

El mejoramiento en el transporte colectivo, una necesidad insoslayable

Bernardo Navarro Benitez *

En pocas ocasiones se ha ponderado la importancia y complejidad del transporte regional y urbano de persona en nuestro país. Decenas de millones de viajes cotidianos, inmensos recursos infraestructurales y de equipo, así como multitud de agentes públicos, privados y sociales están involucrados en la producción y gestión directa de esta estratégica actividad.

El transporte intraurbano de personas sobresale por su concentración en el espacio, su relevancia económica y la velocidad de su crecimiento. Ciertamente se trata de un transporte muy diferenciado según el rango metropolitano, mediano o pequeño de la ciudad en cuestión, pero su problemática aumenta en forma más que proporcional al tamaño de la ciudad.

Los automóviles mantienen una presencia notable en el transporte ciudadano actual; millones de vehículos que saturan zonas centricas urbanas y las principales convergencias viales de las más importantes ciudades mexicanas, con un costo económico y, sobre todo, energético considerable.

El automóvil como alternativa a la transportación de personas en las grandes urbes mexicanas se ve cuestionada por sus bajos niveles de ocupación relativa, su impacto ambiental y su elevado costo energético; en un horizonte no lejano, en el que nos corresponde actuar, los expertos prevén el agotamiento de nuestros hidrocarburos disponibles de no tomarse inmediatamente medidas racionalizadoras.

El transporte metropolitano y el de la Ciudad de México, en particular, resaltan por su importancia ya que abarcan la mayor porción de estos desplazamientos en la nación, así como de sus efectos.

La problemática del transporte de personas en nuestras metrópolis es particular y muy compleja; los transportes de baja capacidad mantienen un peso importante en la flota vehicular, con la participación generalizada del auto particular y de una cantidad superior a medio millón de taxis y colectivos en toda la nación.

La concentración de estos vehículos en las metrópolis concentra, a la vez, sus impactos negativos. Sin lugar a dudas, habrá que controlar y regular la expansión y funcionamientos futuros de estos vehículos dándole prioridad al transporte colectivo y masivo.

El transporte colectivo en estas ciudades funciona con gran variedad de medios, diversos grados de integración física y administrativa, con vehículos heterogéneos, en ocasiones obsoletos y no adecuados para el servicio colectivo. La eficacia de este transporte varía mucho de ciudad a ciudad y entre

medios de traslado, pero en la gran mayoría de los casos la ciudadanía demanda un mejor funcionamiento del transporte.

El sector público interviene en diversos grados en el transporte colectivo: produce la casi totalidad de la infraestructura, se encarga de la regulación y, con excepción de la ciudad de México —en donde cubre un poco más de la mitad de la demanda—, interviene solo complementariamente en la operación directa del servicio.

Las ciudades mexicanas tendrán que afrontar en la próxima década un gran reto cuando cerca de diez de sus ciudades ya no sólo requieran transporte colectivo sino premasivo y masivo.

Las acciones respecto a estas exigencias deberán tomarse inmediatamente sino queremos incurrir en elevados costos económicos, sociales y en última instancia políticos.

Las deficiencias y carencias del transporte colectivo ya ha sido reiterado, aquí sólo quisiera recordar la indudable validez y sustento de la demanda ciudadana por un mejor transporte.

Propuestas estratégicas

Las funciones futuras en torno a la problemática del transporte de personas deberán tomar en cuenta la limitación de recursos existentes y deberán buscar la maximización de los elementos disponibles para su mejor aprovechamiento. Ante las desfavorables condiciones existentes éste es un obligado punto de partida.

En orden de importancia podemos enumerar las siguientes propuestas estratégicas por lo que al transporte de personas se refiere:

1. Elaborar planes integrales de desarrollo urbano y transporte.
2. Desalentar el uso del automóvil particular brindando alternativas de transporte intermedio y masivo.
3. Lograr una cabal racionalización en el consumo energético del transporte.
4. Cubrir mediante la investigación y desarrollo los inminentes requerimientos organizacionales y tecnológicos que la actividad de transporte requerirá.
5. Pugnar por la modernización y reestructuración de las instancias gestoras y operadoras para lograr, como meta prioritaria, una mayor eficiencia.
6. Privilegiar en las ciudades más importantes el transporte eléctrico por ser eficiente y no contaminante.

* Investigador del IIEc., UNAM

7. Desarrollar medios de transporte intermedios y masivos fundamentados en la experiencia y recursos internos disponibles, propugnando por que presenten mayor contenido nacional.
8. Impulsar la participación y corresponsabilidad de las organizaciones sociales en la planeación, gestión, vigilancia y, en ocasiones, en la operación directa de servicio de transporte.
9. Incorporar adecuaciones técnicas y combustibles no contaminantes, prioritariamente en las unidades de servicio público.
10. Buscar el cambio de información y la integración con otras ciudades latinoamericanas con problemática y niveles de desarrollo similares.

Propuestas instrumentales

1. Generar una normalización por rangos y tipos de ciudades respecto al transporte, la vialidad y equipamiento a nivel nacional, apoyando por esta vía a los estados y municipios que no cuentan con recursos para estudios y proyectos, para asegurar la planeación a mediano y largo plazo.
2. Lograr la efectiva integración física y tarifaria entre medios de transporte.
3. Establecer una autoridad metropolitana del transporte con capacidad ejecutiva.
4. Incentivar y vigilar estrictamente la afinación de vehículos, sobre todo, de los que presentan servicio público.
5. Eficientar a los pequeños y medianos grupos de operadores a través de su modernización administrativa y operativa,

sobre todo, por medio de la auténtica organización cooperativista de los operadores individuales.

6. Buscar el realismo financiero en el transporte colectivo a través de dos mecanismos fundamentales:
 - En primerísimo lugar a través de una mayor eficiencia técnica y social de los organismos operadores públicos y privados.
 - En segundo lugar, ingeniando nuevos esquemas de financiamiento al transporte colectivo que incorpore a otros de los agentes sociales que también se benefician del transporte colectivo pero que poco aportan a él. Buscando principalmente disminuir la carga financiera del sector público por este concepto sin traspasarla totalmente a los usuarios, sobre todo, los usuarios de menores ingresos quienes deberán seguir obligadamente subsidiados.
7. Instituir un centro de investigación, capacitación e intercambio de información de transporte y vialidad, con carácter propositivo y de cobertura nacional.
8. Existe la posibilidad de escalonar horarios en importantes zonas laborales y escolares previas evaluaciones específicas.
9. Revisar los mecanismos de regulación públicos para simplificarlos, modernizarlos, eficientarlos, y hacer desaparecer los que son obsoletos.
10. Incorporar a las organizaciones sociales en la planeación, gestión y vigilancia de los medios de transporte que les incumbe en sus respectivas zonas y barrios para corresponsabilizar a la comunidad y a sus organizaciones en estas crecientes y complejas exigencias.
11. Promover la capacitación de operadores de transportes y la permanente capacitación e información de usuarios.