

## VERDE EN SERIO

Gabriel Quadri de la Torre

gquadri@eleconomista.com.mx

# La izquierda vs la Supervía

La Supervía hoy es esencial para aliviar el estrangulamiento de Santa Fe y el sacrificio que significa para miles de trabajadores viajar durante horas para ganarse la vida y mantener sus empleos

**E**l Gran Líder regresa a la plaza en busca de vitores y aplausos pactados, del poder que lo obsesiona (seguramente desde muy pequeño) y de un buen negocio para él y para los inefables partidos políticos que ahora son sus valedores. Transacción impecable paga el erario público.

Sus arengas provincianas sólo agitarían un mal sabor de boca en un espectáculo predecible y aburrido, si no fuera porque con el afán de torpedear al que considera su rival, amenaza con infligir aún más perjuicios a la ciudad que gobernó. Se empeña en destruir el proyecto de la Supervía del poniente promovido por el GDF. Los argumentos de él y su clientela no merecerían más que compasión (además de suspicacia por su intencionalidad política), si no fuera porque envenenan de confusiones lógicas a una izquierda sin brújula. Quiere que la Supervía sea ¡gratis! o que no se construya.

Que sea gratuita, implica financiarla enteramente con recursos públicos. La Supervía no es un bien público en términos económicos, es infraestructura exclusiva (es posible excluir a usuarios que no pagan), es rival (puede congestionarse y, por tanto, no ofrecer el servicio para el cual se destina) y su disfrute es privado o individual, no colectivo.

Más todavía, los usuarios serían en buena medida de ingresos medios

y altos, tiene alternativas, nadie está obligado a transitar por ella y su utilización sería absolutamente un contrato voluntario entre el usuario y los operadores.

Se trata de manera obvia de un bien privado y, en consecuencia, su provisión más eficiente es a través de la inversión privada por medio de una **concesión** y del mercado. Por tanto, también, en términos de racionalidad social y de eficiencia económica y urbana es indispensable que su precio (cuota) se ajuste flexiblemente a la demanda, además de cubrir en forma plena los costos de capital, operación y mantenimiento.

Adicionalmente, cualquier recurso público comprometido en la Supervía tendría en la ciudad un costo de oportunidad altísimo dadas las carencias o deficiencias en -esos sí- bienes públi-

cos indiscutibles y vitales (seguridad, espacio público, transporte colectivo, zona de conservación ecológica, **parqueamientos**, alumbrado, infraestructura hidráulica). La irracionalidad y la confusión para la izquierda encabezada por el Gran Líder son pasmosas.

Que no se construya la Supervía es un contrasentido ingenuo e igualmente mayúsculo, o un desplante extremo de cinismo (o tal vez los dos).

Durante su gobierno, el Gran Líder hizo edificar los llamados **Puentes de los Poetas**, planeados para culminar la co-

Continúa en siguiente hoja



Fecha <b>30.07.2010</b>	Sección <b>Empresas y Negocios</b>	Página <b>70</b>
----------------------------	---------------------------------------	---------------------

nectividad de ese mismo proyecto que hoy ataca y que él no pudo llevar a cabo.

Sin la Supervía, tales puentes son sólo un costosísimo enlace local. Él decidió su construcción y la de los horrendos segundos pisos al Periférico, por medio de mecanismos administrativos tramposos y oscuros, que involucraron la cesión de patrimonio público en áreas ecológicamente sensibles y fueron contrarios a condiciones mínimas de transparencia, aún están en el secreto, bajo resguardo. Provocaron tráfico inducido y privilegiaron la movilización gratuita en vehículo privado,

además de imponer una fealdad atroz a la ciudad. Sus impactos ambientales no fueron evaluados más que como grosera formalidad burocrática y su ejecución fue obra de intereses electorales de manera atropellada y con ínfimos estándares de calidad urbanística, vial y arquitectónica. ¿Dónde estaba la izquierda entonces, su izquierda?

La Supervía hoy es esencial para aliviar el estrangulamiento de Santa Fe y el sacrificio que significa para miles de trabajadores viajar durante horas para ganarse la vida y mantener sus empleos. No compromete recur-

sos públicos, es una concesión privada transparente y los afectados han sido indemnizados con justeza. Quienes la usemos, pagaremos por ello lo que vale. Conlleva un sistema moderno de transporte colectivo con autobuses dedicados y ha sido objeto de un minucioso y aún estridente análisis público de impacto ambiental, que revela costos mínimos y del cual han surgido medidas de mitigación sin precedentes. El contraste ofende a la razón. La izquierda de verdad, si existe en México, también debiera sentirse ofendida.