

EDITORIAL

PAN: ¿torpeza o rapiña?

La bancada del Partido Acción Nacional en el Congreso de la Ciudad de México presentó una iniciativa para reformar la Ley del Sistema de Transporte Colectivo Metro que abre la puerta a la privatización de la columna vertebral de la movilidad en la metrópoli. El aspecto más polémico de la propuesta panista radica en que establece tarifas diferenciadas, de acuerdo con las distancias que se recorran, lo cual significaría penalizar a quienes viven en la periferia y se desplazan hacia el centro para trabajar, realizar trámites y un sinfín de actividades. Como los habitantes de dichas zonas son, en general, los de menos recursos, la iniciativa supone cobrar más a quienes menos tienen y subsidiar a grupos relativamente privilegiados que pueden costear la vivienda en colonias céntricas.

Pocas veces como ahora la derecha mexicana ha ofrecido una muestra tan nítida de la obsesión privatizadora que la posee y de su indiferencia ante el sufrimiento de las mayorías con tal de convertir cada ámbito de la vida en instrumento de lucro. El apetito de dismantelar bienes y servicios públicos, que se ha encarnizado particularmente en Pemex y la CFE, en esta ocasión se dirige contra

una institución emblemática de la Ciudad de México, que sólo en los primeros tres meses de este año movilizó a 271 millones de pasajeros. A pesar de sus problemas y fallos, el STC persiste como uno de los grandes hitos en la urbanización del país y sigue siendo, de lejos, el medio de transporte más usado por quienes se desplazan dentro del área metropolitana, tanto por su precio accesible como porque es más ágil y eficiente que cualquiera otra opción disponible de transporte masivo. Asimismo, es el más limpio en términos ambientales y constituye un mecanismo de redistribución de la riqueza al subsidiar el costo de la movilidad de las clases populares y medias.

El más reciente incremento a la tarifa del Metro se dio bajo la administración de Miguel Ángel Mancera en 2013. El salto de tres a cinco pesos en el precio del boleto no se tradujo en un alivio para las finanzas del STC, pero golpeó a las personas de menores ingresos. Quienes perciben en la disparidad entre el costo operativo y la tarifa un déficit que debe ser cubierto mediante mecanismos de mercado son insensibles o incapaces de comprender que este subsidio es una inversión en bienestar de la población, en la productividad de millones de trabajadores y en la economía de la ciudad.

Queda claro, pues, que la propuesta *blanqui azul* sería una tentativa de reforma fiscal clasista y regresiva, ya que la tarifa diferenciada es discriminatoria y afectaría fundamentalmente a quienes enfrentan varias formas de marginación. Para colmo, en su ansia privatizadora no considera que la tarifa única tiene una razón operativa fundamental: simplificar y agilizar los movimientos de entrada, circulación y salida de 3 millones de usuarios que se transportan en Metro cada día.

Si el panismo carece de posibilidad de sacar adelante su iniciativa en la legislatura saliente, es inevitable preguntarse qué cálculo anima a este despropósito. La derecha capitalina parece no darse cuenta de que su proyecto agravia a los sectores mayoritarios de la ciudad y que, si la finalidad es azuzar a su voto duro —un círculo social dominado por la aporofobia (desprecio al pobre) y el clasismo—, difícilmente ganará simpatías fuera de él.

Otra posibilidad es que no se trate de un cálculo electoral, sino de un plan para multiplicar oportunidades indebidas de negocio con la instalación y operación de todos los sistemas necesarios para el cobro diferenciado; en suma, de convertir al Metro en un botín para intereses privados.

