

# MOVILIDAD URBANA EN CRISIS

POR LUIS FRANCISCO SAÑUDO CHÁVEZ

-Con el endurecimiento del programa “Hoy no Circula” la reducción de la contaminación ambiental, es cuestionable.

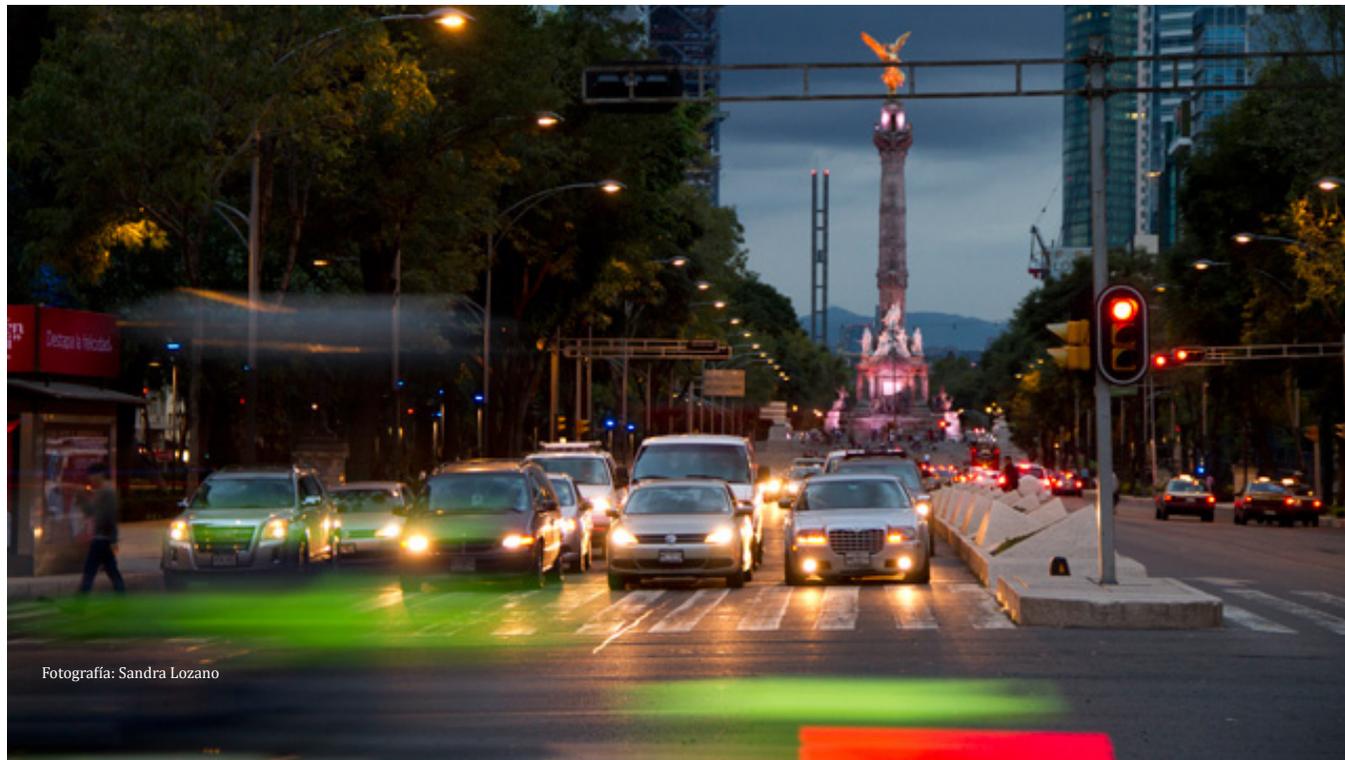
-Las políticas están disociadas y carentes de visión de largo plazo en cuanto a movilidad urbana.

La Comisión Ambiental de la Megalópolis (CAME) anunció el mes pasado la homologación de todos los automóviles, así tengan calcomanía 0 y 00, motocicletas y transporte federal para no circular un día a la semana y un sábado al mes dentro del programa “Hoy no Circula”. De acuerdo con la CAME, es una medida emergente con la intención de reducir los niveles de ozono durante la temporada seca-cálida y el fenómeno llamado La Niña -condición de falta de humedad y de mayor calor-.

La OMS calcula que al año, la contaminación atmosférica urbana provoca 1.3 millones de muertes en el mundo, las que se concentran sobre todo en habitantes de países con ingresos medios. Asimismo, un estudio anual de IBM, sigue ubicando a la Ciudad de México como la “más afectada” a nivel mundial como consecuencia de las condiciones de tráfico. El término “dolor” hace referencia al estrés que produce el aire contaminado que se respira, la pérdida de tiempo libre y de

trabajo, lo que termina generando mayor estrés que se traduce en malas condiciones de salud. En un caso como el de México, donde los problemas de hipertensión representan un grave problema de salud pública, añadir condiciones de estrés por tráfico es una receta para el desastre. Incluso, la productividad se ve afectada de manera importante pues los trabajadores buscan estabilizarse de este desgaste las primeras horas antes de iniciar sus labores.

Es cuestionable el hecho de que con el endurecimiento del programa “Hoy no Circula” se logre reducir realmente la contaminación ambiental. Hay diversos elementos a considerar: en esta temporada el ozono se concentra más debido a una alta radiación solar, intensa estabilidad atmosférica y poca humedad en el ambiente; el mismo cambio climático eleva las emisiones de gases de efecto invernadero. **El transporte público y de carga causa el 80 % de la contaminación y está exento del programa**, junto con el transporte híbrido, eléctrico, vehículos que operen con gas natural o LP, entre algunos otros; además de los fuertes efectos del sector industrial con la quema de combustibles fósiles. Hay alrededor de 22 mil muertes al año en México asociadas con la mala calidad del aire según la Comisión Federal para la Protección de Riesgos Sanitarios (COFEPRIS) pero no se cuenta con un estudio que compruebe los niveles de contaminación producidos específicamente por el transporte privado. Por ello, esta implementación resulta irracional y, contrario a lo



Fotografía: Sandra Lozano



Fotografía: Sandra Lozano

### **programa de movilidad a escala metropolitana confiable con ordenamiento urbano.**

En el ámbito económico, más de cinco millones de automovilistas que transitan por zonas conflictivas en la Ciudad de México gastan en promedio 25 mil pesos al año, de los cuales 16 mil 500 pesos son ocupados para combustible. Además, de que en suma de horas resultan 26 días del año detenidos por el tránsito.

Ante un estímulo negativo del uso del auto, la búsqueda de medios alternativos de transporte no puede suceder ante la incompatibilidad entre el costo de vida y los ingresos actuales de las personas y las empresas. No será posible compensar el costo de no usar el automóvil con un aumento de sueldo, menos en la situación económica actual. Por ejemplo, los dueños de los automóviles de más de 8 y 15 años, se localizan en partes de la megalópolis donde sólo hay un transporte público que suele ser caro, inseguro y de pésima calidad (microbuses). Entonces, estas nuevas restricciones llevan a familias de bajos ingresos a tomar medios de transportes de inferior calidad y más caros los fines de semana, ya que es cuando tienen tiempo para convivir; se presentarían efectos regresivos. Por otro lado, el sector empresarial se verá impactado negativamente, pues se está afectando entre 20 y 25 % del padrón de transporte de carga. De acuerdo con la CANACAR, por cada camión de carga que deje de circular podría generar unos 15 mil pesos diarios en pérdidas para la empresa. Asimismo, la falta en la reglamentación de horarios para la entrega de mercancías afectará a las empresas más pequeñas al no recurrir a otras alternativas para la distribución de sus productos.

Probablemente se podrá disfrutar de menos tráfico al estar un millón 80 mil autos fuera de circulación diariamente, pero ello no compensa el que esta medida, de permanecer por mucho tiempo, impactará en la venta de autos respecto a la renovación del parque vehicular. Los compradores no invertirían tanto en unidades nuevas y se aceleraría la demanda de seminuevos y de bajo costo. También se desincentiva la adquisición de vehículos con motores no contaminantes causando una menor inversión en tecnologías limpias. Al permitir la circulación de coches antiguos se vuelve una cuestión más contaminante y el problema no se resuelve. Estas contraposiciones en la coordinación de las instancias involucradas deben observarse de manera inmediata visualizando un largo alcance.

Esta medida con poca visión provoca inconformidades en los habitantes quienes tendrán que hacer sacrificios extraordinarios y padecer los efectos que una implementación así tendrá en el

que se estipula, además de que puede generar nuevas crisis medioambientales.

En materia propiamente de movilidad, 46 % de las personas viajan diariamente en transporte público, mientras que 41 % lo hacen en su automóvil. Con esta medida, **diariamente 1.3 millones de ciudadanos serán orillados a buscar otra opción de transporte;** sin embargo, los microbuses, que pertenecen al tránsito de vehículos pesados, no se encuentran en las mejores condiciones ni para el usuario, ni para el medio ambiente; el Metro y el Metrobús tendrán una saturación, por mencionar algunas situaciones, aunado a la falta de capacitación de las autoridades de tránsito y la todavía incipiente conciencia cívica para el manejo. Ante este panorama de insuficiente infraestructura para resolver los requerimientos de la población, **es necesario un efectivo**

corto, mediano y largo plazo. El problema de la contaminación ambiental viene arrastrándose desde hace varios años y no será resuelto con medidas paliativas y de coyuntura como la recién anunciada, de las que no hay un claro análisis sobre el impacto social y económico que tendrá en la población de la megalópolis.

En el caso de Nueva York, las mejoras en la calidad del aire, por lo general, son el resultado de un conjunto de cambios que han ocurrido a nivel local, estatal y nacional. Además de combustibles de calefacción más limpios, la calidad del aire todo el año se beneficia de la reducción de emisiones de las plantas generadoras en la dirección del viento, fuentes industriales, camiones, equipos de construcción y otros vehículos. Esto en parte debido, entre otras acciones, al programa *Clean Heat* que ha coordinado a todo el mercado para ayudar a resolver la calidad del aire en la ciudad de Nueva York y el *PlaNYC*, cuyo

objetivo corresponde a “lograr la calidad del aire más limpio de cualquier gran ciudad de EE.UU.” para el año 2030.

De acuerdo con la ONU, para el 2030 seremos 23.9 millones de personas en la Ciudad de México y su zona metropolitana; para ese año el parque vehicular aumentará considerablemente por lo que **no podemos continuar con políticas disociadas y carentes de visión de largo plazo en cuanto a movilidad urbana, ni seguir abandonando las políticas de descentralización política y económica.** Es clave la realización de un “Mapa del futuro urbano integral”, que incorpore todos los ángulos del problema, cuente con una adecuada planeación urbana y de ordenamiento territorial que considere a la ciudadanía.

La referencia estadística proviene de datos y análisis realizado por la firma Consultores Internacionales, S.C.® (CISC). |