

# Urbana

## CDMX Segunda Ciudad en el Mundo con Problemas de Tránsito Vehicular

**\*Necesitamos una Capital Hecha Para las Personas y hoy no la Tenemos**

**HÉCTOR RIVERA TRUJILLO**

**P**orque el Distrito Federal –todavía se llama así- se ha convertido en la segunda ciudad del mundo con mayores problemas de tránsito vehicular, apenas por detrás de Estambul, hay que pasar del diagnóstico a la acción.

Y los que toman decisiones necesitan bajarse del coche y subirse al transporte público, pero en condiciones reales, no para la “foto”, advirtió Maite Ramos Gómez, quien señala que uno de los mayores problemas radica en la distribución desigual de recursos para proyectos de transporte

público, “porque no hay voluntad para aumentar esa inversión, ni para asumir los costos políticos que pudiera representar”.

La presidenta de la Comisión de Movilidad de la **Confederación Patronal de la República Mexicana**, Ciudad de México (**Coparmex**), reconoció que los problemas de congestiónamiento y falta de movilidad, en mayor o menor medida han dejado de ser problemas de las grandes ciudades y cada vez están más presentes en urbes pequeñas y medianas. El caso de la Ciudad de México, donde los problemas de congestiónamiento vehicular son tales que la han colocado “como la segunda en el mundo con los peores problemas de tránsito”.

Y ante esta situación, afirmó que a causa de los congestiónamientos viales, el nivel de competitividad de la ciudad es seriamente afectado, perjudicando también los niveles de vida, estado de salud, condiciones ambientales y número de accidentes, factores que no han sido contabilizados pero tienen un impacto directo en la productividad de las ciudades, generando una pérdida casi del cuatro por ciento del Producto Interno Bruto, según cálculos del ITDP.

Desde esta óptica, consideró incongruente que las autoridades destinen 80 por ciento de los recursos a infraestructura vial, segundos pisos y repavimentación y sólo 20 por ciento a transporte público, cuando el 80 por ciento de los habitantes del Valle

de México se movilizan en transporte masivo y sólo el 20 por ciento en automóvil.

La empresaria subrayó que la Ciudad de México ocupó la segunda posición del ranking, aludiendo al Índice de Tránsito Tom Tom, sólo por debajo de Estambul, con índices de congestiónamiento vehicular que van de 55 a 89 por ciento en horas pico, “es decir que un tramo de 60 minutos vas a tardar casi 90 minutos y si es hora de congestiónamiento vas a tardar el doble. Si esto lo llevamos a dinero

es muchísimo, según el índice son más de 107 horas perdidas por año por persona. Son montos enormes y afectan la productividad de la ciudad”.

Explicó, que el año pasado tuvimos 24 mil muertes por accidente, 40 mil heridos y los accidentes viales con la primera causa de muerte en niños de cinco a 20 años; tuvimos más de 14 mil enfermedades respiratorias y más de 18 por ciento de emisiones de CO2 las que generan los autos y subrayó que a nivel mundial hay un cambio de paradigma, donde se privilegia el transporte público eficiente sobre la construcción de vialidades para autos.

En su exposición sobre este gran problema de la ciudad, Maite Ramos, destacó la falta de criterios sólidos para asignar recursos al transporte público y a manera de ejemplo señaló que aún cuando el Metrobús desplaza mayor número de pasajeros recibirá menos presupuesto que Ecobici (117.1 millones de pesos) siendo considerablemente menor el número de usuarios de este programa.

Reiteró que “el diagnóstico ya está, hoy necesitamos dar el siguiente paso. Necesitamos una ciudad hecha para las personas y hoy no la tenemos”.

Aclaró que el verdadero reto está en dotar a las ciudades de un transporte masivo tan eficiente que los usuarios de automóvil de-



Fecha <b>26.05.2015</b>	Sección <b>Misión Política Nacional</b>	Página <b>14</b>
----------------------------	--	---------------------

cidan dejar de utilizar sus autos. Destacó como ejemplo el éxito del Metrobús, donde el 17 por ciento de sus usuarios afirma tener automóvil, "sin embargo lo dejan y prefieren usar este transporte, porque es seguro y donde sabes cuánto tiempo vas a tardar, es una buena alternativa" y a nombre de **Coparmex**, expresó el deseo de contar con una ciudad más productiva, con mejor calidad de vida, una ciudad hecha para las personas y no una ciudad hecha para el auto. En tanto, el especialista en transporte del Banco Mundial, Abel López Doderó, en el marco del Congreso Internacional del Transporte, organizado por la Asociación Mexicana del Transporte y Movilidad, afirmó que el verdadero reto para alcanzar la transformación del sector se encuentra en las instituciones y sus marcos jurídicos, porque "las leyes que hoy nos rigen se hicieron para una prestación de servicio que ya no corresponde a los requerimientos de la ciudad".

Señaló, que la movilidad urbana en el país ha avanzado demasiado, sin embargo, lo que tiene que ver con estructuras institucionales ha quedado limitado o retrasado para poder atender los problemas de movilidad que enfrentan las ciudades mexicanas.

Y para promover una transformación real, afirmó, "requerimos crear empresas de transporte y su concesión debe estar soportada por un marco legal que deben tener las instituciones adecuadas para garantizar la regulación efectiva del transporte".

De nada sirve, dijo, "tener una ley, si no hay reglamentos que nos indiquen los mecanismos y los dientes que tendrá la institución para regular la prestación del servicio".

Precisó que la transformación del transporte requiere una visión integral, pues no se cubre colocando sólo nuevos camiones en circulación, "requiere de un plan de movilidad, un ente regulador, un

agente gestor, infraestructura, cambios en las concesiones para eliminar la competencia por pasajeros, contar con unidades administrativas dentro de las empresas de transporte y una serie de elementos que hacen de la transformación de un proceso bastante complejo".

Consideró que es una responsabilidad de los gobiernos acompañar estos cambios, a fin de revertir la creciente motorización de las ciudades mexicanas con automóviles y detener el rezago en calidad y servicio que caracteriza al transporte público, "lo que nos importa es que el usuario vaya más cómodo y tenga un servicio digno, porque la mayor competencia del transportista es el automóvil".

Explicó que cambiar el esquema hombre-camión a empresas de transporte, no es un capricho de la autoridad, "sino una parte de los requerimientos solicitados por la banca para poder generar préstamos a las empresas transportistas y para tener mayores certezas financieras".

