



PERIÓDICO	PAGINA	FECHA	SECCIÓN
DIARIO ContraRéplica <small>PERIÓDICO DE INVESTIGACIÓN</small>	11	31/01/2023	COLUMNAS Y ARTÍCULOS



**CLEMENTE
ROMERO
OLMEDO**

COLUMNA INVITADA

Metro y gestión pública (II)

Que el costo del viaje unitario del Metro sea tres veces más de lo que paga el usuario, no puede usarse como justificación de un mal servicio. Tampoco es defendible que la “solución” sea encarcelar a uno de sus trabajadores por supuesta negligencia. Una buena gestión pública debe focalizarse en resolver los problemas y no en justificarse, pero vamos por pasos.

Nadie cuestiona que el Metro necesita más dinero para operar de manera segura, pero mientras las autoridades anuncia inversiones históricas, al compararse con el factor inflación, los especialistas en finanzas los desmienten. Sí, se ha invertido, pero no lo suficiente para tener un servicio con la calidad de hace un par de décadas.

Pero, ¿sería viable resolver las finanzas del Metro aumentando su costo? Veamos las alternativas. Una opción es aumentar la tarifa general como hemos estado acostumbrados: el mismo costo por usarlo una estación, que para veinte. Así se hizo en 2014, creándose el fideicomiso público que gestionó los nuevos recursos, que sí sirvieron para que no hubiera desastres como los últimos tres años, pero que fue insuficiente para resolver problemas estructurales. Otra opción es un cobro diferenciado de acuerdo al trayecto recorrido: si lo usas por más estaciones, debes pagar más; pero dentro de esa lógica, las personas que viven en la zona conurbada del Estado de México pagarían más al tener que cubrir mayores distancias. Es muy probable que los usuarios con menos ingresos serán quienes absorberán mayoritariamente el aumento de la tarifa; pero con elecciones locales este año y presidenciales el año entrante, ningún candidato o candidata propondrá aumento alguno, dejando esa decisión al siguiente gobierno.

Otra opción para mejorar el servicio del Metro son las asociaciones público-privadas, por las cuales los gobiernos y empresas se alían para prestar un servicio público al largo plazo, enfocándose cada quien en lo que mejor sabe hacer. Por ejemplo, una asociación posible sería con las empresas constructoras de los trenes, escaleras eléctricas o elevadores del Metro, para que éstas puedan ser las responsables del mantenimiento de los mismos y el gobierno enfocarse en el mantenimiento físico de las líneas y estaciones. Estas asociaciones tendrían un presupuesto fijo que se nutrirá de las cuotas de los usuarios y del presupuesto público local y federal, garantizando siempre que exista el dinero para realizar sus actividades. Una negociación transparente sobre las obligaciones de cada parte, puede brindar mayor certidumbre en la calidad del servicio.

Finalmente, ya sea que se aumente la tarifa en 2025 o se desarrollen esquemas de asociación con empresas especialistas en el mantenimiento de trenes, escaleras eléctricas o elevadores, el debate público en materia de transporte deber tener por eje rector movilizar personas y no vehículos, pagando más quienes más contaminen y usen más las calles, temas que comentaremos la próxima entrega. Recordemos que siempre habrá soluciones para quienes deseen construir las.