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

# POLÍTICAS PARA LA MOVILIDAD URBANA

*Movilidad y transporte*
*Febrero/marzo 2019*

Las ciudades son entes en constante proceso de evolución y transformación; más de la mitad de la población mundial reside actualmente en ciudades (54.6% o 3,600 millones de personas), y se espera que para el 2050 este número aumente al 70%, es decir, que más de 6,000 millones de personas vivirá en urbes: 64% de estas en los países en desarrollo y 86% en los desarrollados. La ciudad es el principal motor de la economía actual, en donde se genera en promedio el 80% del PIB a nivel mundial.

Por este motivo, las políticas de transporte y desarrollo urbano son una prioridad para la mayoría de las ciudades en el mundo; estas políticas tienen como principal objetivo elevar la calidad de vida de sus habitantes, buscando soluciones innovadoras en acciones urbanísticas, arquitectónicas, paisajistas, ingenieriles, económicas, sociales, políticas y ambientales.

## *Políticas en países desarrollados y en desarrollo*

En el mundo, la situación económica y política varía entre los países, incluso, dentro de las propias ciudades; la igualdad de acceso al transporte está lejos de ser una realidad. Los países desarrollados cuentan con transporte público de calidad y opciones de movilidad, ya sean colectivas o individuales, mientras que, en los países en desarrollo, el bajo ingreso promedio no permite que la mayoría de los residentes tenga acceso al transporte motorizado individual, lo que la hace dependiente de otros modos; y cuando no existe un transporte público de acuerdo a sus necesidades, solo tiene la opción de desplazarse caminando o en bicicleta. A medida que las ciudades se expanden por el aumento de su población, los tiempos de viaje se incrementan constantemente y el acceso a los servicios básicos se vuelve cada vez más complicado.

*Ilustración 1.- Ciclistas transportándose en bicicleta.*
*Fuente: Carlos Flipe Prado.*

Desafortunadamente, el deterioro de las condiciones de transporte está perjudicando la economía de muchas ciudades grandes, las urbes de gran extensión requieren infraestructuras adaptadas, mientras que en las ciudades más densas sigue siendo, económica y físicamente, imposible evitar la congestión mediante la construcción de vialidades.

## *Políticas de "movilidad sustentable"*

Las políticas públicas deben ir orientadas a una "movilidad sustentable", es decir, fijar como principales objetivos el desarrollo de transporte e infraestructura para apoyar el acceso local, así como a la infraestructura sostenible, innovadora y segura.

De acuerdo con Jeffry Kenworthy (1999), existen cinco políticas que forman la base para reducir la dependencia del automóvil:

1. Moderación de la circulación para reducir las velocidades dentro de los entornos urbanos, para que estos puedan ser más humanos, más adecuados y seguros para otros modos de viaje.
2. La calidad del transporte público, el ciclismo y el caminar deben garantizar alternativas reales para reducir el uso del automóvil.
3. Crear centros de barrio multimodales con un uso del suelo mixto y con una alta densidad, que reduzca la necesidad de desplazamientos y se conecte a un transporte público de calidad.
4. Control del crecimiento en las periferias, para evitar la expansión urbana y reorientar los desarrollos hacia los centros urbanos.
5. Mejor asignación de los recursos destinados al transporte, para cubrir los costos externos y utilizar los ingresos para construir una ciudad sostenible basada en las políticas anteriores.

## *El caso de las ciudades mexicanas*

En las ciudades mexicanas se han desarrollado políticas de transporte y desarrollo urbano que

*Ilustración 2. Requerimientos de espacio de varios modos.*
*Fuente: Carlos Felipe Prado.*

han ido encaminadas a la "*movilidad sustentable*", es decir, se han tomado decisiones que han favorecido la calidad de los medios de transporte colectivos; un ejemplo claro es el BRT, que es un sistema de transporte público masivo basado en autobuses articulados, diseñado específicamente con servicios e infraestructuras para mejorar el flujo de pasajeros.

En el caso de la CDMX, al ser una ciudad de gran tamaño, presenta un particular proceso acelerado de crecimiento urbano en distintas dimensiones, que suele generar problemas que se expresan en:

- *Estructura de la ciudad*: cómo se ha desenvuelto espacialmente, bajo el influjo de fuerzas políticas, económicas, etcétera.
- *Demográfica*: existen necesidades crecientes en cuanto a la demanda de espacio.
- *Transporte*: el impacto por emisiones, congestión, áreas sin servicios o con servicios precarios.
- *Equipamientos*: accesibilidad variable a equipamientos básicos como lo son: salud, educación, justicia, comercios, seguridad, comunicaciones, etcétera.
- *Áreas verdes*: disposición y disponibilidad de áreas verdes para los habitantes.

Otra particularidad que tiene la Ciudad de México es que es considerada como lugar de inversión o consumo y que, en consecuencia, genera impactos territoriales negativos y transformaciones urbanas no deseadas, como los altos índices de incremento en el tránsito vehicular, falta de abastecimiento de equipamientos, deficiencia en los servicios, hacinamiento en viviendas.

## *Elaboración de políticas*

Las políticas requieren un serio análisis del problema para encontrar las soluciones óptimas y sistemáticas, que involucren a las demarcaciones vecinas, teniendo siempre como prioridad el beneficio colectivo; las políticas de transporte y movilidad deberán tener siempre como primeros beneficiarios al peatón, los transportes no motorizados y el transporte público.

A nivel mundial, de acuerdo con el BID, los países desarrollados se han fijado metas claras para el año 2050, las cuales se implementarán mediante políticas de "movilidad sustentable" basadas en los siguientes ejes:

- En las ciudades deben desaparecer gradualmente los automóviles que utilizan combustibles tradicionales, dando espacio a automóviles con nuevas tecnologías que tengan una menor emisión.
- Incrementar en la aviación, en un 40%, la participación de los combustibles sostenibles bajos en carbono.
- Reducir en al menos 40% las emisiones de combustibles de búnkeres en el transporte marítimo.
- Pasar el 50% de los usuarios de carreteras a otros modos de transporte, como ferrocarriles o transporte marítimo.
- Las alternativas al uso de vehículos individuales, como caminar, andar en bicicleta y usar el transporte público, deberían ser más atractivas y seguras.
- Los ciudadanos podrán optimizar su viaje a través de conexiones eficientes entre diferentes modos de transporte.
- Las autoridades públicas promoverán la comodidad y reasignarán el espacio disponible como una medida de reducción de la congestión urbana.

## *Conclusión*

La planificación urbana y de transporte es esencial para tener una mejor calidad de vida en las ciudades; se debe alentar la desconcentración de las actividades, para que exista una mejor movilidad y así poder reducir los tiempos de trasladado dentro de las ciudades. Aunque hasta la fecha ninguna política pública ofrezca una solución integral a los problemas de transporte asociados con el crecimiento urbano, sigue siendo posible identificar ciertos elementos de cada política que pueden promoverse como componentes sólidos de una estrategia de desarrollo urbano.

## *Bibliografía*


- Sustainable Urban Mobility in Developing Countries E-LEARNING COURSE, UNITAR, GTZ.
- "*Políticas de eficiencia energética y medidas*" en el texto de referencia para formuladores de políticas públicas de ciudades en desarrollo: TRANSPORTE URBANO Y EFICIENCIA ENERGÉTICA, Transporte Sostenible: TRADUCTOR Y PROLOGUISTA: Ana Holst, The Language Firm, S.A. GIZ.
- Road Pricing: The Economic and Technical Possibilities. Ministry of Transport (1964), Smeed Report, Londres.
- "*Optimization on Traffic*" Journal of Transport Economics and Policy, Vickrey, W. (1967).

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