
SECTOR TRANSPORTE

Alerta ONU por tráfico en la Capital

REFORMA / STAFF

La Ciudad necesita emprender acciones para mejorar la movilidad, pues hasta ahora es una expansión urbana de "baja densidad", aseguró la Organización de las Naciones Unidas (ONU).

Esto significa que hay un gran número de población viviendo en un espacio menor lo que, de acuerdo con Mohd Sharif, directora de ONU-Habitat, perjudica las finanzas públicas y la movilidad.

"La expansión urbana de baja densidad no es un buen modelo porque incurrirá en gastos, afectará el tráfico

y la movilidad, también en términos de contaminación ambiental", aseguró Shariff al presentar el Índice de las Ciudades Prósperas.

Ante esto, hizo un llamado para impulsar acciones que mejoren la movilidad.

"Las ciudades que funcionan bien no suceden por accidente; requieren una buena planificación y la correcta ejecución de los planes", afirmó Sharif.

En promedio, los capitalinos pierden casi una hora y media al día al desplazarse en transporte público, entre los 11 minutos que esperan para abordar y de uno a dos trans-

bordos que hace la mayoría.

De acuerdo con un estudio de la empresa Moovit, la distancia media que las personas deben caminar para llegar a su trabajo u hogar es de 1.01 kilómetros.

Además, diariamente la gente recorre en promedio 9 kilómetros en transporte y 66 por ciento de los usuarios viajan más de 12 kilómetros en una sola dirección.

La mayor parte de los capitalinos deben realizar al menos un transbordo durante un sólo viaje, es decir, el 88 por ciento. Y quienes hacen dos o más trasbordos son el 34 por ciento.

En traslado

En la Capital mexicana se pierde tiempo en el transporte público.

CIUDAD	TRASLADO*	ESPERA*	TRANSPORTE**	CAMINANDO**
CDMX, México	90	11	9.0	1.01
Sao Paulo, Brasil	93	19	8.9	0.67
Buenos aires, Argentina	79	14	8.1	0.79
Barcelona, España	50	10	7.2	0.62
Berlín, Alemania	62	10	9.1	0.52

FUENTE: Moovit / * Minutos **Kilómetros

Coinciden en la necesidad de regulación del transporte

GERARDO SUÁREZ

—metropoli@eluniversal.com.mx

●●● Pagos anuales de los operadores al gobierno por gastos de administración y de posibles daños al espacio público, seguros para usuarios, balizamiento para definir donde estacionar las bicicletas y patines eléctricos, educación e incluso multas a las empresas que no ordenen los vehículos mal estacionados, son ejemplos de las regulaciones que diversas ciudades de Estados Unidos y Austria han aplicado para ordenar el uso de transporte alternativo.

Expertos entrevistados coincidieron en que diversas ciudades del mundo, incluida la Ciudad de México, viven los mismos problemas de un incremento de estos vehículos y quejas de vecinos por bicicletas mal estacionadas, tiradas en las banquetas o los parques.

Al considerar que son una muy buena herramienta de movilidad, Manuel Antonio Soto Illanes, consultor en movilidad y gestión de de-

“En Seattle me parece son 50 dólares al año por bicicleta. Si eres un operador con 5 mil bicicletas estarías pagando a la ciudad 250 mil dólares al año”

MANUEL ANTONIO SOTO ILLANES

Consultor en movilidad

manda de transporte en Walker Consultants, en Seattle, Washington, dijo que en esa urbe, así como San Francisco, California, y Austin, Texas, se regularon este año las bicicletas, patines o *scooters* para que las empresas paguen a los gobiernos locales una tarifa anual por cada bicicleta que rentan.

“En Seattle me parece son 50 dólares al año por bicicleta. Si eres un operador con 5 mil bicicletas estarías pagando a la ciudad 250 mil dólares al año por operar la flota y la plata va para temas ad-

ministrativos para vigilar que la operación sea adecuada, para hacer algunos mejoramientos en las banquetas, porque [las bicicletas] se dejan botadas en cualquier parte”, dijo el especialista, entrevistado en el marco del congreso internacional *Walk 21* sobre ciudades caminables, realizado en Bogotá, Colombia el mes pasado.

En el caso de los *scooters*, la regulación exige que cuenten con seguros “para que la empresa se haga responsable en caso de que un usuario caiga o tenga un accidente porque el *scooter* estaba en mal estado o no estaba operando bien”, detalló.

Manuel Soto añadió que la regulación ordena además a los operadores educar a sus usuarios sobre los sitios donde pueden o no dejar las bicicletas; gestionar espacios públicos para aparcar y que compartan los datos generados por los viajes de sus vehículos para usarlos en estrategias de planificación y toma de decisiones. ●