



# Crecimiento Caótico y el problema de la movilidad.

Lic. Julio A. Millán Bojalil  
Presidente

Año: 2011 Mes: Octubre Día: 18 No. 529

La imagen es D.R. y se utiliza únicamente de forma ilustrativa

**CISC** Comentario

Se autoriza la reproducción total y/o parcial de su contenido siempre y cuando se cite la fuente:  
Consultores Internacionales, S.C. (CISC)

## Crecimiento Caótico y el problema de la movilidad.

- En la zona Metropolitana se asientan poco más de 35 mil industrias y aproximadamente 4.5 millones de vehículos con altos consumos de energía fósil.
- La afectación en la productividad y la concentración de un colaborador, a causa el tráfico, impacta directamente en los resultados de la empresa.
- La prioridad es cómo transportar personas de manera eficiente y segura, y no cómo considerar más espacio para los automóviles.

La ciudad de México ha crecido a tasas muy aceleradas y con su población lo han hecho la cantidad enorme de Automotores que inundan la ciudad. La población pasó de 18 millones de habitantes en 1990 a 21.7 en el año 2000, y para 2010 en la zona metropolitana del valle de México somos poco más de 24.1 millones. Ha ocurrido una concentración humana e industrial muy importante, según fuentes oficiales, se asientan poco más de 35 mil industrias y aproximadamente 4.5 millones de vehículos con altos consumos de energía fósil (gasolinas, diesel y gas).

Es de esperarse pues, que en una ciudad que alberga tal cantidad de personas que diariamente se trasladan para ir a trabajar o a estudiar, se agudicen los problemas de estrés, fastidio, disminución de la concentración, agotamiento, depreciación de equipos e infraestructura y el deterioro de la salud humana. Según la Secretaría del Medio Ambiente, solamente en un año el tiempo de traslado en la Ciudad de México y la zona conurbada, creció casi un 12%.

Si tomamos en cuenta que la demanda de movilidad en la zona metropolitana (número de viajes que cruzan el límite del DF y el Edomex) por día asciende a los 4.2 millones, el impacto traducido en la productividad y la satisfacción que obtiene un empleado en el desempeño de su trabajo diario, y por ende, en los resultados de la empresa, tiene un efecto directo.

La Encuesta Anual sobre el Malestar de Traslado Global publicada recientemente, indica que de todo el planeta, los automovilistas de la ciudad de México son quienes tristemente poseen el mayor índice de malestar en relación al tráfico, secundada por Shenzhen, la ciudad con mayor población en China. El estudio mide la percepción de factores tales como : tiempo de transporte, tiempo que una persona pasa atorada en el tránsito vehicular, el precio elevado de la gasolina, el estrés al manejar o cómo afecta el tránsito al desempeño laboral.

El estudio señala que en México el tiempo promedio que una persona gasta en trasladarse a su empresa, en automóvil, es de una hora y 20 minutos diarios, lo que podría aprovecharse para avanzar un proyecto o tener una junta. Un análisis de los resultados de la encuesta arroja una serie de hallazgos que catalogan a México como la peor de todas las urbes sondeadas.

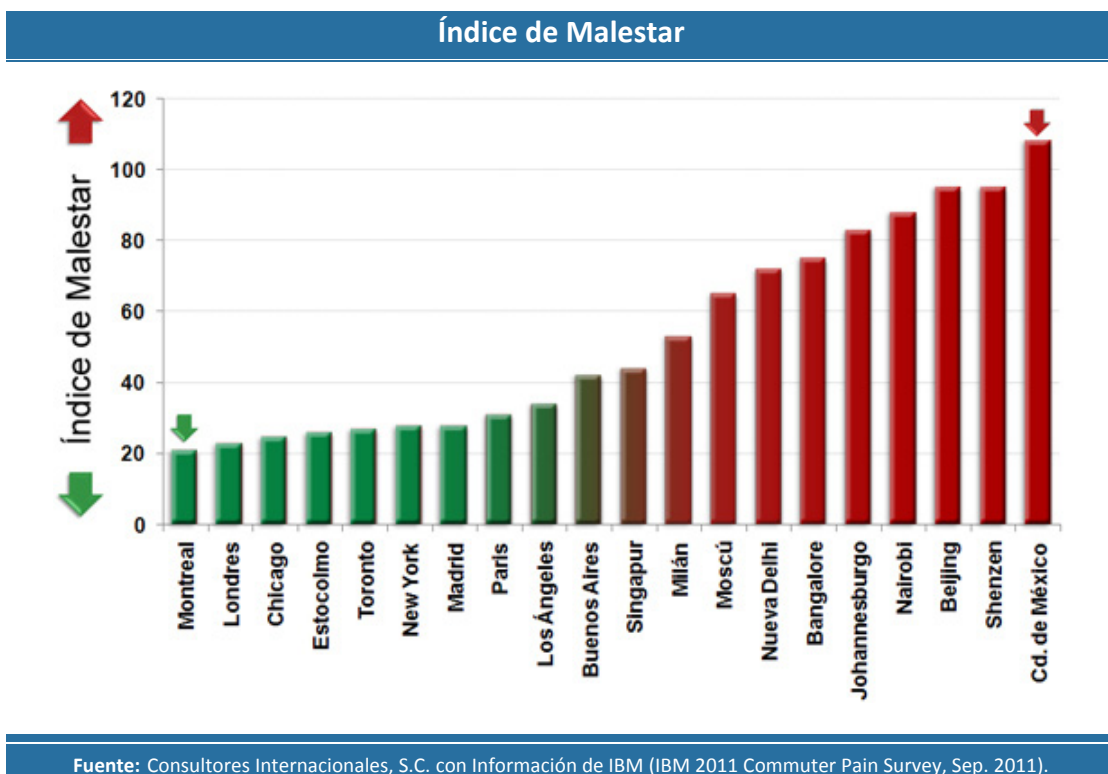
En México, si bien se han realizado proyectos de infraestructura vial, no se han tomado soluciones de largo plazo y a su vez, no se ha promovido una internalización de los costos sociales derivados del uso del automóvil, en ciertas zonas y horas; por ejemplo, Londres desde 2003 ha aplicado un cargo por congestión (actualmente 9 a 12 libras esterlinas - aprox. 189 a 252 pesos) a quienes circulan por el centro de la ciudad entre las 7 a.m. y 6 p.m. Los ingresos netos recabados durante los primeros tres años fueron de 189 millones de libras (3.9 mil millones de pesos) y fueron usados para financiar el transporte público.

Durante los primeros meses de la implementación del programa, muchos automovilistas evitaron circular por la zona, decidieron viajar en horarios de no congestión u optaron por medios de transporte como el autobús, el metro o la bicicleta, reduciendo así el flujo de automóviles diarios.

En México, podríamos comenzar estableciendo un sistema de horarios escalonados de entrada para el trabajo, tanto en el gobierno como en el sector privado, y disposiciones que regulen el tránsito de equipo pesado y de carga, los cuales deben ajustarse a ciertos horarios nocturnos, tal y como sucede en cualquier otra ciudad. El costo de no hacerlo implica una disminución de productividad que al final del día afecta a todo el país, pues el PIB de la capital representa cerca del 18% del producto nacional, porcentaje que asciende al 34% al considerar la zona metropolitana en su conjunto.

Por otro lado, se debe impulsar la inversión en infraestructura, mejorar la red de transporte público (no solo como alternativa al auto, también para crear su propia demanda inducida), dejar de subsidiar la gasolina y promover la creación y utilización de infraestructura multimodal de transporte no dependiente del automóvil.

Considerar más espacio para los autos como solución primaria a los problemas de transporte y congestión es contraproducente. El tema relevante es cómo transportar personas de manera eficiente y segura, y no cómo pueden circular los automóviles.



CISComentario D.R. es una publicación semanal de: Consultores Internacionales, S. C. ®  
 Lic. Julio A. Millán B., Presidente; Ing. Mauricio Millán C., Vicepresidente. Análisis: Lic. Alexander Rodríguez.  
 Coordinación de edición: Lic. Patricia Gordillo.

Se autoriza la reproducción total y/o parcial de su contenido siempre y cuando se cite la fuente:  
 Consultores Internacionales, S.C. (CISC)

José María Rico No. 55 Colonia del Valle México D.F. Tels. (55) 5524-7750 y (55) 5534-9182