

Editado por: Heidy Monterosa Blanco | hmonterosa@larepublica.com.co

Bogotá, Río de Janeiro y Ciudad de México tienen la peor movilidad vial

TRANSPORTE. LAS CIUDADES DE AMÉRICA LATINA PASAN EN PROMEDIO 45 MINUTOS DIARIOS EN EL TRÁFICO, MIENTRAS QUE EN LAS URBES DE ASIA Y EUROPA ESTA CIFRA SE REDUCE 50%



José Stalin Rojas
Observatorio de Movilidad Unal

“La movilidad tiene un impacto directo en los costos logísticos y de distribución de las empresas, pues de cinco días, uno se pasa en medio de un trancón”.

Ciudades de 15 minutos, sostenibles y ágiles son la solución al tráfico

De acuerdo con **Darío Hidalgo**, hay que buscar mecanismos para acercar a las personas a sus sitios de vivienda, estudio y trabajo. En ese sentido las ciudades tendrán que emprender proyectos de renovación urbana para mezclar los usos de la ciudad, esto quiere decir que hay que potencializar la construcción de vivienda en el centro de la ciudad y desplazar los centros de producción hacia la periferia, para que quienes viven allí tengan acceso a las oportunidades, como lo que están haciendo en París.

forme de tráfico 2019-2020, de las primeras cinco ciudades, cuatro son de la región. En el primero de los escaños está Bogotá, con un gasto promedio de 191 horas anuales en tráfico, y una velocidad de circulación en congestión de 9Km/h.

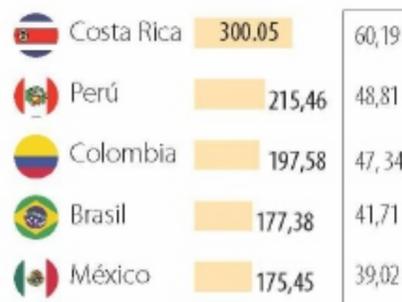
Siguiendo con el listado, en la segunda posición a nivel mundial, se ubicó Río de Janeiro, con un gasto promedio de 190 horas anuales; Ciudad de México está en el tercer lugar con 158 horas; Estambul, la única ciudad asiática que figura en la tabla, con 153 horas de tráfico anual, y finalmente, Sao Paulo que cierra los primeros cinco lugares con 152 horas y una velocidad

ÍNDICE DE TRÁFICO EN EL MUNDO 2020

Países con mayor tráfico en la región

■ Índice de tráfico (en puntos)

□ Índice de tiempo (en minutos)



Ranking de las ciudades más congestionadas del mundo
Horas de tráfico al año



Fuente: Fuente: Numbeo / Gráfico: LR-VT

Síguenos en:



www.larepublica.co
Con más sobre el índice de emisiones de CO2 de los países productores en 2020.

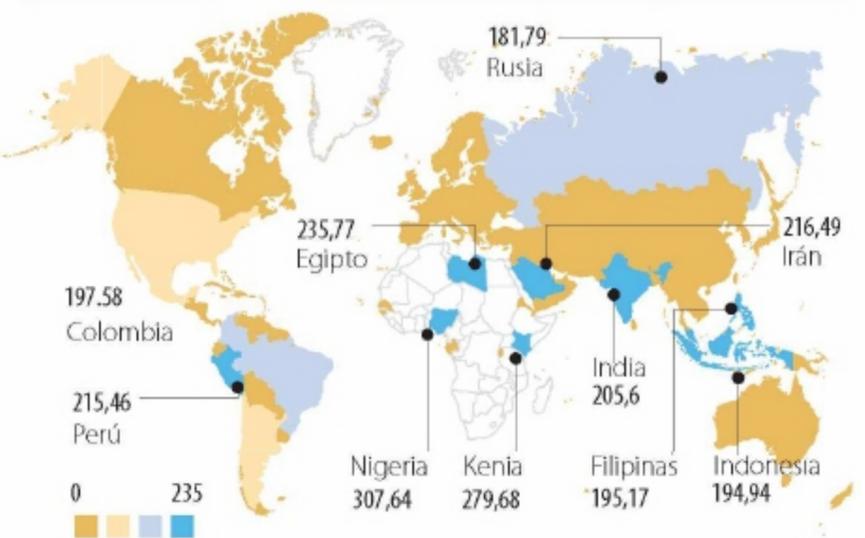
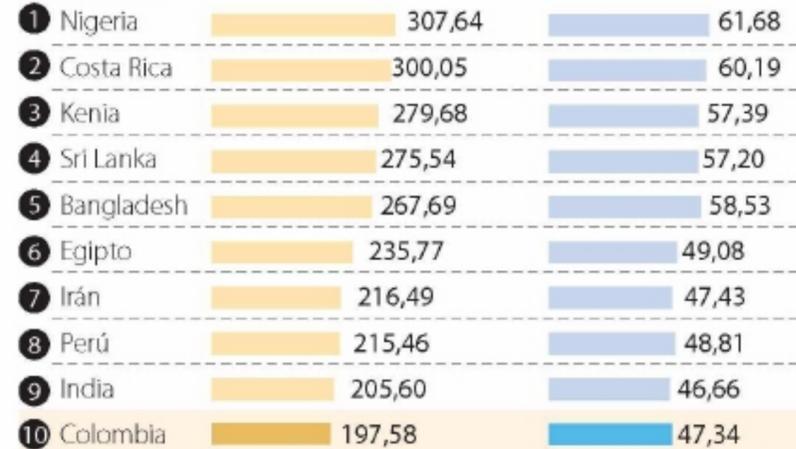
promedio de 13Km/h en medio de los taponamientos.

Respecto a esto, **Darío Hidalgo**, PhD. en planeación de transporte urbano de la *Universidad estatal de Ohio*, afirma que es erróneo realizar estos estudios midiendo solo los tiempos de viaje de quienes se mueven en vehículos equipados con tecnología que permite saber la duración de los trayectos.

Según el experto, en Colombia y sobre todo en las ciudades grandes como Bogotá, la mayoría de viajes no son realizados en carro particular, lo que quiere decir que estos índices no reflejan la realidad de la movilidad de los ciudadanos.

Sin embargo, argumenta **Hidalgo**, que, si bien los tiempos

En el mundo



de desplazamiento son un factor muy importante, hay que explorar otros aspectos dentro de la movilidad como el desarrollo urbano y el acceso a las oportunidades de educación y trabajo de las comunidades que viven en las periferias y que deben recorrer grandes trayectos a causa de la concentración espacial de las zonas de producción.

Bajo este panorama, en las tres ciudades más congestionadas del mundo, que se ubican todas en la región, el uso de transporte público es superior al de carro particular. Por ejemplo, en Bogotá 42,4% de las personas usan transporte público para moverse en la ciudad, mientras que solo 27,3% usa su vehículo propio.

Por el lado de Río de Janeiro la cifra es más ajustada, pues 38% prefieren viajar en el transporte de la ciudad, mientras 37%

lo hace en transporte privado. Finalmente, en Ciudad de México la diferencia es abismal, allí 66% de los ciudadanos viaja en carro, mientras que solo 11% usa el transporte público.

De acuerdo con **Germán Prieto**, experto en movilidad de la *Universidad Jorge Tadeo Lozano*, todo el contexto de movilidad afecta profundamente la economía de una sociedad, pues aumenta los costos de producción empresarial, los costos de transacción y hace menos competitivas las ciudades a nivel de inversión global. Sin embargo, recalca que estas mediciones excluyen a los bicisuarios y a quienes llegan a sus destinos a pie. Según **Prieto**, por esta razón no se puede inferir que las ciudades Latinoamericanas tengan la peor movilidad del mundo.

JONATHAN TORO
jtoro@larepublica.com.co