

Situación actual y tendencias en el transporte urbano en México



Julio 2013

La importancia de la movilidad en las ciudades



Las ciudades conforman el motor de la economía de las naciones. De su funcionamiento y organización dependen:

- **La productividad y competitividad de los países.**
- **Las economías de aglomeración de forma efectiva.**
- **La competitividad de la economía nacional y con la calidad de vida de una porción cada vez mayor de la población.**

México y su urbanización



88.5 millones

de mexicanos viven en ciudades



100 millones

de viajes diarios se generan en las 93 ciudades de más 100 mil habitantes

México y su reparto modal



60%

Utiliza el transporte público

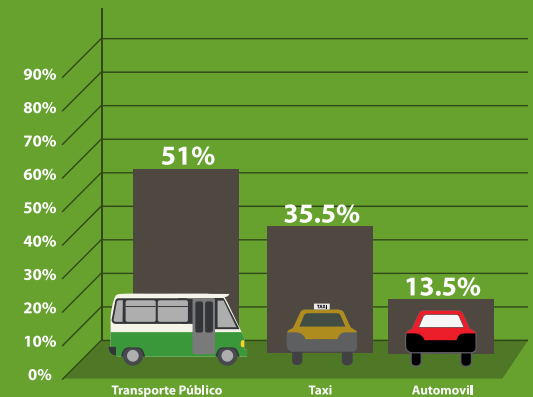
Características general de la movilidad urbana en México



➤ Ciudades turísticas:

Patrón lineal de crecimiento
Transporte público urbano es de mediana calidad. Participación importante del taxi en los viajes totales.

Reparto Modal Principales Zonas Urbanas



La sustentabilidad de las ciudades en crisis





6.3%

La tasa de crecimiento de la motorización de 2000 a 2010

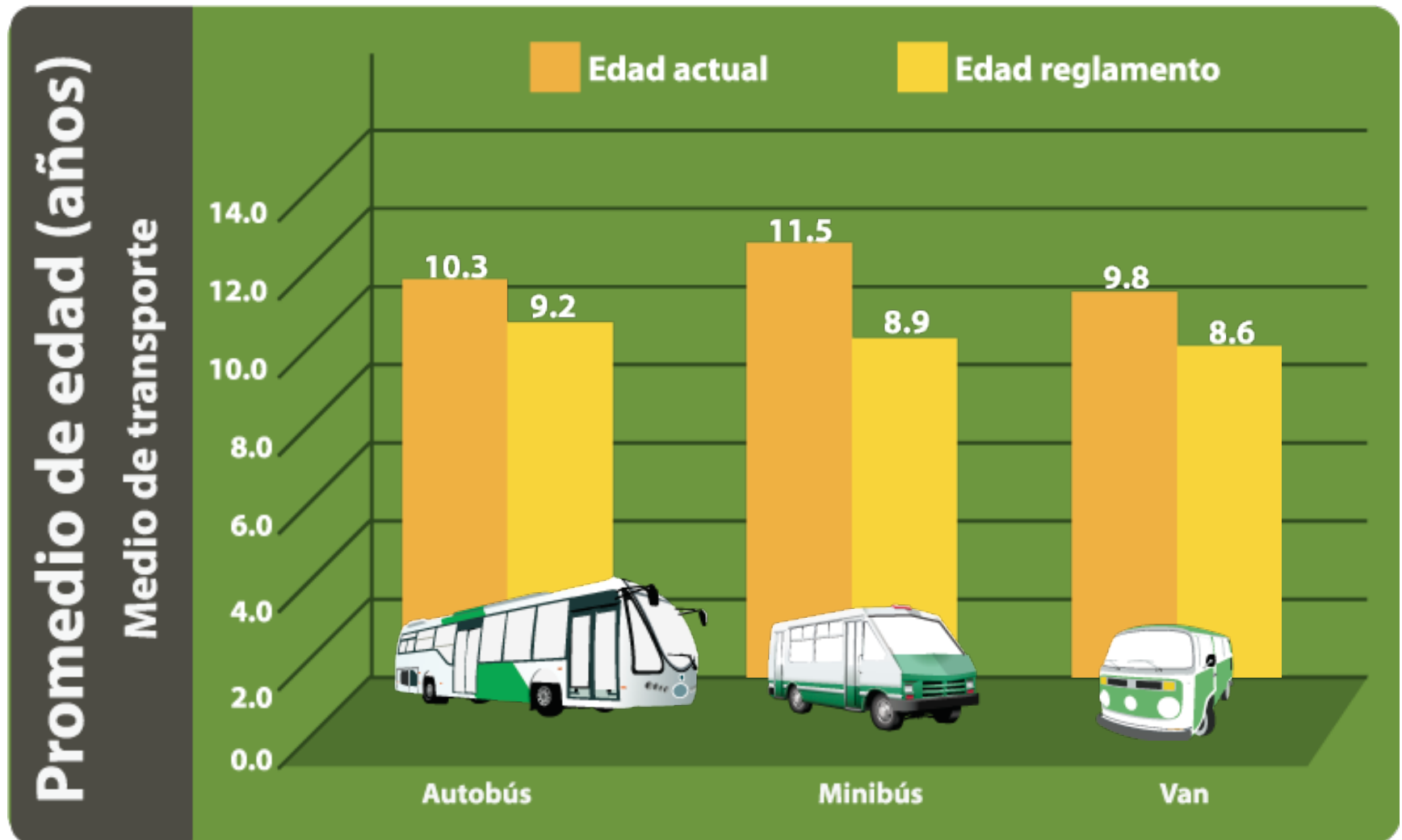
Tiempos de viaje cada vez más prolongados



La velocidad promedio de los viajes, que ha disminuido significativamente en los últimos 20 años:

- En el Distrito Federal la velocidad promedio ha bajado de 38.5 km/hora en 1990 a 17 km/hora en 2007.

Bajos niveles de confort de los desplazamientos

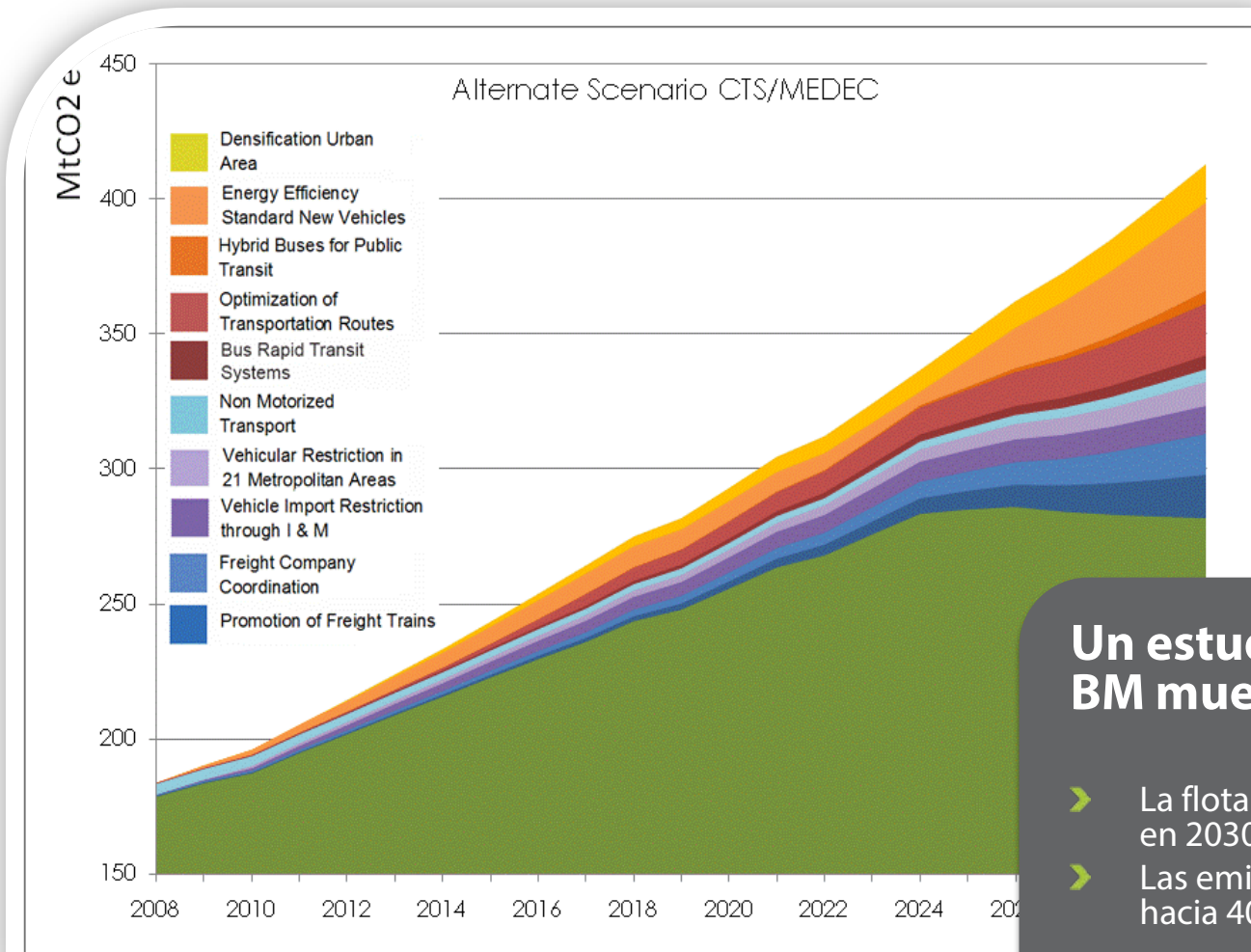


Seguridad Vial

- Más de **17,000 muertes** al año.
- Más de **350,000 lesiones** graves al año.
- **4,868** personas atropelladas.
- Primera causa de muerte entre 5 y 35 años de edad.
- Segunda causa de orfandad en el país.
- Segunda causa de discapacidad motora permanente.
- **1.7 del PIB** nacional = **10 billones** de dólares al año.



➤ **15%** de todos los accidentes involucran al transporte público de pasajeros



Un estudio conjunto con el BM muestra:

- La flota nacional pasará a 70 millones en 2030
- Las emisiones de GEI se duplicarán hacia 400 MtCO₂e

Las múltiples causas de la situación actual

En los últimos 30 años la población de México se duplicó, pero la superficie de sus ciudades creció 7 veces

Distante, Disperso y Desconectado

Financiación orientada al auto



23%

de los recursos federales se destinan a la movilidad

Dimensión Institucional

Organización institucional con notables carencias en todos sus niveles:

- Carencia de personal para llevar a cabo las tareas.
- Pobre mantenimiento de bases de datos.
- La planificación, regulación y monitoreo del sector es limitado y de corto plazo.
- Las funciones están limitadas por la duración de la administración, con escasa continuidad en los programas.

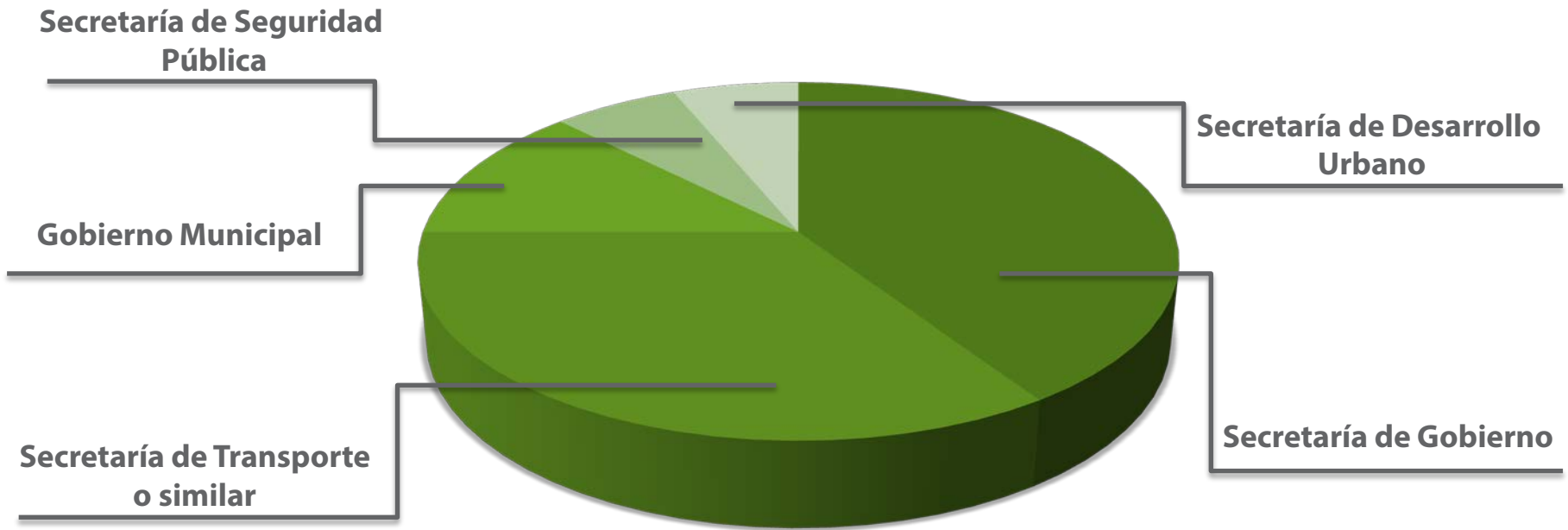
Modelo de Operación

A photograph of a green bus and a green van on a street. The bus is on the left, and the van is on the right. Both vehicles have "IZAZAGA" written on their front windows. The background shows a building with a corrugated metal roof and a tree.

La operación del servicio de transporte público urbano se caracteriza por el modelo denominado “hombre-camión”

- Manejo descentralizado de las funciones
- Limitada formación empresarial
- El mantenimiento de las unidades es correctivo y no preventivo

Instituciones que realizan la Gestión Pública



La regulación y el control del tránsito y transporte urbano en México dependen de los gobiernos estatales, variando en cada Estado:

- Esta función está localizada principalmente en las Secretarías de Gobierno de los estados.
- También hay funciones relevantes en las Secretarías de Transporte o similar.
- En pocos casos el transporte está regulado por el municipio.

Dificultades en el modo de organización



Retos: Transformación

Pasar del hombre-camión

a empresas organizadas



Limitaciones para Renovación del Parque Vehicular

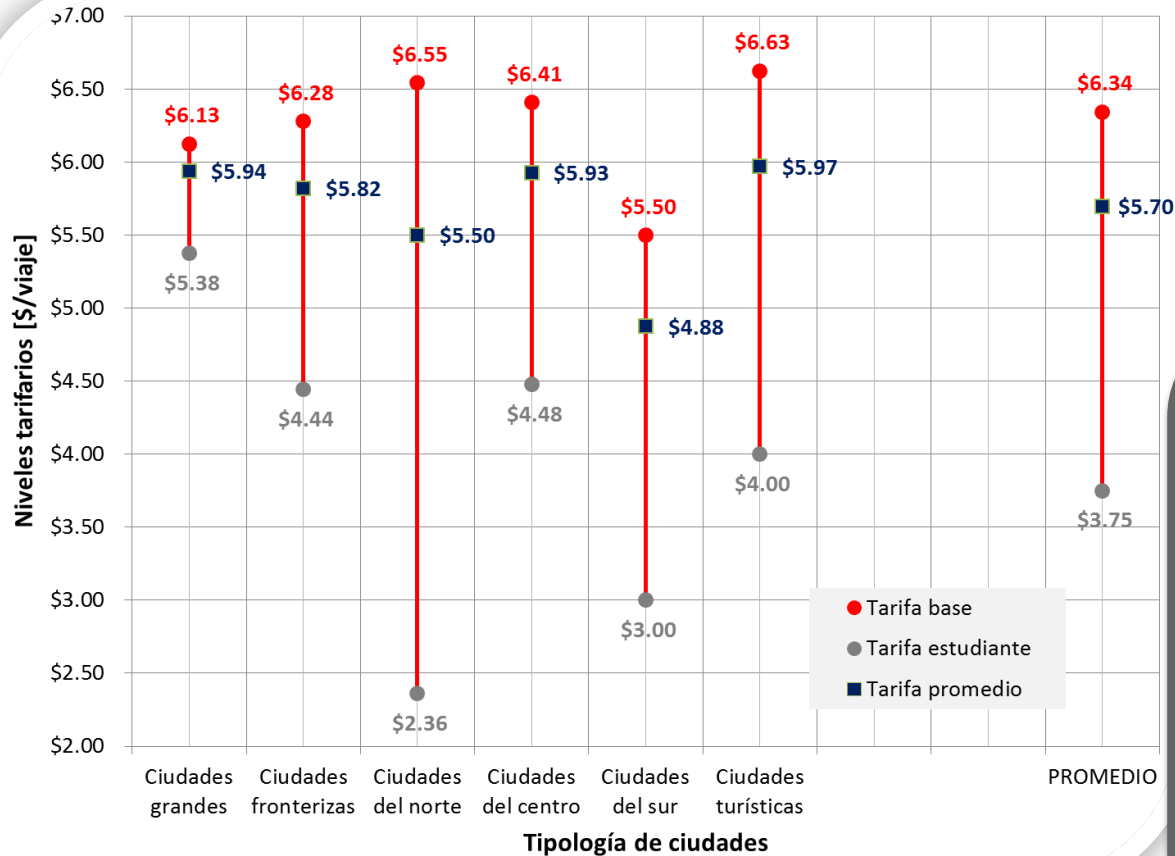
Limitada producción de combustibles ultra bajos en azufre que requieren los vehículos con mejor tecnología

- El Diesel UBA (DUBA) se produce solo en 4 de las 6 refinerías de Pemex
- Pemex tendría que estar suministrando DUBA a todo el país desde septiembre de 2009. Se espera que el suministro este para el 2014.

Falta de créditos acorde a las necesidades de los transportistas



Estructura Tarifaria



Subsidio por parte del transportista:

- 12% en las grandes ciudades;
- 64% en las ciudades del norte

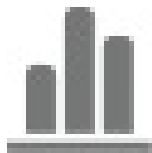
La creación de empresas genera
productividad, rentabilidad social

Bajo el esquema actual (hombre-camión)

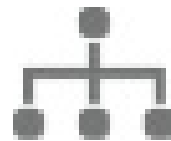


Estos costos son internalizados por el concesionario, hay subsidios invisibles y una ineficiencia del mercado

Para generar empresas hay que generar
recursos para cubrir estos costos:



Fiscales



Formalización laboral



Gestión

Falta de voluntad política para impulsar medidas que racionalicen el uso del automovil

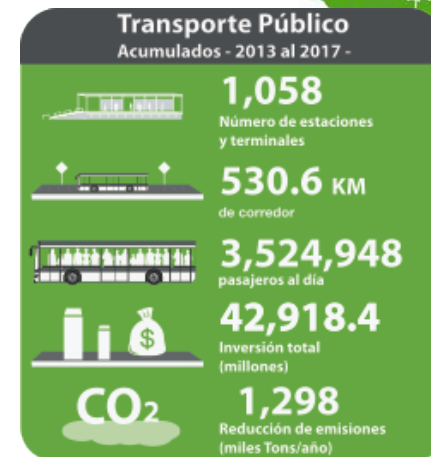
- Facilidades crediticias para comprar autos
- Incentivos fiscales y subsidio a la gasolina
- Segundos Pisos
- Eliminación de la tenencia



Avances en los últimos años

Participación del Gobierno Federal en temas de transporte y movilidad:

- Apoyo programático al transporte urbano mediante el PROTRAM.
- Apalancamiento del capital privado.
- Avances en la planificación racional del transporte.
- Gestión de mejores políticas ambientales y sociales.
- Acceso a fondos concesionales de cambio climático y de banca de desarrollo.



Conclusión

- La modalidad prevaleciente en la movilidad urbana no es sostenible y presenta un alto costo social
- La calidad de la movilidad como los impactos negativos del sistema de transporte podrían empeorar debido:
 - la creciente motorización;
 - la tendencia al transporte individual; y
 - la expansión de las ciudades con un patrón disperso.
- Cambio de paradigma en la movilidad urbana en cumplimiento de varios objetivos de política pública de orden nacional vinculados a:
 - la competitividad de la economía;
 - la calidad de vida de la población; y
 - la preservación del medioambiente

Hacia una Política Nacional de Transporte Urbano

1. Establecer una organización institucional en el gobierno nacional.
2. Fortalecer las entidades locales y los mecanismos de articulación entre los varios niveles de gobierno.
3. Establecer fuentes de financiamiento para los instrumentos de política.
4. Desarrollar instrumentos para para apalancar los objetivos de la PNTU.
5. Promover el desarrollo de conocimiento, tecnología, la innovación, y recursos humanos.

Gracias!

Dr. Abel López
Sistemas de Transporte
CTS EMBARQ México
ablopez@embarqmexico.org