

PLANEACIÓN PARA LA MOVILIDAD

#Movilidad

La autoridades de la Ciudad de México y de la ZMVM tienen en puerta retos importantes para asegurar y mejorar los sistemas de movilidad para sus habitantes que, a diario, son afectados por el tráfico y la contaminación

POR JOSÉ LUIS RAMOS

@otroproletario

La movilidad en la Ciudad de México (CDMX) y su zona conurbada enfrenta retos como el tráfico y la contaminación que afectan al medio ambiente y a los cerca de 30 millones de habitantes de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), por lo que el próximo gobierno capitalino tendrá en sus manos la implementación de los proyectos de movilidad que se alejen de la “espectacularidad” y se acerquen al bien común, afirman especialistas.

De acuerdo con el Índice *TomTom Traffic*, que evalúa el tráfico de 387 ciudades del mundo, los habitantes de la CDMX pierden cerca de seis días y ocho horas en el tráfico anualmente.

En cuanto a la contaminación, datos del Gobierno de la CDMX señalan que, de los 170 días que han transcurrido en 2024 (hasta el 19 de junio), solo 24 han tenido una buena calidad en el aire en la capital y ocho en la ZMVM; es decir, que en casi seis meses, en el 86 por ciento de los días en la CDMX sus habitantes respiraron aire contaminado y, en el caso de la ZMVM, el porcentaje de días contaminados asciende al 92 por ciento.

Jorge Coxtinica Aguilar, asesor de la Asociación Mexicana de

Transporte y Movilidad (AMTM) y del Consejo Nacional de Desarrollo Urbano (Conared), indicó a

Reporte Índigo que existe la necesidad de autoridades metropolitanas en materia de movilidad entre entidades como la CDMX y el Estado de México, cuya inexistencia impide que se unifiquen criterios que contribuirían a disminuir las problemáticas del transporte en la metrópoli.

“No vulneraría el mandato de los gobiernos, ni de las alcaldías ubicadas en los límites de las entidades, sino que dará la potestad de coordinar los esfuerzos para resolver temas que afectan a millones de personas”, refirió el también director general de Ingeniería de Transporte y Auditorías de AMTM.

Coxtinica Aguilar hizo referencia a la investigación “El pulso y el impulso del Desarrollo Urbano en México”, editado por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano y el Conared, en la cual se advierte que la mayoría de los proyectos estatales o municipales de transporte buscan la espectacularidad, en lugar de pulir una planeación que atienda la problemáticas locales.

“Sería sumamente conveniente porque si seguimos gobernando las metrópolis en donde cada quien vele por su santo, vamos a

seguir teniendo los mismos resultados. Se necesita un programa

de ordenación de la metrópoli, en donde haya un líder por así decirlo, una autoridad ciudadanizada que establezca los criterios y las políticas para tener una movilidad eficiente”, detalló Romy Rojas, presidenta del Conared.

Más planeación

A casi cuatro meses de que la jefa de Gobierno electa, Clara Brugada, tome posesión de su nuevo cargo en la CDMX, su proyecto de movilidad

para la capital ya fue dado a conocer, cuyas principales acciones son cuatro nuevas líneas de Metrobús; cinco de Cablebús; la renovación de tres líneas y la ampliación de dos en el Metro; la Línea 2 del Tren Ligero; y 14 nuevas líneas del Trolebús.

La lectura de la presidenta del Conared a las propuestas de Brugada Molina en materia de movilidad es positiva; no obstante, enfatiza que el principal reto es que se pueda garantizar la planificación de los recursos para que se logre cumplir con el mantenimiento y la eficiencia en el transporte público.

“Son muy buenas las propuestas que se tienen en la Ciudad de México, todas aquellas



decisiones que ponderan el mover al ciudadano con una sensibilidad social y no priorizar al automóvil son las decisiones correctas” indicó Rojas.

La también maestra en Arquitectura agregó que el gobierno tiene la tarea de equilibrar las necesidades que se tienen por parte de la población con el tema del transporte público. “El mantenimiento es básico y el siempre tener la construcción de nuevas alternativas, desafortunadamente son muchas las necesidades que se tienen por parte de la población y el recurso, pues es finito”, subrayó.

Para el Conared la planeación urbana será clave en los próximos años para aliviar problemáticas de contaminación, suministro de

agua y movilidad, en la CDMX, la ZMVM y otras entidades como Nuevo León y Jalisco.

Cabe señalar que una de las propuestas de los especialistas del Conared para eficientar el transporte en la ZMVM es la unificación de tarjetas de movilidad, cuyo primer paso ya fue dado por el Gobierno del Estado de México que, el pasado 13 de junio, anunció la tarjeta de Movimex, con la que los mexiquenses accederán al transporte público masivo de dicha entidad, y al Metro, Metrobús y Cablebús en la CDMX.

Análisis exhaustivo

El director general de Ingeniería de Transporte de AMTM, Jorge Coxtinica, recalcó que las autoridades de la metrópoli deben anteponer el bien común en materia de transporte y movilidad antes que dejar huella o un legado basado en la infraestructura de transporte.

Según refirió el especialista de AMTM, en México se han construido diversos proyectos de transporte similares al Metrobús de la CDMX; sin embargo, se realizaron en ciudades cuya demanda no justifica una infraestructura de esa magnitud, por lo que se inflan números para satisfacer ambiciones políticas, pero no para procurar el bien común de los ciudadanos.

En el caso de la CDMX, Cox-

tinica, enfatizó que los nuevos proyectos deben analizarse en

cuanto viabilidad, costos y necesidad de la población. El también asesor del Conared puso como ejemplo el Cablebús, proyecto que, indicó, genera costos que pueden pasar factura al presupuesto para organismos públicos, o incluso recortar presupuesto para el mantenimiento de otros servicios de movilidad, como ha pasado años atrás.

“La infraestructura de Cablebús es una infraestructura cara. A final de cuentas le va a costar a la Ciudad y, desafortunadamente tenemos que los organismos públicos dependen del presupuesto, pero hay tantas prioridades que van de alguna manera recortando los recursos. Después de 50 años se dio la renovación de la Línea 1 del Metro, ¿por qué? Porque se fue postergando mucho su mantenimiento”, explicó.

Para Coxtinica, la inclusión en los proyectos de transporte a concesionarios es una ruta para mejorar los servicios de movilidad, subrayó el caso del Metrobús como ejemplo para aplicarlo en los corredores de transporte en los que hoy todavía circulan microbuses.

“Creo que los nuevos proyectos sí tienen que ser bien analizados. Preguntamos si son necesarios, si van a desplazar a los servicios que hoy operan y qué se va a hacer con ellos, es un análisis muy exhaustivo, y a lo mejor se pueden tener alternativas igual de eficientes pero con costos menores”, concluyó.

De acuerdo con especialistas y con la investigación ‘El pulso y el impulso del Desarrollo Urbano en México’, la planeación será el principal reto para que se pueda cumplir con la eficiencia en la movilidad de la ZMVM



Creo que los nuevos proyectos si tienen que ser bien analizados. Preguntarnos si son necesarios, si van a desplazar a los servicios que hoy operan y qué se va a hacer con ellos, es un análisis muy exhaustivo, y a lo mejor se pueden tener alternativas igual de eficientes pero con costos menores”

Jorge Coxtinica

Director general de Ingeniería de Transporte de AMTM y asesor del Conared

POCANTER / SHINOBU



