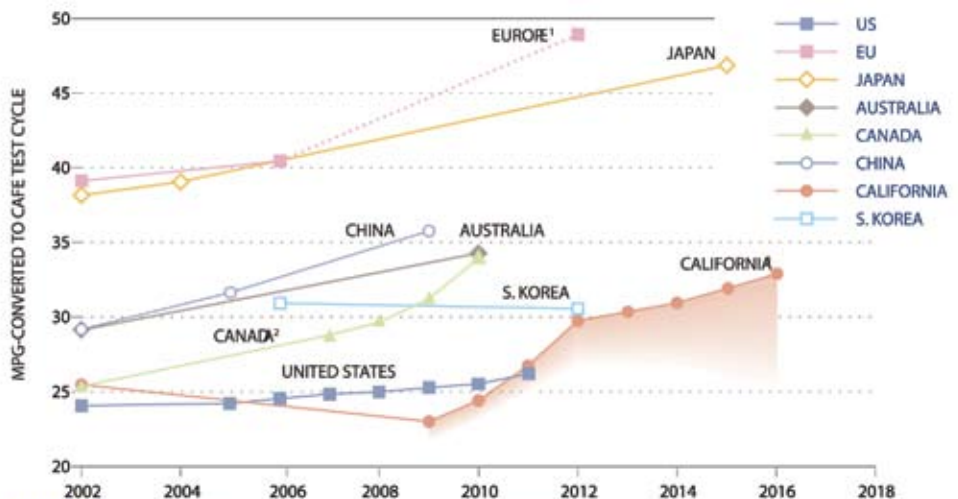


FIGURE ES-2. Actual and Projected Fuel Economy for New Passenger Vehicles by Country, 2002-2018.

[1] The relative stringency of Europe's CO₂-based standards is enhanced under a fuel economy standard because diesel vehicles achieve a boost in fuel economy ratings due to the higher energy content of diesel fuel.

[2] For Canada, the program includes in-use vehicles. The resulting uncertainty of this impact on new vehicle emissions was not quantified.

[3] Shaded area under the California trend line represents the uncertain amount of non-fuel economy related GHG reductions (N₂O, CH₄, HFCs, and upstream emissions related to fuel production) that manufacturers will generate from measures such as low-leak, high efficiency air conditioners, alternative fuel vehicles, and plug-in hybrid electric vehicles.

En forma inquietante, México se ubica al margen de las tendencias internacionales. 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 (Sexto Informe de Gobierno, 2006). Se estima que actualmente el país cuenta con 25 millones de automotores (66% corresponde a autos particulares), una quinta parte más que en 2002, cuando el sector transporte ya era el segundo mayor emisor de CO₂ en el país, con 111.9 millones de toneladas al año, sólo detrás del sector de generación de energía (Semarnat-INE, 2006).

Datos de este tipo han llevado a los gobiernos de otros países y a autoridades estatales a desarrollar estrategias oficiales para articular los diversos modos de transporte, para impulsar en forma enérgica un sistema de transporte público eficiente, para fijar límites a los autos más contaminantes (aunque sean nuevos) y para 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, en especial las camionetas SUV (Sport Utility Vehicle). Ese sector específico llegó a representar el 43% del mercado automotriz. Sin embargo, la insistencia en el impacto ambiental de estos automóviles y sobre todo el súbito encarecimiento de los combustibles ocasionó un desplome de ventas a partir de 2006.

Esto se apreció con el ícono de las SUV: el Ford Explorer. Fue el más popular en Estados Unidos entre 1995 y 1998, y permaneció en los primeros sitios hasta que en 2007 cayó al sitio 46 de ventas. De hecho, ese año ninguna SUV ocupó alguno de los primeros 20 sitios (Power Information Network).

Muy rápido, los estadounidenses cambiaron sus preferencias. En 2007, de los automovilistas que se deshicieron de una SUV, sólo el 17% compró otra SUV (contra el 29% en 2004), mientras el 28% buscó un automóvil más compacto y eficiente.

Aunque las armadoras estadounidenses esperaban el repunte de las SUV, al iniciar el cuarto trimestre de 2008 los números eran contundentes. Las ventas de esos vehículos en Ford habían caído 53% en el último año, las de Chrysler 34% y las de General Motors 24%. Pronto, estas firmas debieron reconocer que el cambio en las preferencias del consumidor de Estados Unidos era radical.

Ante la evidencia, anunciaron reducciones en su producción de SUV y camionetas ligeras, al tiempo que miraban en otras direcciones para comercializar sus vehículos de gran tamaño.

México, donde cada vez es más notoria la presencia de camionetas SUV, podría ser una opción de mercado para dar salida a la producción de estos vehículos no comercializada en Estados Unidos. A esto se suma el riesgo de una entrada masiva de camionetas usadas. Si bien autoridades locales del DF y organizaciones como la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores (AMDA) y la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA) han denunciado el ingreso constante de vehículos usados procedentes de Estados Unidos, a los que se llama “chocolate” por no cumplir con todos los requisitos legales, éstos podrán ser automáticamente legales a partir de enero de 2009, debido a los acuerdos del TLC. Se calcula que Estados Unidos desecha cada año 12 millones de autos, camiones y otras unidades de transporte (Expansión, agosto, 2008).

Esta circunstancia podría agudizar los problemas de emisiones contaminantes en las principales ciudades de México, especialmente en el DF, y reducir 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). Mediciones realizadas a estos vehículos demostraron que contaminan hasta 10 veces más que sus similares fabricados en México, debido a las pésimas condiciones en que son desechados (INE, marzo de 2008).

Este tipo de situaciones, que podrían generalizarse a partir de enero de 2009, son ocasionadas porque los consumidores mexicanos carecen de información que les permita orientar sus decisiones de compra, las empresas automotrices no informan y las autoridades no regulan ni establecen la obligación de informar.

El transporte público, un débil contrapeso

En México, las políticas públicas para promover la eficiencia en el transporte han sido débiles, fragmentarias, intermitentes y de baja efectividad; eso, cuando han existido. En contraparte, el parque vehicular privado ha crecido sin cesar, lo que ha propiciado desorden en el transporte y una saturación de las vialidades que se dirige al colapso.

La Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) llegó al año 2000 con una población de 18 millones 210 mil personas, que se desplazaban sobre una superficie urbana de 741,000 hectáreas. En ese fragmento del territorio nacional (0.37% de la superficie total del país) se ubicaba la concentración humana, industrial, comercial y financiera más densa del país y una de las más intensas del mundo.

Ante la falta de un sistema de transporte público eficiente y confiable, un amplio sector de la población ha resuelto sus necesidades de movilidad adquiriendo un automóvil, con magros resultados. Entre 1986 y el año 2000,

mientras el número de vehículos privados aumentaba en cerca de medio millón de unidades, su cobertura de la demanda de transporte alcanzaba apenas el 16%.

La base sustancial del transporte público en la Ciudad de México es el transporte de superficie (56% en 1986 y 70% en 2000). Sin embargo, los autobuses de mayor capacidad que predominaban en 1986 fueron sustituidos por vehículos de mediana y baja capacidad (microbuses y combis). Esto se tradujo en saturación de vialidades, inseguridad para el usuario y alto impacto ambiental.

De 1983 a 1998 tuvo lugar un notable aumento de los viajes realizados en colectivos (microbuses y combis) que pasaron de 8% a 55%, mientras que los servicios de transporte público administrados por el gobierno (Metro, transporte eléctrico y autobuses de la ex Ruta 100), bajaron sensiblemente su participación de 53.6% a 20.5%. En particular, la participación del Metro pasó del 19% al 14%.

Así, para el año 2000, de cerca de 21 millones de pasajeros transportados diariamente, casi 60% lo hacían mediante microbuses, combis y taxis. En términos de eficiencia del sistema de transporte, resulta alarmante que un volumen tan alto de viajes se realizaran en medios colectivos de baja capacidad tanto en el Distrito Federal, donde ya se realizaban cerca de 8 millones de tramos de viajes en estos medios, como en los viajes entre el Distrito Federal y el Estado de México, que sumaban 4 millones de tramos adicionales.

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.

El inminente colapso vial

De acuerdo con datos del gobierno del DF (Programa de Verificación Vehicular 2001), más del 95% de los vehículos automotores que operan en la ZMVM captan menos del 20% del total de la demanda de tramos de viaje.

Ese es el caso de los automóviles particulares, que claramente predominan entre los diversos vehículos que circulan en la zona metropolitana y tan sólo cubren el 16% de la demanda de transporte. Uno de los mayores estímulos para comprar un auto son las deficiencias en el transporte público, aunque también contribuyen las facilidades de crédito, la creación de nuevas vialidades, el desarrollo económico de la región, las mejoras de ingresos, cada vez mayores distancias de traslado y hasta la creencia de que un automóvil propio mejora el status.

Como sea, el promedio de ocupación por vehículo es inferior a dos personas (de 1.21 y 1.76 personas por automóvil según la encuesta de 1996).

En términos de la 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 contaminantes, pues el 84% de la contaminación atmosférica de la ZMVM es producido por los automotores (Inventario de Emisiones 1998).

Cada año ingresan a la circulación 250 mil automóviles adicionales, lo que implica que en 15 años se duplicaría el número de automotores en circulación y, por tanto, crecería la necesidad de más vialidades. Esta situación ya se presentó entre 1990 y 2006 cuando la suma de incrementos anuales del parque vehicular llegó a 93%.

La progresiva saturación de las vialidades se expresa en la velocidad promedio de la capital. Ya 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, octubre 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 el programa Hoy No Circula, su ampliación a dos días a la semana, su extensión al sábado y la limitante de circulación a vehículos foráneos no verificados (agosto de 2008). Este tipo de restricciones han funcionado en ciudades europeas como Berlín, Malmoe y Rotterdam (Ginebra las aplicará a partir de 2012), porque han estado reforzadas por un transporte público eficiente. En caso contrario, sucede lo que ocurrió en la ciudad de México cuando fue instalado en forma permanente el Programa Hoy No Circula: se disparó la venta de vehículos e incrementó el parque vehicular, lo cual elevó la venta de gasolinas en el área metropolitana.

Cambio modal del transporte de la ZMVM

Impulsar un cambio modal en el transporte requiere alternativas eficientes y seguras en el transporte público masivo, así como de una participación activa y consciente por parte de la ciudadanía. La conjunción de ambos aspectos tiene un efecto importante a mediano y largo plazos. Pero si alguno de esos aspectos no se alcanza, basta con que aumente el poder adquisitivo de algunos sectores de la sociedad para que se dispare la adquisición de automóviles particulares.



Esto se aprecia en la relación de vehículos particulares por persona de 1990: Estados Unidos poseía una media de 0.769 vehículos por habitante, mientras que en Europa este indicador era de 0.278 y en Latinoamérica de 0.083 (Cuatecontzi, Gasca, González y Guzmán, 2004).

Un problema adicional a esta tendencia es la falta de información 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 CO₂ por kilómetro, a pesar de que los vehículos particulares anteriores a 1990 tenían un rendimiento experimental de 9.1 kilómetros por litro (km/l) y los autos que fueron introducidos al país a partir de 1991 tenían, en promedio, un rendimiento de 10.1 km/l debido a que contaban con tecnologías como la inyección de combustible y el encendido electrónico.

El riesgo de no actuar

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. En México, en sólo dos años (1998-2000) el transporte pasó de consumir el 39.95% del total de energéticos al 42.04%.

El sector transporte aporta 21% del total de las emisiones de CO₂ producidas en el país. En la Zona Metropolitana del Valle de México contribuye con 40% de las emisiones regionales de gases de efecto invernadero, seguido por la industria con 37% y el sector residencial y comercial con el restante 23% (Informe de la Situación del Medio Ambiente, 2002).

Las emisiones de CO₂ por vehículos automotores se concentran en las zonas metropolitanas de Guadalajara, Monterrey y el valle de México, cuya suma representa aproximadamente 34% de las emisiones nacionales del sector transporte; la transportación de pasajeros en la frontera norte contribuye con otro 8.7%.

Lo anterior demuestra la importancia y la necesidad de mitigar las emisiones de los gases de efecto invernadero en las zonas urbanas, y al mismo tiempo de generar estrategias para controlar los problemas de la contaminación local. Si bien esto significa impulsar medidas para reducir los contaminantes provenientes del sector transporte, resulta necesaria la participación de la industria petrolera nacional, la industria automotriz, las autoridades locales y los usuarios-consumidores.

No obstante, este último sector carece de información que le permita hacer elecciones informadas al usar el transporte público o las vialidades y, sobre todo, que le permita entender cuáles son los impactos de sus elecciones.

Propuestas

El Poder del Consumidor A.C. 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 en el sentido de elaborar 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 y eficientes en términos ambientales.
- 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 eficientes 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 principales concentraciones urbanas):

- Den prioridad al mejoramiento y desarrollo del transporte público.
- Amplíen 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, sobre todo a partir de enero de 2009, fecha en que comenzarán a entrar libremente los automotores usados procedentes de Estados Unidos.
- Establezcan zonas peatonales libres de automóviles.
- Den alternativas y faciliten el transporte en bicicleta para recorridos cortos y medios.

- Desarrollen diversas opciones seguras y eficientes de transporte limpio.
- Conviertan en políticas de gobierno los estudios más serios sobre las relaciones entre transporte sustentable, contaminación y salud, automóviles eficientes 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 y usados contengan información precisa y suficiente acerca de su rendimiento, eficiencia e impacto ambiental.

Bibliografía:

- *Crecimiento del parque vehicular empeora condiciones de vida en la ciudad*, Emilio Pradilla Cobo, 2008, *Metrópolis 2025*.
- Inventario de Emisiones 1998 de la ZMVM, citado en el capítulo Aire del Informe de la Situación del Medio Ambiente 2002, Semarnat.
- Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero 1990-1998, Sector Transporte, Jorge Gasca y Dick Homero Cuatecontzi, Reporte para el INE, 2001.
- *Opciones para mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero del sector transporte*, Dick Homero Cuatecontzi, Jorge Gasca, Uriel González y Francisco Guzmán, en *Cambio climático. Una visión desde México*, INE, 2004.
- Passenger Vehicle Greenhouse Gas and Fuel Economy Standards: A Global Update, ICCT, julio 2007.
- Power Information Network, Información en línea del mercado de la industria automotriz, The McGraw-Hill Companies, agosto 2008.
- Problemas de movilidad de la Ciudad de México, Fideicomiso para el Mejoramiento de las Vías de Comunicación en el Distrito Federal (Fimevic-GDF), 2002.
- Programa de Verificación Vehicular, Dirección Instrumentación de Políticas. DCGAA-SMA-GDF. Abril 2005.
- Tercera Comunicación Nacional ante la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, Semarnat-Instituto Nacional de Ecología, 2006.

Consumidores preocupados

Percepción del cambio climático y sus amenazas. Varios sondeos nacionales e internacionales realizados en 2007 y 2008 confirman que el tema del cambio climático y sus amenazas ya son reconocidos por amplios sectores de la población (en una encuesta efectuada por El Poder del Consumidor, el 96% de los participantes dijo estar preocupado por el cambio climático).

Sin embargo, la amplia difusión del término del ‘cambio climático’ ha contrastado con una escasa explicación del mismo. Esto impide al público establecer con claridad relaciones de causa-efecto (en una encuesta de LatinoBarómetro, sólo 31% de los mexicanos consultados dijo haber escuchado o leído mucho sobre el tema).

A quién le corresponde actuar primero. La percepción generalizada señala que para combatir el cambio climático corresponde actuar en primera instancia a los gobiernos, después a las empresas y posteriormente a los ciudadanos.

En el mejor de los casos, un porcentaje importante de la ciudadanía se declara dispuesta a actuar siempre y cuando exista una política que incluya a todos los sectores. Así lo señaló el 71% de los participantes en la encuesta realizada por El Poder del Consumidor. En menciones específicas, 30% dijo que el primero en actuar debía ser el gobierno federal, 12% los ciudadanos, 8% las empresas, 6% los gobiernos estatales y 2% las organizaciones civiles. Es decir, sólo 12% estuvo dispuesto a tomar la iniciativa, independientemente de lo que hicieran los demás sectores.

En esa misma línea, el escrutinio ciudadano hacia sus gobiernos se ha tornado severo. Una encuesta telefónica a 850 mexicanos adultos calificó en forma negativa el desempeño gubernamental para enfrentar el cambio climático: 66% de los encuestados afirmó que el gobierno no está haciendo “nada” al respecto. En el norte del país, la percepción negativa subió al 70%. (Diario Reforma, 5 junio 2008).

Asimismo, las propuestas anunciadas en junio de 2007 por el gobierno de la Ciudad de México para reducir en una quinta parte la contaminación fueron recibidas con escepticismo por los ciudadanos. De 855 adultos encuestados en sus viviendas, sólo 28% consideró que darían resultado. (Diario Reforma, junio 2007)

Las encuestas internacionales corroboran la percepción de que la mayor responsabilidad corresponde a los gobiernos: 76% considera prioritario que su gobierno desarrolle normas para enfrentar el cambio climático (encuesta publicada en marzo de 2007, realizada en 17 países por el Consejo de Chicago sobre Asuntos Globales, World Public Opinión y CIDE).

Mi elección de transporte agrava o atenúa el cambio climático. La encuesta realizada por El Poder del Consumidor preguntó a los encuestados cuáles serían los criterios que evaluarían -y en qué orden- al momento de adquirir un automóvil particular. El 69% de los encuestados mencionó las

emisiones (aunque sólo 29% lo ubicó como primer criterio), 65% mencionó los kilómetros que recorre el vehículo por cada litro de combustible (para 22% fue el primer criterio, para 31% fue el segundo criterio), 58% mencionó el precio del vehículo (para 22% fue el primer criterio, para 16% fue el segundo criterio), 28% mencionó la potencia, 14% mencionó tamaño y capacidad, 12% dijo preferir un vehículo eléctrico, híbrido o propulsado por energías alternativas. En un porcentaje de 4% o menor hubo menciones al número de cilindros, el costo de mantenimiento y refacciones, la marca y el modelo, la comodidad y otros. Lo cercano de los porcentajes más altos no marca una clara tendencia a favor de un criterio ambiental sobre el económico, lo cual hace suponer que al momento de la compra el criterio monetario podría imponerse con facilidad.

Tampoco parece haber suficiente claridad y consenso popular en torno a la importancia de mejorar el transporte público. Una encuesta realizada en 2007 mostró dudas entre los habitantes de la Ciudad de México incluso ante medidas de probado beneficio vial y ambiental, como ampliar la red del Metrobús. Este proyecto fue descalificado por el 50% de los encuestados. Acerca de promover el uso de la bicicleta, 58% no creyó que esa medida tuviera un impacto positivo. Esta percepción pareció no ser provocada por el proyecto mismo sino por opiniones prevalecientes acerca del transporte público, ya que al preguntarles sobre las acciones previamente emprendidas para mejorar el transporte público sólo 33% expresó una opinión favorable y lo mismo hizo el 26% respecto a las acciones que han buscado mejorar el medio ambiente. Esta misma tendencia se apreció en las opiniones acerca del tráfico vial: 31% afirmó que se había reducido mientras 49% consideró que no había ninguna diferencia (Encuesta a 855 adultos en sus viviendas, diario Reforma, 12 de junio de 2007).

Observaciones. Queda clara la necesidad de impulsar una nueva percepción pública del problema del cambio climático y la importancia que representa contar con un sistema de transporte público eficiente, así como el riesgo de saturar el parque vehicular con automóviles no eficientes. Y es que se ha insistido durante años en la necesidad de un transporte público que cubra la demanda, en la renovación del parque vehicular, en automóviles con convertidor catalítico, en cumplir con la verificación vehicular, pero no se ha planteado que el sistema de transporte público debe cubrir la demanda y ser eficiente, y que los automóviles particulares ineficientes representan un riesgo ambiental aunque sean de modelos recientes.

El vínculo entre un transporte ineficiente y el cambio climático debe comenzar a ser expresado en términos de costos: el costo político y económico que implicará para los gobiernos no adoptar medidas que hagan eficiente el transporte; el costo económico que implicará para las empresas automotrices no producir vehículos más eficientes; el costo ambiental, de salud y de riesgo que implicará para la ciudadanía no elegir y exigir un transporte eficiente, tanto público como privado.



EL PODER DEL CONSUMIDOR

El Poder del Consumidor A.C. es una organización de la sociedad civil, independiente de partidos políticos, empresas y grupos religiosos. Es miembro de Consumers International, del Consejo Consultivo para el Consumo de la Procuraduría Federal del Consumidor, del Consejo Latinoamericano y del Caribe de Organizaciones de Consumidores y de la Red por los Derechos de la Infancia.

www.elpoderdelconsumidor.org

Allende 7-6, Santa Úrsula, Coapa, México DF · Tel. 5338-4587

Documento elaborado por: Alejandro Calvillo y Gerardo Moncada
Octubre de 2008