



Embajada Británica
en México



Instituto Mexicano para la Competitividad A.C.



INVERTIR
PARA
MOVERNOS



ITDP

**RECOMENDACIONES
PARA EL FINANCIAMIENTO
DE LA MOVILIDAD URBANA
EN EL MARCO DEL
PRESUPUESTO
BASE CERO 2016**





Embajada Británica
en México



RECOMENDACIONES PARA EL FINANCIAMIENTO DE LA MOVILIDAD URBANA EN EL MARCO DEL PRESUPUESTO BASE CERO 2016

Durante los últimos años se ha experimentado un importante crecimiento inercial del gasto público a nivel federal, el cual es insostenible debido a la disminución de los ingresos generados por la renta petrolera. Frente a este panorama, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) ha anunciado un importante recorte al gasto público de 124 mil millones de pesos en 2015 y de 135 mil millones para 2016. El ajuste al gasto público federal para el proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación 2016 ha sido llamado “Presupuesto Base Cero”. Su objetivo es identificar complementariedades, similitudes o duplicidades en programas y estructuras, así como dar prioridad a programas conforme a las metas del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018.

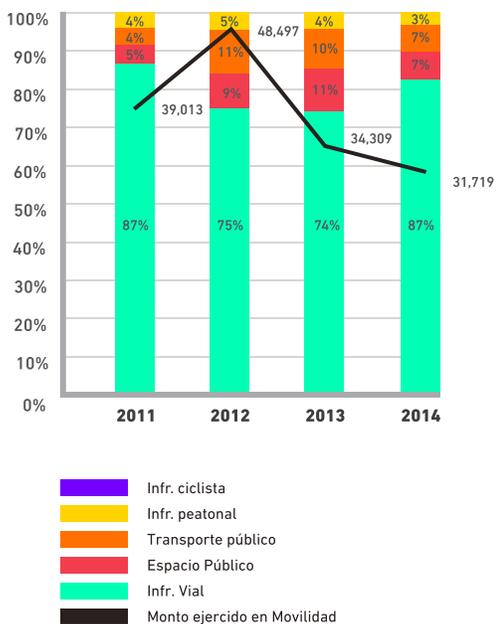
En materia de movilidad urbana el “Presupuesto Base Cero” es una oportunidad única para reorientar el gasto público hacia proyectos con mayores beneficios económicos y sociales. Esto permitirá transitar hacia un futuro más equitativo y sustentable en las ciudades del país, a través de promover una mayor competitividad y productividad en las zonas urbanas. Para que esto suceda es necesario establecer mecanismos que fomenten una mayor inversión en proyectos de transporte público y movilidad no motorizada (infraestructura peatonal y ciclista), así como en sistemas innovadores de operación vial. Al mismo tiempo, se recomienda disminuir el gasto público destinado a obras de ampliación de infraestructura vial, el cual genera múltiples externalidades negativas en las ciudades mexicanas.

Actualmente en las zonas metropolitanas de México se destina cerca del 80% de los recursos disponibles para proyectos de movilidad en obras de ampliación y mantenimiento de infraestructura vial (véase Gráfica 1), dejando muy poco espacio para inversiones con alto valor social. Asimismo, desde 2011 se ha observado una disminución de los montos destinados a proyectos de movilidad urbana, lo cual habla de la necesidad de contar con mecanismos de financiamiento específicos que permitan abatir el rezago en esta materia en las zonas urbanas del país.

-
1. http://www.shcp.gob.mx/SALAPRENSA/doc_informe_vocero/2015/vocero_14_2015.pdf
 2. Véase Medina, S (2012). La importancia de reducción del uso del automóvil en México. ITDP, disponible en línea en: <http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Importancia-de-reduccion-de-uso-del-auto.pdf>

Con base en el seguimiento y evaluación de las inversiones públicas realizadas en materia de movilidad urbana en las distintas zonas metropolitanas en México, ITDP propone las siguientes recomendaciones para mejorar el financiamiento de la movilidad sustentable en el marco de la elaboración del “Presupuesto Base Cero”:

Gráfica 1. Monto y distribución porcentual de fondos federales por tipo de inversión en movilidad urbana en las 59 zonas metropolitanas de México, 2011-2014.



Fuente: Elaboración propia con base en datos de la SHCP.

1

Asignar recursos suficientes al Programa de Impulso a la Movilidad Urbana (PIMU) de SEDATU (P007). La estructura programática a emplear en el proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación 2016 incluye la creación de este programa. Es necesario que se asignen al menos 500 millones de pesos al PIMU a fin de atender los rezagos en materia de movilidad urbana en las ciudades del país mediante la planeación, diseño, implementación y evaluación de proyectos de transporte público y movilidad no motorizada.

2

Incluir una vertiente de movilidad, conectividad y seguridad vial dentro del Programa de Infraestructura de la SEDATU (S273). La SHCP ha propuesto la fusión dentro del Programa de Infraestructura (S273) de los Programas HABITAT (S48), Fomento a la Urbanización Rural (S256), Rescate de Espacios Públicos (S175), Reordenamiento y Rescate de Unidades Habitacionales (S253) y Programa para el Desarrollo de Zonas Prioritarias (S216 del Ramo 20 Desarrollo Social). La vertiente propuesta permitiría atender las necesidades de la población urbana en condiciones de vulnerabilidad mediante el mejoramiento de:

- Intersecciones inseguras.
- Estaciones de transporte público.
- Infraestructura ciclista.
- Infraestructura peatonal.

3

Ahorrar cerca del 35% de los recursos del programa Proyectos de Infraestructura Económica de Caminos Rurales y Carreteras Alimentadoras de la Secretaría de Comunicación y Transportes (K31), a fin de destinar un monto cercano a los 3,000 millones en proyectos de mayor valor social. Tan sólo en 2014, este programa financió obras de ampliación de infraestructura vial en zonas urbanas por un monto de 2,890 millones de pesos. Disminuir el monto de este programa en un 35% permitirá

3. Véase plataforma “Invertir para Movernos” de ITDP México, disponible en línea en: <http://itdp.mx/invertirparamovernos/>

4

Modificar las Reglas de Operación del Fondo Metropolitano (U57) y del Fondo de Pavimentación y Desarrollo Municipal (U58) con el propósito de establecer montos máximos para obras y proyectos de construcción y ampliación de vialidades urbanas. En 2014, el Fondo Metropolitano (U57) destinó 4,898 millones de pesos para obras de ampliación de vialidades urbanas; mientras que el Fondo de Pavimentación y Desarrollo Municipal (U58) destinó 1,236 millones a este tipo de obras. El establecimiento de montos máximos para proyectos de ampliación de vialidades permitiría fomentar el diseño e implementación de obras y programas de transporte público y movilidad no motorizada.

5

Alinear los proyectos del Fondo para la Accesibilidad de Personas con Discapacidad (U75) a la Estrategia de Movilidad Urbana Sustentable de la SEDATU. Actualmente el perfil de los proyectos financiados con este Fondo no se encuentra alineado con la política nacional de desarrollo urbano y movilidad del Gobierno de la República. Los lineamientos de operación del Fondo podrían designar a la SEDATU como la dependencia responsable del ejercicio de los recursos a fin de lograr una mejor articulación con la política urbana en México.

6

Fusionar a Fondos Regionales (U-19), Proyectos de Desarrollo Regional (U-22) y Programas Regionales (U-22) en un solo programa de desarrollo regional dado que existen similitudes evidentes entre sus funciones, subfunciones y actividades institucionales. Ese nuevo programa deberá contar con lineamientos específicos para su operación que limiten la inversión en construcción y ampliación de vialidades urbanas.

7

Incluir una evaluación socioeconómica más integral de los proyectos de movilidad urbana a fin de considerar externalidades negativas de proyectos viales. La metodología vigente de los Análisis Costo - Beneficio (ACB) no considera las externalidades negativas (sociales y ambientales) de los proyectos de infraestructura vial urbana. Una evaluación socioeconómica más integral permitirá reducir el número de proyectos viales en las ciudades financiados con recursos federales.

8

Asignar recursos al Fondo de Cambio Climático y establecer un Plan Anual de Actividades para establecer una cartera de proyectos nacional de movilidad sustentable con potencial de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero. A casi tres años de su constitución, el Fondo no ha recibido recursos suficientes para financiar proyectos que reduzcan y mitiguen los impactos del cambio climático. En materia de movilidad, sólo se ha formalizado el financiamiento de un Sistema de Bicicletas Públicas.

4. Este número se refiere al identificador del programa presupuestario dentro de la estructura programática que publica la SHCP.

5. http://www.hacienda.gob.mx/EGRESOS/PEF/programacion/programacion_16/1_av_PyP_Inv_ene_may_2015.pdf

6. Actualmente, la SHCP cuenta con lineamientos específicos para la elaboración y presentación de los ACB. Sin embargo, la evaluación a nivel perfil no abunda en el diseño de parámetros técnicos para cada programa y proyecto de inversión. Véase el sitio : http://www.shcp.gob.mx/LASHCP/MarcoJuridico/ProgramasYProyectosDeInversion/Lineamientos/costo_beneficio.pdf