

La inmovilidad va sobre ruedas...

CISC Comentario

Año 2017 - Mayo 29 - No. 811

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

- En la CDMX existen 4.7 millones de autos contra 245,000 usuarios de bicicletas públicas.
- De acuerdo con las cifras de la encuesta intercensal 2015 que también realiza en INEGI, en la CDMX, de las 3.6 millones de personas que salen a trabajar diariamente, sólo el 1.97% usa bicicleta, mientras que de los 2.2 millones de personas que salen a la escuela, sólo el 0.83% la utilizan.
- Las medidas neopopulistas no son viables ni ayudan a mejorar la movilidad de la ciudad; por ende, deberían de revertirse.
- Se requiere planeación con una visión moderna y de largo plazo para transformar la inmovilidad en eficiencia.

La movilidad en la Ciudad de México (CDMX) se ha convertido en un verdadero “Talón de Aquiles”. Todos hemos tenido que vivir los terribles efectos del colapso que se presenta en las principales vialidades; **llegar a nuestro trabajo o escuela es cada vez complicado**, horas atrapados en el tráfico; transporte público ineficiente e insuficiente; elevadas temperaturas y la mala calidad del aire nos afectan a todos, sean peatones, ciclistas, automovilistas o transportistas.



Las altas concentraciones de contaminantes que hemos vivido en los últimos días provocaron la aplicación de la fase 1 de contingencia ambiental, que implicó restricciones a la circulación vehicular y la suspensión temporal en actividades en obras en vía pública, medidas que son insuficientes para mejorar la calidad del aire, pero que han provocado mayor inmovilidad; por el momento, **la única solución por parte del gobierno local que se nos ofrece a los habitantes es el uso de la bicicleta. Pero ¿es realmente viable esta propuesta?**

Centrar los esfuerzos en el uso de la bicicleta para contar con una buena calidad del aire parece una visión muy limitada; en la CDMX existen **4.7 millones de autos contra apenas los casi 245,000 usuarios del sistema de bicicletas públicas**, es decir que de cada 1,000 autos hay apenas 52 usuarios de bicicletas. Por ende, los proyectos entorno a este medio de transporte están desproporcionados.

Cifras de la Encuesta de Origen - Destino del INEGI señalan que **ir al trabajo y la escuela son los principales motivos de viaje en la Zona Metropolitana del Valle de México** (que integra a la CDMX y 59 municipios del Estado de México). De acuerdo con la encuesta, al día se realizan 21.9 millones de viajes, de los cuales el 67.5% son en transporte público, 28.6% en automóvil y sólo el 2.05% en bicicletas. En promedio, **la duración del viaje es de 58 minutos en transporte público y 41 minutos para el privado.**

El organismo destaca que, de acuerdo con las cifras de la encuesta intercensal 2015 que también realiza en INEGI, en la CDMX, **de las 3.6 millones de personas que salen a trabajar diariamente, sólo 70,828 utilizan la bicicleta (1.97%), mientras que de los 2.2 millones de personas que salen a la escuela, sólo 18,385 (0.83%) usan este medio de transporte.**

Las autoridades parecen no tener idea de cómo reducir el número de autos en la CDMX; cada día la movilidad para estos usuarios es menor, se acortan las vialidades para dar prioridad a acotamientos del contaminante transporte público como microbuses y autobuses, o bien para bicicletas. Si bien los autos de combustión pueden ser sustituidos por tipos eléctricos, híbridos o similares, **su número no va a disminuir significativamente ya que las distancias y el número de personas que lo utilizan justifica su uso**, al cual hay

que agregar factores como la inseguridad, la ineficiencia del transporte público y su saturación.

Al restar espacio para la movilidad de vehículos automotores, se incrementa la saturación y la contaminación con todas las repercusiones para la salud física y emocional de los ciudadanos.

Si bien existe una red de ciclovías en la CDMX de más de 170 kilómetros, la circulación se concentra en los circuitos de Paseo de la Reforma y el circuito de Revolución - Patriotismo, algunos otros se encuentran con poco o nulo uso. **Pese a que el porcentaje de personas que sale a trabajar o a la escuela en bicicleta es tan bajo**, los usuarios de este transporte llegan a usar el carril confinado de trolebús o del metrobús, circulan por vías rápidas o en sentido contrario, no usan casco e incurrir en infracciones de tránsito y ponen en riesgo su propia seguridad. Son ciclovías para fantasmas.

De acuerdo con conteo ciclista del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITPD) **el 86% de los ciclistas en la CDMX tienen menos de 40 años, dato que representa apenas el 4.2% de la población en ese rango de edad que habita en la capital**, lo cual excluye a un sector importante de la población, a niños, adultos mayores, mujeres embarazadas o a personas con discapacidad.

Además la metrópoli es inhóspita para los ciclistas, **las distancias, la inseguridad y la morfología de la ciudad, las subidas y bajadas dificultan la circulación** de quienes optan por este tipo de transporte los cuales circulan apenas a una **velocidad promedio de 16.4km por hora**. En otras ciudades del mundo enfocan las áreas restringidas a bicicletas principalmente en zonas residenciales.

Hay que recordar que **la capital del país es la metrópoli más congestionada del mundo**; al día, en el tráfico, dedicamos 66% más de tiempo en llegar a nuestro destino en cada viaje. **La Organización Mundial de la Salud señala que en México el 75% de la población padece de estrés**, además de los costos a la salud también hay un efecto en el nivel de productividad laboral. **El costo financiero de esta improductividad se calcula en 33,649 millones de pesos anuales** por la propia Asamblea Legislativa de la CDMX.

Para todos es importante **contar con una ciudad sustentable, de mejor movilidad y calidad ambiental, no sólo por cuestiones de salud y calidad de vida de sus habitantes, también como un factor que favorezca la productividad laboral**. En ese sentido, los esfuerzos y las medidas aplicadas nos involucran a todos: automovilistas, a la red de transporte urbano, a ciclistas y peatones. Por ejemplo, agilizar con personal los nudos gordianos y cruces conflictivos de la ciudad, sería una solución muy rentable.

Todos queremos una ciudad cosmopolita y de vanguardia; para ello es **necesario modernizar la red de transporte público con sistemas inteligentes y sustentables, mejorar el parque vehicular y las condiciones de las calles**, pero para ello se requiere **planeación con una visión holística, moderna y de largo plazo, de tal forma que la inmovilidad se transforme en eficiencia y se generen mejores condiciones de competitividad laboral y de negocios**.

La cultura vial juega un papel fundamental para garantizar la sana convivencia de todos los medios de transporte, para generar una mejor calidad de vida y de salud a sus habitantes. Fomentar el uso de la bicicleta en una ciudad como la nuestra es sólo una medida neopopulista, **que sólo beneficia a un pequeño sector de la población; este tipo de solución es inviable y el próximo gobierno debería revertir muchas de las medidas que han empeorado la ya conflictiva movilidad de la CDMX**.