

Trancones o la nueva pandemia de salud pública

LAS GRANDES CIUDADES Y CIENTOS DE PUEBLOS MAL PLANIFICADOS EMPIEZAN A EXPERIMENTAR EL GRAN PROBLEMA DE LA MOVILIDAD Y EL ESTRÉS ORIGINADO POR NO PODER LLEGAR RÁPIDO A LOS DESTINOS

Durante la pandemia derivada del covid-19, aparecido en China el 8 de diciembre de 2019 y que encerró al mundo civilizado durante casi dos años, las personas se abstuvieron de viajar, pasear, comprar en lugares públicos y socializar, llevando a las economías a caer a sus mínimos históricos de consumo; uno de los datos más elocuentes de esa coyuntura fue que el barril de petróleo cayó a cifras negativas, algo nunca visto en la historia reciente. Los carros y las motos dejaron de venderse y todos los negocios conexos con el sistema movilidad de las personas simplemente entraron en barrena. Pero todo cambió al comienzo de este año y se experimenta en la actualidad una suerte de destorcida económica: los consumidores se volcaron a las calles y las compras aplazadas empezaron a desatrasarse colapsando los sistemas de logística internacional, la producción de microchips y toda clase de importaciones del sudoeste asiático. La sumatoria de esos factores (ahondado por la invasión rusa a Ucrania) han llevado a que la inflación sea el problema económico a derrotar en todos los países. Más allá de esa coyuntura macroeconómica que ya empieza a ceder, hay una enfermedad silenciosa que muestra sus orejas en un país como Colombia que nunca le ha prestado atención al tema: los trancones, tacos o atascos como una nueva pandemia de salud pública. Seguramente este año no se venderán 300.000 carros nuevos y quizá las ventas de motos tampoco lleguen a un millón de unidades, pero la dinámica que muestra el sector muestra que el aplazamiento de las compras de vehículos para movilizarse ya terminó y que los consumidores están desahogados adquiriendo o planeando hacerse a un automotor nuevo o uno de segunda mano en mejores condiciones. Esa renovada fiebre por montarse a un carro, moto o bicicleta para viajar, pasear, trabajar o

simplemente experimentar la sensación de “vida al aire libre”, se percibe y se explica por la larga pandemia que frustró algo que otrora era habitual. Y a esto se suma que los gobiernos locales, regionales y nacionales nunca se desatrasaron en nuevas calles, carreteras y autopistas, lo que ha generado que el “efecto trancón” esté dañando o echando a perder la nueva normalidad. Muchos carros, pocas vías, anarquía de moteros y ciclistas, son los elementos constitutivos de un coctel que camina a convertirse en venenoso, pues son la causa del estrés en la movilidad que se padece en casi todas las 40 ciudades o municipios con más de 100.000 habitantes que tiene Colombia. No hay pico y placa que valga o solución problemas como las largas horas que pasan los colombianos en sus carros para cubrir trayectos cortos. Conseguir desplazarse a más de 20 kilómetros por hora es

EL PANORAMA DEL TRANCÓN DE BOGOTÁ

Ciudades con el peor tráfico en 2021, horas al año

 Londres 148	 París 140	 Bruselas 134	 Moscú 108
 Nueva York 102	 Chicago 104	 Roma 107	 Bogotá 94

Fuente: Inrix / Gráfico: LP-ER-GR

imposible en Cali, Medellín y Bogotá. Según cifras de Inrix, el Distrito Capital es una de las 10 ciudades con el peor tráfico del mundo, ubicándose, para 2021, en el puesto ocho con un total de 94 horas perdidas en trancón, a una velocidad promedio de 17,6 kilómetros por hora. Lo mismo se puede decir de las otras cuatro o cinco grandes capitales, sin que las autoridades del transporte y de salud pública hagan lago drástico para solucionar una problemática que crece. Quizá esta pandemia nuevamente vuelva a encerrar las personas en sus casas, ahora por decisión propia porque simplemente no pueden transitar.



Escuche el podcast del editorial

PERSONAJE DEL DÍA



JOSÉ ANTONIO OCAMPO
MINISTRO DE HACIENDA

El ministro de Hacienda estuvo en la instalación del Foro LR ‘Hacia dónde crece Colombia’, en donde destacó que son tres los retos de su agenda personal para enfocar el trabajo de la cartera: lo social, el desarrollo productivo y el desenlace de la reforma tributaria.