



## Movilidad en CDMX

**P**ensar en la movilidad en la Ciudad de México es muy difícil, pero se puede resumir en que las vialidades de la capital de la República crecen, pero sólo para favorecer a quienes tienen un vehículo, sin importar la suerte que puedan tener quienes recorren las calles de la CDMX a pie.

Esta situación ha derivado en que no se le invierta nada al transporte público en esta ciudad capital y ahí está como muestra que pasajeros de la línea 1 del metro protestaron porque, recientemente reparado un tramo de esta línea, sigue presentando muchas fallas. Por ejemplo, problemas en el sistema de puertas de un tren de la línea, también conocida como la rosa, tuvo que ser retirado, en lo que fue una evidente falta de mantenimiento.



**ADRIANA  
MORENO  
CORDERO**

COLUMNA INVITADA

“¿Pero qué tal en la inauguración?”, repitieron justificadamente molestos los usuarios y reclamaron que se tardaron un año en arreglar la más antigua línea del Sistema de Transporte Colectivo y no se nota.

En ese mismo orden de ideas, legisladores de Movimiento Ciudadano como Laura Ballesteros, Roy Torres y Alejandro Piña, coincidieron en señalar que con el Segundo Piso del Periférico se inauguró una política de movilidad equivocada sobre la errada premisa de



PERIÓDICO	PÁGINA	FECHA	SECCIÓN
ContraRéplica	8	25/01/2024	OPINIÓN

que movilizándolo vehículos particulares, en automático se reduciría el tráfico, pero esto derivó en que la situación de la vialidad en la CDMX esté cada vez peor sin que al parecer se pueda solucionar esta situación.

No es ajeno que el Sistema de Transporte Colectivo Metro se encuentra atrapado en una grave crisis presupuestal. De acuerdo con información brindada por los mencionados legisladores y con datos de la Cuenta Pública de la Ciudad de México, el gasto presupuestal ejercido por el Metro para mantenimiento en 2020 y 2021 fue de mil 824 millones y de mil 614 millones de pesos, respectivamente, lo que muestra una reducción real del dinero que la administración local destina al servicio más importante de transporte público de la capital.

Independientemente de lo que pueda afectar ello en las elecciones

del próximo 2 de junio, los legisladores naranjas dieron a conocer algo que muchos capitalinos piensan que el Segundo Piso del Periférico ha sido desde su construcción y a 19 años de su inauguración, el monumento a la desigualdad y a la inmovilidad en la Ciudad de México.

La diputada Laura Ballesteros insistió en que con una inversión aproximada de cinco mil 068 millones de pesos, el Segundo Piso del Periférico representa una megaobra que refleja la tendencia con la que el Gobierno de la CDMX, ha manejado el gasto enfocado en la movilidad, privilegiando a la minoría de la población que usa el auto particular y en detrimento de la mayoría, más del 70% -de acuerdo con encuestas de Inegi-, que se mueve en transporte público.

---

•Periodista.  
morcora@gmail.com