



Los panelistas emplazan a desarrollar tecnologías más eficientes y políticas públicas que incentiven la sostenibilidad. JUAN CARLOS BAUTISTA

México exige una movilidad segura, moderna e inclusiva

Diálogo. La innovación en el transporte no depende solo de grandes proyectos de infraestructura, sostienen expertos, quienes analizan el origen de la gentrificación



FERNANDA MURILLO
CIUDAD DE MÉXICO

El futuro de la movilidad en México requiere un enfoque integral que ponga al usuario en el centro, que ofrezca opciones

de transporte interconectadas, tecnologías más eficientes y políticas públicas que incentiven la sostenibilidad, concluyeron expertos en MILENIO Foros: la Movilidad del Futuro.

“Una movilidad ideal debe ser segura, eficiente y sustentable. Por supuesto, integrada con tecnologías”, dijo Aarón Flores, experto en ingeniería y desarrollo automotriz en la firma 3M.

En el país, los principales retos de la movilidad son reducir emisiones, mejorar la seguridad vial y avanzar hacia una infraestructura más moderna e inclusiva.

Julio Muñoz, director de Latam del grupo de negocio Transporte y Electrónica de 3M, dijo que es



esencial “poner al usuario al centro” con “viajes confortables”.

Añadió que se requieren alianzas entre el sector público y privado que analicen cómo este usuario debe llegar de un punto a otro con seguridad, la infraestructura correcta y sostenibilidad.

“Tener una movilidad con materiales más ligeros que permitan más autonomía”, añadió, resultará en soluciones integrales y conectividad con un correcto manejo de energía.

Aarón Flores expuso que lograr la innovación en el transporte no depende solo de los grandes proyectos de infraestructura, sino que se construye diariamente con soluciones prácticas, materiales más resistentes y tecnologías que hacen más seguras y eficientes las rutas por las que millones de personas se mueven día adía.

En México, 70 por ciento de la población se concentra en las zonas metropolitanas, donde 55 por ciento de los habitantes se traslada en transporte público, según Claudia Salas, diputada federal por MC y quien preside la

Comisión de Zonas Metropolitanas. El otro 29 por ciento se mueve caminando o en bicicleta y solo 16 por ciento conduce un auto.

Sin embargo, resaltó, “seguimos pensando en ciudades binarias”, que favorecen el automóvil y el transporte público.

“El usuario empieza a pie, se sube a un sistema de transporte, puede ser tren, se vuelve a bajar, para inmediatamente subirse a un vehículo. Necesitamos distintas formas de transporte”, dijo Gabriel Padilla, director general de la Industria Nacional de Auto partes (INA).

Según Padilla, esto será posible a través de políticas públicas que conecten las ciudades con esa experiencia en la conducción, el transporte de mercancía, la carga, el almacenamiento, la logística y la distribución.

El rezago frena el desarrollo

La mala planeación urbana y un transporte insuficiente generan afectaciones que van más allá de quedarse atorado en el tráfico.

“La movilidad es un derecho que conlleva la ejecución de los

demás derechos. Si tienes casa pero es lejana a tu trabajo o del centro de estudios se convierte en solo un dormitorio o, peor, en una vivienda abandonada”, expuso Salas en MILENIO Foros.

Destacó el caso de Tlajomulco de Zúñiga, Jalisco, donde se registraron aproximadamente 80 mil viviendas abandonadas, la cifra más alta del país, todas lejos de empleos, escuelas y rutas de transporte público. El resultado, dijo, es que las áreas más céntricas de las ciudades aumenten sus costos y causen gentrificación.

Resaltó que sin rutas ni coordinaciones entre los diferentes niveles de gobierno, cada contingencia —de tráfico o incluso meteorológica, como las recientes lluvias— se convierte en un golpe económico para ciudades y empresas.

Aunado a esta vulnerabilidad se suma la saturación diaria de carreteras, pues cerca de 80 por ciento de la producción de la industria automotriz se moviliza por carga terrestre.

“Saturamos nuestra red de carreteras, lo podemos ver en los usuarios finales, prácticamente es una lucha entre los camiones y los autos”, dijo Padilla, del INA.

Por su parte, Francisco Fabila, presidente de la Asociación Mexicana de Ferrocarriles (AMF) afirmó que la solución no es un medio que sustituya al otro, sino una integración.

Indicó que una mejor conexión entre ferrocarril, vehículos terrestres y puertos permitirá desahogar carreteras, reducir costos y emisiones. Sin embargo, resaltó que esto requiere inversiones estratégicas que trasciendan administraciones. ■

ASÍ LO DIJO



“La movilidad es un derecho que conlleva la ejecución de los demás derechos. Si tienes casa pero es lejana a tu trabajo o del centro de estudios se convierte en solo un dormitorio”

Claudia Salas
Diputada federal por MC