

# OZONO EN LA CIUDAD

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

## **Instrucciones para el negociador de ATMB**

De la Junta de Gobierno de ATMB

Como sabes, la Asociación de Transportistas de Microbús (ATMB) es una asociación que se organizó recientemente y está formada por casi 3,000 operadores independientes de microbús y 7 pequeñas compañías operadoras. Tenemos nuestra sede en la ciudad de Sandoa, en el Estado de Mola. Nuestra membresía sigue creciendo. Las operaciones de nuestros miembros son informales y no están concesionadas; los trabajadores de la ciudad, la mayoría de ellos con muy pocos recursos, dependen de nuestro servicio barato y eficiente para desplazarse entre Sandoa y Varara. A pesar de las limitaciones financieras y del envejecimiento progresivo de nuestra flota de vehículos, nuestros miembros han hecho todo lo posible para servir a sus clientes durante seis años y han desarrollado relaciones de patrocinio con varios políticos poderosos de Mola. Con la actual crisis de ozono en Varara, se nos está señalando injustamente como una de las principales fuentes de contaminación transfronteriza.

## **Posición respecto a la reducción de ozono en la ciudad**

Al igual que los demás colegas que participan en esta negociación, nosotros estamos preocupados por los problemas relacionados con el smog y el ozono en la ciudad. Sin embargo, no creemos que seamos los responsables de la situación que se observa en Varara. El análisis "científico" señala que debido a los vientos prevalecientes del oeste, la contaminación que se produce en Sandoa puede provocar contaminación en la ciudad vecina –ésta es una aseveración que creemos que será descartada si estudiamos el problema más a fondo. Cualquier restricción o nuevos estándares que se nos impongan, debe venir acompañados de un análisis científico riguroso. Lo que es más importante aun, los estudios "científicos" previos desarrollados por otros grupos se llevaron a cabo sin nuestra participación y tenemos razones para dudar de su validez.

## **Principales preocupaciones**

Estamos preocupados principalmente por nuestra situación económica, y también por continuar brindando un servicio a nuestros clientes --en su mayoría trabajadores de bajos y medianos ingresos. La equidad es una preocupación importante y nuestros análisis económicos sugieren que tendríamos que aumentar las tarifas para adaptarnos

a estándares más estrictos, lo cual impondría injustamente una mayor carga a quienes tienen menos posibilidades de pagar. De manera específica, ATMB ha expresado públicamente su preocupación respecto a la homogeneización de los programas de verificación de vehículos y la expansión del metro hasta Sandoa. La ATMB tiene severas limitaciones financieras y los programas de verificación ejercen en nosotros un impacto desproporcionado a causa de la antigüedad de nuestra flota.

## **Estrategias de negociación**

Para ser francos, estaríamos mejor si no se alcanzara ningún acuerdo. No obstante, en caso de que se adoptara un plan de implementación costoso la ATMB se beneficiaría haciendo apuestas compensatorias y procurando una alianza con la Secretaría de Finanzas (SEFIN). Nuestra mejor opción es detener el proceso haciendo preguntas y señalando áreas que deben ser estudiadas con mayor profundidad.

Alguna de la información que hemos recabado sugiere que:

- Los microbuses son el medio principal que usan millones de residentes para desplazarse en el Área Metropolitana, particularmente desde Sandoa, en donde no existe servicio de Metro.
- La expansión del Metro será 20 o 30 veces más costosa que invertir en mejorar el servicio de microbuses y no ofrecerá un servicio eficiente a los residentes que viven en áreas de baja densidad. El tiempo estimado para completar un sistema efectivo de Metro en Sandoa es aproximadamente de 5 años, y las interrupciones del servicio provocadas durante su construcción serán un inconveniente gigantesco.
- Nuestra flota es aproximadamente 5 años mayor que el promedio metropolitano, por lo que los estándares de emisión y la homogeneización de los programas de verificación de vehículos impondrán una carga en nuestra flota que será aproximadamente el doble de la que recaerá en los vehículos privados, que se usan de manera individual y son menos eficientes.

Antes de que nuestros gobiernos adopten temerariamente estándares que empeorarán significativamente la vida de los trabajadores más pobres, recomendamos que otros actores sociales lleven a cabo análisis más profundos.

Estamos dispuestos a llegar a un acuerdo en asuntos que son de menor importancia, principalmente en las decisiones que tienen que ver con la calidad de las gasolinas y los estándares de emisión. Estos compromisos quizás ayuden a garantizar la no expansión del Metro, la no homogeneización a escala metropolitana de los programas de verificación y contribuyan a que no seamos tratados de forma diferencial por las autoridades ambientales.

Dependiendo de su posición respecto al Metro, la Comisión Metropolitana de Transporte (CMT) puede ser un aliado importante. También deberíamos procurar una

alianza con los intereses de las industrias automotriz y petrolera, que estarán del lado correcto en asuntos importantes. La CMT, la AFAC y SEFIN tienen recursos financieros considerables que podemos utilizar para cumplir con medidas costosas.

Una última nota de advertencia: la edad promedio de nuestra flota es de casi 12 años. Si no obtenemos financiamiento para reparar nuestros vehículos más viejos, nos encontraremos en una terrible situación financiera. Ahora bien, sabemos que existe una vía alternativa a una subvención directa: la AFAC puede estar de acuerdo en proveer vehículos a cambio de tener nuestro respaldo durante la negociación.

## **Opciones de decisión**

Te hemos proporcionado una guía de nuestras prioridades más altas. También te hemos señalado 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 la ATMB

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

Estamos dispuestos a llegar a un compromiso en este asunto, podemos intercambiar nuestro respaldo si podemos generar el apoyo que necesitamos para otros puntos de la agenda. En principio nos oponemos a la Opción 3 (introducción rápida), pero estamos dispuestos a escuchar los argumentos que existan a favor.

### **Decisión 2: Estándares de emisión para vehículos nuevos**

En principio, la ATMB no se opone al asunto de los estándares de emisión si existen posibilidades de financiación para actualizar nuestra flota. No obstante, si no hay acuerdo significa que no tendremos que preocuparnos por el financiamiento de dicha medida. Una vez más, nos oponemos a la opción más estricta pero estamos dispuestos a negociar.

### **Decisión 3: Mejora del programa de verificación de vehículos**

La homogeneización de los programas de verificación de vehículos (opción 1) y un programa de tratamiento diferenciado para los vehículos más viejos (opción 4) serían desastrosos para nuestra organización, que está verdaderamente atada financieramente. Estas medidas reducirían la disponibilidad de transporte público para los trabajadores pobres de Sandoa. Reconocemos que nuestra flota no es tan respetuosa con el ambiente como debería ser, pero si nos obligan a subir los precios, se registrará una tendencia creciente por parte de los trabajadores a usar vehículos de ocupación individual, lo que probablemente empeorará los perfiles de emisiones. Estos dos programas deben ser evitados a cualquier costo.

En vez de esto, sugerimos que se integren mejor los datos (opción 3) y que se lleven a cabo auditorías públicas (opción 2) sin costo para nuestra organización. Nuestro apoyo a estas posiciones es, en cualquier caso, flexible.

#### **Decisión 4: Transporte Público**

Estudios realizados en barrios de Varara demuestran que la expansión del Metro (opción 1) es claramente una mala idea. Por ejemplo, en el barrio de Wavala la nueva estación del metro no se combinó adecuadamente con el servicio de microbús existente y de hecho, el uso total de transporte público disminuyó en un 30 por ciento, mientras que el uso de microbuses se redujo a casi cero. Nos oponemos a la expansión del metro a toda costa.

La competencia regulada de microbuses (opción 5) es otra idea que suena bien pero que en realidad es perjudicial. Los estudios realizados demuestran que, a menos que se tenga deferencia por los servicios establecidos, las rutas y servicios establecidos por nuevos monopolios creados por el gobierno son, en el mejor de los casos, caóticos, e inexistentes en el peor de éstos. Nos oponemos a la competencia regulada, a menos que se otorgue el contrato a nuestra organización, o que las regulaciones recojan de manera explícita un trato favorable a los operadores que ya existen en nuestra organización. También nos oponemos a las ciclovías (opción 3) y a las cuotas de congestión (Opción 4), pero nuestras posiciones respecto a estas opciones son negociables.

En vez de lo anterior, proponemos que los microbuses reciban una subvención para mejorar la calidad de nuestro servicio y para continuar sirviendo a los trabajadores que mantienen la salud económica y ambiental de la ciudad. La construcción de un anillo periférico (opción 2), que cuenta con el respaldo de la CMT, es otra idea viable, y si apoyamos esta idea en esta coyuntura es posible que obtengamos acceso preferencial a dicha ruta una vez esté construida.

#### **Decisión 5: Responsabilidad de ejecución y financiamiento**

El dinero que no se nos adjudique para mejorar nuestro servicio debe ir destinado en primer lugar a la recopilación de datos y la construcción de carreteras. Estamos solicitando una subvención de 2 mil millones de dólares para poner al día nuestra flota de microbuses y no nos preocupa de donde venga este dinero. En concreto, la AFAC es posible que esté dispuesta a proporcionarnos nuevos vehículos a un costo bajo.

## **Síntesis de las posiciones de ATMB**

### **Prioridades**

- (1) Asegurar una subvención para los operadores de microbuses
- (2) Oponerse a la expansión del Metro
- (3) Oponerse al tratamiento diferencial y a la homogeneización de los programas de verificación de vehículos

### **Restricciones**

- (1) Necesitamos fondos para hacer frente a medidas costosas
- (2) Además de apoyo para la implementación, necesitamos fondos para la renovación de la flota o enfrentarnos a la bancarrota
- (3) Podemos apoyar la competencia regulada si favorece de manera explícita a los operadores que ya hay en nuestra organización

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

De poco interés, apoya la opción políticamente más viable

### **Decisión 2: Estándares de emisión para vehículos nuevos**

- 1<sup>era</sup> Opción: no hay acuerdo  
2<sup>da</sup> Opción: Introducción lenta (Opción 1)  
3<sup>era</sup> Opción: Introducción moderada (Opción 2)

### **Decisión 3: Mejora del programa de verificación de vehículos**

- 1<sup>era</sup> Opción: Integración de los datos de Inspección y Registro (Opción 3)  
2<sup>da</sup> Opción : Auditorías Públicas (Opción 2)  
Opónete a: Homogeneización del programa de verificación de vehículos, y tratamiento diferencial (Opciones 1, 4)

### **Decisión 4: Transporte Público**

- 1<sup>era</sup> Opción: Subvención para los microbuses (Opción 6)  
2<sup>da</sup> Opción: Construcción de anillo periférico (Opción 2)  
3<sup>era</sup> Opción: Cuotas a la congestión (Opción 4)  
Opónete a: Extensión del Metro a Sandoa, Competencia regulada de Microbuses (Opciones 1, 5)

### **Decisión 5: Responsabilidad de ejecución y financiamiento**

Estamos solicitando una subvención de 2 mil millones de dólares. Otros fondos deben ir primero a la planeación y recopilación de datos, luego a la construcción de carreteras, y finalmente a los estándares de combustibles.