SENER | CONUEE
SECRETARÍA DE ENERGÍA
COMISIÓN NACIONAL PARA EL USO EFICIENTE DE LA ENERGÍA

OPCIONES DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD URBANA

Movilidad y transporte
Febrero/marzo 2019

"Gestión de la movilidad" se le denomina a un conjunto de estrategias para hacer un uso más eficiente de los recursos de transporte, en lugar de aumentar su oferta; y esto se aplica a vialidades, plazas de aparcamiento y otros equipamientos asociados a vehículos motorizados. La gestión de la movilidad se centra en buscar soluciones alternas para el desplazamiento de personas y mercancías; por lo tanto, da prioridad al transporte público, al uso compartido del automóvil y al transporte no motorizado, especialmente en un contexto urbano saturado por los congestionamientos de tránsito.

Tipos y características de la gestión de la demanda de transporte.

La gestión de la movilidad incorpora una variedad de estrategias que mejoran las opciones de viaje, fomentan el uso de sistemas de transporte de bajo costo y presentan un menor impacto en el medo ambiente.

Las estrategias por implementar dependen de las condiciones demográficas, geográficas y políticas de la ciudad. En general, es mejor aplicar varias estrategias y no emplear una sola; la mayoría de estas tiene impactos que afectan solo a un pequeño porcentaje del número total de viajes. Por lo tanto, rara vez se consideran como la solución más efectiva para los problemas de movilidad.

Las estrategias de gestión de la movilidad pueden tener un impacto acumulativo, es decir, el impacto total es mayor que la suma de los individuales. En este sentido, es esencial evaluar un programa de gestión de la movilidad como un paquete y no como estrategias individuales aisladas.

Los programas efectivos generalmente combinan incentivos para usar modos alternativos y limitan el uso de automóviles. En comparación con los proyectos de expansión de la capacidad vial que resultan más costosos, un conjunto de estrategias complementarias de gestión de la movilidad suele ser más eficaz para reducir la congestión urbana.

Mejorar las opciones de movilidad (factores atractivos)

Hay muchas formas de mejorar las opciones de movilidad, tales como aumentar la frecuencia y disponibilidad de modos alternativos, perfeccionar la información del usuario y hacerla más asequible.

Mejorar las conexiones entre estos modos también impacta positivamente en las opciones de movilidad, por ejemplo, proporcionando espacios de estacionamiento para bicicletas en las estaciones de transporte público, o haciendo que las tiendas ofrezcan servicios de entrega a clientes a pie o en el transporte público. Otras medidas de apoyo

incluyen aumentar la seguridad del usuario, mejorar su estatus social y crear asociaciones que brinden un mejor acceso a estos modos alternativos.

El famoso "carsharing" que representa un servicio de alquiler de automóviles ubicados en distintas partes de la ciudad, está diseñado para reemplazar la posesión de un vehículo individual; ha sido un sistema empleado en muchos barrios de Europa y se ha reflejado un beneficio colectivo, ya que las personas no invierten en la adquisición de un vehículo propio y tienen la opción de solamente utilizarlo cuando ellos lo requieran.

Algunas de las medidas para limitar el uso del automóvil pueden ser:

- Reasignación de áreas viales
- Gestión de plazas de aparcamiento
- Políticas de precios del combustible
- Diversas medidas económicas

En los últimos años, Bogotá ha implementado varios programas para reducir el uso del automóvil. Por medio de un sistema que restringe la circulación de automóviles individuales de acuerdo con sus matrículas establecidas en el año 2000, el resultado de este programa es que 40% de los automóviles no pueden circular durante las horas pico. En el programa inicial, cada automóvil estaba sujeto a esta restricción 2 días a la semana, o bien, una reducción diaria en el tiempo de viaje de aproximadamente 48 minutos, así como una disminución en los niveles de contaminación. El consumo de combustible cayó un 10.3%. Desde 1974, Bogotá ha estado promoviendo ciclovías (carriles exclusivos para las bicicletas) y cerrando las principales carreteras a vehículos motorizados durante 7 horas los domingos; 120 kilómetros de las principales arterias de la ciudad están abiertos para que las personas puedan andar en bicicleta, trotar y reunirse; más de 1.5 millones de personas se concentran cada fin de semana en estos espacios.

Se ha lanzado una nueva tradición, que cierra los mismos 120 km dos noches antes de Navidad para que los ciudadanos puedan admirar las decoraciones e iluminaciones. Casi la mitad de la población de la ciudad, de 3 millones de personas de todas las edades y categorías sociales, se beneficia. Esta iniciativa genera un fuerte sentido de comunidad.

Otra medida colectiva lanzada en Bogotá es "el día sin automóvil", que se celebra el primer martes de febrero desde el año 2000: aproximadamente, 8 millones de personas en la ciudad salen a trabajar y dejan sus autos en casa, y en verdad funciona. El 98% de las personas va a la escuela o a trabajar y lo hace en autobús, bicicleta o taxi, y todos apoyan la iniciativa.

En el referéndum celebrado en octubre de 2000, el 64% de los votantes aprobó la introducción de un día sin automóviles. Las encuestas realizadas en 2002 confirmaron que el 83% de la población apoyó la medida. La importancia de este ejercicio, que va más allá de los problemas de transporte o medio ambiente, es la integración social. Personas de todos los niveles socioeconómicos se encuentran en igualdad de condiciones.

Reasignación de espacios viales

El espacio vial es un recurso limitado y valioso que debe ser administrado por las ciudades para apoyar los objetivos estratégicos.

En muchas situaciones el tránsito y el espacio de estacionamiento se pueden reasignar a modos más económicos, como líneas ferroviarias, carriles para vehículos de alta ocupación, vías reservadas para autobuses y vehículos compartidos en miniván o automóvil, carriles para bicicletas, aceras y espacios verdes.

Otra medida importante es la disminución del tránsito, que tiene como objetivo reducir el número de automóviles mediante un buen diseño urbano que pueda repensar el uso de la vialidad designando al transporte público y a la bicicleta un espacio preferencial.

El estrechamiento de la vialidad permite convertir las arterias de alta velocidad para automóviles en calles atractivas y multimodales que enfatizan el tránsito local y los peatones. También es esencial revisar las especificaciones de diseño de las nuevas carreteras y asegurarse de que todos los modos se incorporan en la nueva construcción.

En las vialidades con mucho tránsito, también se deben proporcionar aceras, así como los elementos necesarios de mobiliario urbano para autobuses y estacionamiento de bicicletas.

Bibliografía:

- Sustainable Urban Mobility in Developing Countries E-LEARNING COURSE, UNITAR, GTZ.
- Transporte Sostenible: TRADUCTOR Y PROLOGUISTA: Ana Holst, The Language Firm, S.A. GIZ.
- Ciudades con velocidad y movilidad múltiples: un desafío para los arquitectos, urbanistas y políticosSantiago, 2005.

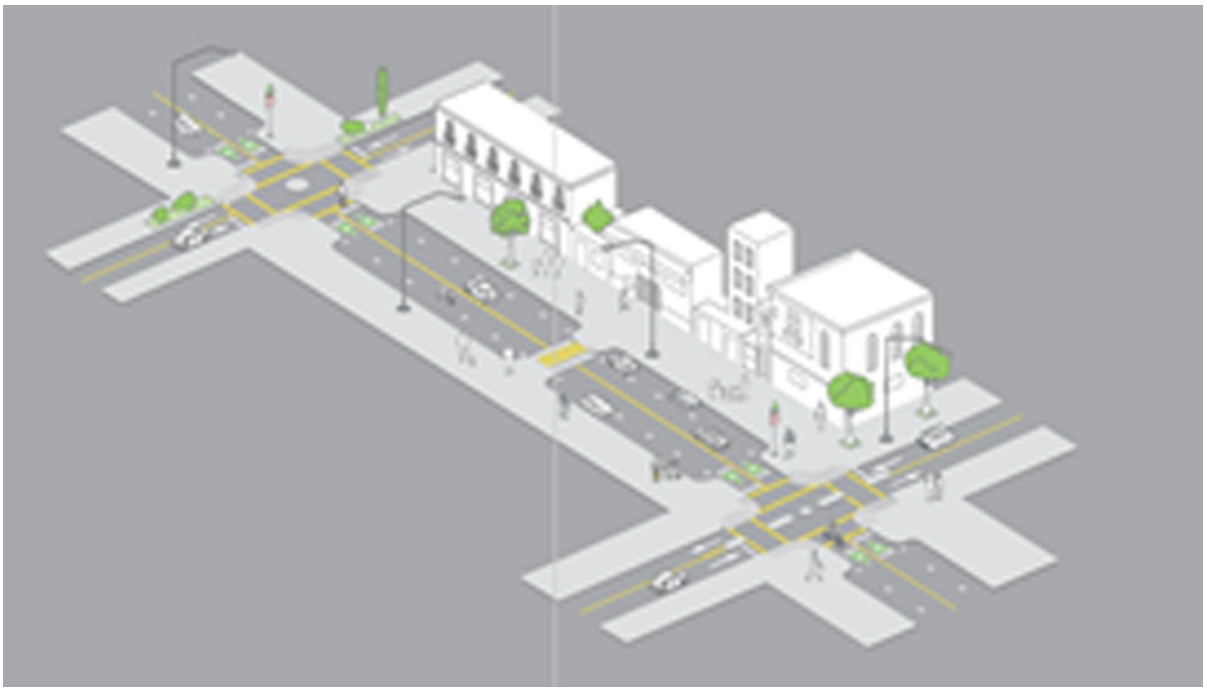

Imagen 1. Diseño vial con la incorporación de todos los sistemas de transporte.

Av. Revolución 1877, Loreto, Ciudad de México. C.P. 01090, Tel. (55) 3000 1000
Ext. 1211, 1202, 1214, 1215. asistencia_transporte@conuee.gob.mx

CONUEE
@CONUEE_mx / @Ctransp

Elaborado en la Dirección de Movilidad y Transporte
Colaborador: Carmen Paulina Romo de Vivar Arriaga