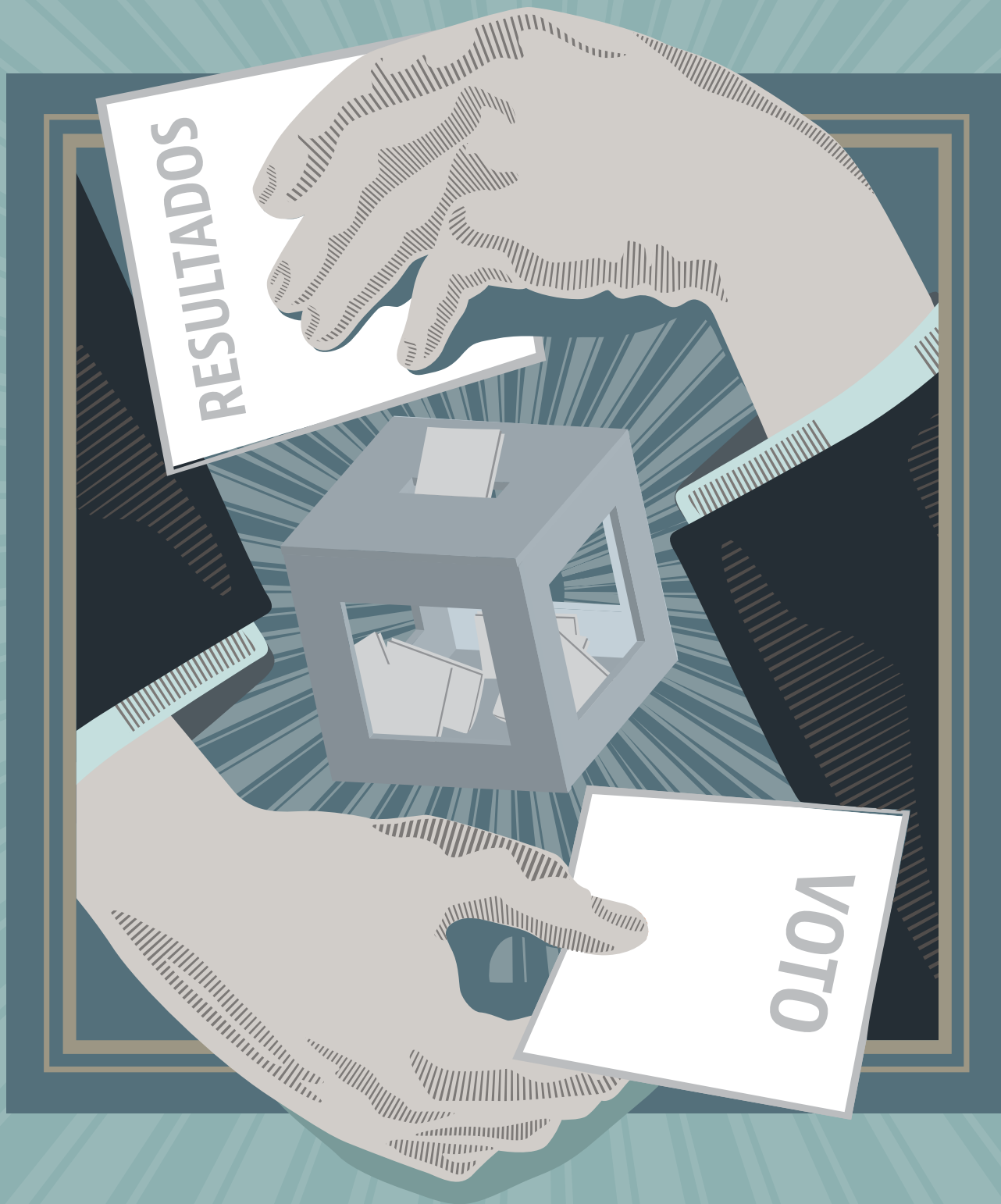


REELECCIÓN MUNICIPAL Y RENDICIÓN DE CUENTAS: ¿CÓMO LOGRAR EL CÍRCULO VIRTUOSO?



NI CÓMO MOVERSE

SR

SAÚL RODRÍGUEZ

Investigador, IMCO

Cuando cualquier mexicano piensa en tráfico generalmente piensa en la Ciudad de México (CDMX). Esto no es de extrañarse, es una de las ciudades más pobladas del mundo, por lo que suena lógico que transportarse sea una aventura diaria. Por si fuera poco, la ciudad obtuvo el penoso primer lugar a nivel mundial en congestión vial según el Índice de Tráfico de Tom Tom (compañía fabricante de sistemas GPS).¹³

La Encuesta Intercensal 2015, publicada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en parte confirma esta creencia. Solo 58% de los habitantes del Valle de México llegan al trabajo o a la escuela en menos de 30 minutos, cifra inferior al promedio de las 74 ciudades consideradas dentro del Índice de Competitividad Urbana (ICU) 2016 del IMCO (80%).

En principio podría pensarse que esta tendencia se explica porque la mayoría de la población de la ciudad se mueve en coche. No obstante, a pesar de que la CDMX concentra alrededor de la cuarta parte de la flota vehicular del país,¹⁴ menos de 20% de los habitantes reportó usar el automóvil como principal medio de transporte. Llama la atención que este valor contrasta con ciudades como Mexicali, La Paz, Nuevo Laredo, Hermosillo o Chihuahua,

donde el indicador supera 50% y al promediar con el resto de las ciudades está casi en 30%.

¿Si no es en auto, entonces en qué se mueve la gente de la CDMX? Además del automóvil, existen otras dos opciones de movilidad: medios no motorizados y transporte público. En el caso del primero, el ciclismo y la caminata, resultan ideales para recorrer distancias cortas. El segundo, por su variedad de alternativas y cobertura de rutas¹⁵ permiten cubrir trayectos más largos. Desafortunadamente, en el caso del transporte público, los empujones y las largas filas para poder subir a un camión o tren en hora pico, así como la poca comodidad durante el trayecto, son la constante para los usuarios. Según la Encuesta Nacional de Calidad e Impacto Gubernamental 2015, 24% de los usuarios de autobús o combi, 43% del Metro o tren ligero y 77% del Metrobús están satisfechos con el servicio de estos medios de transporte.¹⁶

El bajo nivel de satisfacción de los usuarios de autobús o combi no es exclusivo de la CDMX. Los datos a nivel nacional arrojan un nivel de 29%, lo cual suma poco menos de 35 millones de usuarios

13. Tom Tom Traffic Index 2016 Mexico City Profile, disponible en: http://www.tomtom.com/en_gb/trafficindex/city/MEX

14. Datos 2014 del Banco de Información del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), fecha de consulta 19/07/16.

15. Alrededor del 70% de los usuarios tanto de autobús, van, combi, Metro, tren ligero y autobuses con carriles respondieron que las rutas de transporte son suficientes, esto en la Encuesta Nacional de Calidad e Impacto Gubernamental 2015 (ENCIG) elaborada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).

16. Para medir la satisfacción se consideró el estado de las unidades, sistema de rutas, tiempos entre cada arribo, nivel de confort del viaje y trato de los operadores.

en el país, cifra 2.7 veces mayor a la registrada por usuarios de transportes masivos.¹⁷ Si bien no es viable sustituir todas las rutas de autobuses o combis por trenes o autobuses con carriles confinados, es necesario analizar en qué casos esto representa la mejor opción costo-beneficio, además de adoptar prácticas como son el buen estado y funcionamiento de las unidades, el trato de los operadores, así como el respeto por los señalamientos de tránsito y las paradas definidas.

Mejorar la calidad del transporte público impulsaría a que los ciudadanos decidieran usar este modo, no solo por ser en algunos casos su única opción sino por ser la mejor. Y para los automovilistas resultaría más atractivo volverse usuarios de transporte público. Si bien mejorar la calidad del servicio representa un paso necesario para aumentar la calidad de vida de los ciudadanos, es necesario desarrollar una visión de movilidad integral que permita alinear los incentivos con otros factores como vivienda. Esto no solo cumpliría la necesidad de movilidad, sino también ayudaría a disminuir el número de viajes, las distancias recorridas y los tiempos de traslado. Esto incluye, por ejemplo, crear incentivos orientados hacia la densificación urbana y controlar el crecimiento de la mancha urbana.

17. Encuesta Nacional de Calidad e Impacto Gubernamental 2015 (ENCIG) elaborada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).