



PERIÓDICO

PÁGINA

FECHA

SECCIÓN

EL HERALDO
DE CHIHUAHUA

16/01/2023

COLUMNAS
Y
ARTÍCULOS**LILIA AGUILAR GIL**

LUNES 16 DE ENERO DE 2023

Transporte digno, ¿para cuándo?

Por: Lilia Aguilar Gil

Esta semana se oficializará lo que desde hace meses parece inminente: el alza en las tarifas del transporte público. Se habla de 2 a 3 pesos de aumento, lo que significa un gasto no menor en la mayoría de las familias chihuahuenses que habitan los dos municipios más grandes del estado, la capital y Juárez. Las condiciones económicas quizás así lo exigen, sin embargo, de no ir acompañados con mejoras sustanciales, tanto en unidades como en planeación de rutas, resultará completamente injusto.

Una movilidad adecuada significa que las ciudades deben ofrecer opciones de transporte efectivas y reducir las horas-persona que se pierden durante los traslados, y es que la mayoría de los ciudadanos viven en zonas remotas, lo que provoca un gasto en transporte mayor. De acuerdo con datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en el panorama nacional, este gasto representa 19% del gasto total de los hogares; siendo uno de los más altos entre los países del G20, donde Canadá presenta un gasto del 16% del ingreso total y Estados Unidos del 10%.

En México, las ciudades están diseñadas para los automóviles más que para las personas. Lo anterior deriva en caminos cada vez más largos para un parque vehicular cada vez mayor. Entre 1990 y 2017, los vehículos en circulación crecieron a una tasa anual promedio del 5.3%, mientras que la población lo hizo a una tasa del 1.5%. En consecuencia, las ciudades han crecido de forma horizontal, detonando barrios aislados y segregados.

El Índice de Movilidad Urbana publicado por el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO), que analizó 20 ciudades, señala que en lo que se refiere al subíndice de Contexto Urbano, es decir, las características de la ciudad y la distribución de su población, así como la dinámica de transporte, además del crecimiento y densidad de la mancha urbana, la distribución modal y algunas consecuencias de estas configuraciones, como el gasto de un usuario para llegar a su destino. En este punto, la ciudad de Chihuahua ocupa el último lugar.

Y eso no es sorpresa para nadie. No hay política pública de movilidad desde hace varias administraciones. El Vivebús se quedó en una buena idea porque jamás se invirtió en rutas troncales, pretroncales y alimentadoras, nunca se integró ni sistematizó a los concesionarios ya existentes, se dejó al “ahí se va”; y su nueva versión en Juárez, el Bravobús, parece que tendrá la misma suerte, sin esas rutas y con una ciudad con un crecimiento tan desordenado, será muy difícil que esa idea funcione por sí sola.



PERIÓDICO

PÁGINA

FECHA

SECCIÓN

EL HERALDO
DE CHIHUAHUA

16/01/2023

**COLUMNAS
Y
ARTÍCULOS**

Y todo esto es consecuencia de la poca eficiencia y transparencia en la materia, porque la verdad es que no sabemos cómo se ha dado el manejo de los recursos públicos destinados al transporte e infraestructura o si el presupuesto destinado a movilidad ha funcionado, y por eso, IMCO coloca a Chihuahua capital en el lugar número 15.

Una ciudad será más sostenible y equitativa en la medida en que incremente la accesibilidad de sus barrios, y permita la diversidad necesaria para que toda su población se mueva en un sistema de transporte intermodal, donde sea posible combinar el transporte privado (vehículos particulares, empresas de redes de transporte), el transporte público (taxis, camiones) y los sistemas de movilidad activa (bicicletas y medios no motorizados).

Las políticas públicas de movilidad brillan por su ausencia, eso es una realidad. Estaremos muy atentas a los anuncios que estará dando el gobierno del estado en conjunto con los concesionarios para saber si ambos han privilegiado a las familias chihuahuenses o bien, han optado por llevar la “fiesta en paz” y ceder a los intereses de ambos olvidándose de la ciudadanía.