

# MOVILIDAD, CALIDAD DE VIDA, CRECIMIENTO Y SOSTENIBILIDAD

Ester Litovsky

Gerente de Planeamiento Estratégico y Control de Gestión

Metrovías S.A.

# 1| Urbanización y movilidad en América Latina

- El proceso de urbanización es continuo y muy fuerte en todo el mundo
- América Latina no es la excepción: actualmente el 79% de la población vive en áreas urbanas
- Las ciudades crecen mucho y crece el ingreso per cápita
- Las áreas metropolitanas presentan una gran variabilidad en sus densidades
- Las ciudades crecen más en extensión que en población



## 2| Urbanización y movilidad en América Latina

- Se complica seriamente el tema de la movilidad:
  - aumenta la tasa de generación de viajes de algunas zonas
  - el transporte público no puede dar una solución
  - crece la tasa de motorización
  - se tienen que hacer viajes cada vez más largos, muchos en vehículos privados, gran parte del tiempo y costo dedicado a viajar
  - Aumenta la tasa de emisiones
- Se ve gravemente afectada la sostenibilidad





# 1| Urbanización en América Latina: El caso de México

- La política de vivienda social en México fue tomada como una política de Estado
- Como política de vivienda fue muy exitosa: accedió a créditos hipotecarios una masa de población que jamás lo hubiera soñado
- Pero esas viviendas se construyeron en lugares muy alejados del centro, con un uso del suelo exclusivamente residencial
- Hoy existe un alto porcentaje de gente que compró las viviendas y las tiene deshabitadas (en algunos municipios llega al 35% del total de las viviendas), por el tiempo y costo de viaje que les representan los viajes hogar - trabajo
- Esta baja densidad hace inviable la implantación de transporte público, por no tener una masa de demanda razonable



## 2| Urbanización en América Latina: El caso de México





### 3| Urbanización en América Latina: El caso de México



## 4| Urbanización en América Latina: El caso de México





# Urbanización en América Latina: el caso de México. Sus conclusiones

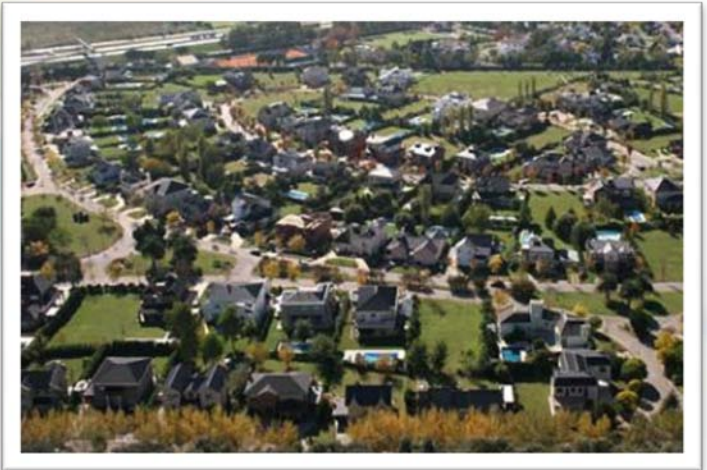
- Los estudios dan cuenta de que este modelo de crecimiento urbano ha tenido altos costos económicos, sociales y ambientales
- Se requiere modificar este modelo hacia otro que permita densificar la ciudad y planear el transporte y la movilidad para mejorar la productividad, competitividad y la calidad de vida de la población
- Se debe planear simultáneamente la política de vivienda social, de mejoramiento del entorno urbano, recuperación y revitalización de espacios públicos y transporte
- Se recomienda firmemente articular la planificación urbana con la política de vivienda y movilidad





# 1 | El proceso de suburbanización en América Latina

- El proceso de expansión de la ciudad hacia las periferias (suburbanización) no se da solamente con las viviendas sociales
- Parte de la población con muy buen poder adquisitivo ha optado por vivir lejos del centro, provocando cambios en el tamaño y la forma urbana
- El crecimiento hacia la periferia de baja densidad contribuye a la congestión de los accesos al centro de la ciudad
- Los costos y beneficios de esta dispersión urbana no son fáciles de medir
- Los costos y beneficios que perciben los individuos no son los mismos que percibe la sociedad, ya que existen fuertes externalidades



## 2| El proceso de suburbanización en América Latina

- Se deben determinar los efectos de la forma urbana para la competitividad de la economía nacional, las tasas de crecimiento económico de largo plazo y la calidad de vida de los ciudadanos
- Estudios realizados en distintas ciudades del mundo indican que niveles altos de inversión en transporte público están asociados a mayores niveles de PBI per cápita, pero esto es válido sólo donde se verifican ciudades compactas





# 1| Beneficios de las economías de aglomeración

- Estos beneficios son producto, entre otras cosas, de las economías de escala en la provisión de instalaciones y servicios públicos
- La reducción de los costos de transporte por la reducción del tiempo de viaje o el incremento de la oferta de transporte público, amplía potencialmente el mercado para las empresas y también mejora la oferta laboral
- Los beneficios externos que se obtendrían de las actividades de producción y consumo de las empresas y los particulares provocan la aglomeración en las ciudades



## 2| Beneficios de las economías de aglomeración

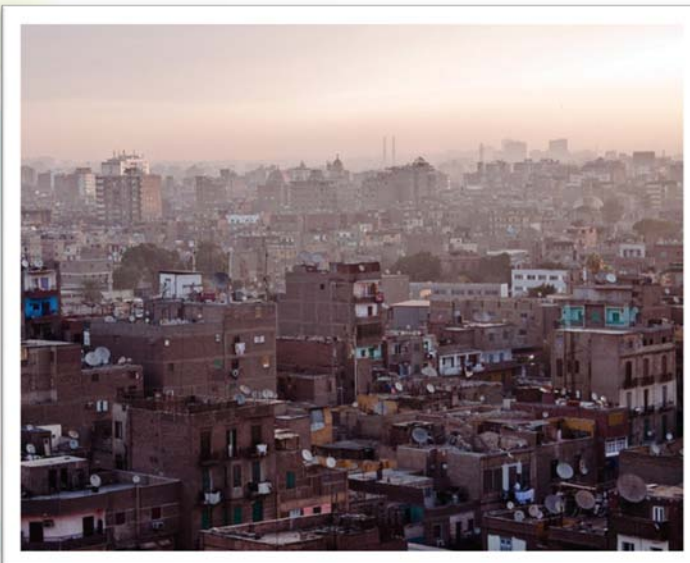
- También se mejora la productividad de las empresas a través del intercambio del conocimiento de la gente más experimentada hacia los más jóvenes y en el derrame del conocimiento y el intercambio entre investigadores y productores.
- Dada la importancia de la comunicación directa y los requerimientos de proximidad espacial, mucha de la interacción e intercambio de conocimientos ocurre al nivel de las ciudades
- En consecuencia, las economías de aglomeración son centrales para aumentar la productividad de bienes y servicios de la economía
- El crecimiento a largo plazo de las áreas urbanas define el crecimiento económico y social de los países





# 1| Planificación no coordinada: sus costos

- Las políticas de desarrollo urbano, vivienda y movilidad urbana deben tener un comando común
- La carencia de planes integrados está mostrando efectos altamente negativos en la calidad de vida de los ciudadanos y en el crecimiento de los países
- Las inversiones que se llevan a cabo en cada una de estas áreas sin planificación, no redundan en los beneficios esperados



## 2| Planificación no coordinada: sus costos

- Crear islotes dispersos de viviendas sociales dificulta la implantación de transporte público eficiente (ya sea a través de buses, tranvías o cualquier otro sistema), promoviendo el uso del automóvil particular o la aparición de transporte informal, con los riesgos en la seguridad que ésto conlleva
- Los costos ambientales del transporte crecen en este caso significativamente, tanto la contaminación local como los gases de efecto invernadero y el incremento del consumo de combustibles no renovables





# Los beneficios de los usos de suelo mixtos

- El aislamiento y la desconexión sólo permiten la construcción de viviendas y no favorecen la instalación de comercios
- Los asentamientos más compactos proporcionan un mejor acceso y fomentan el uso de modos de transporte adecuados y saludables
- Un esfuerzo considerable debe ponerse en las áreas de desarrollo del transporte donde la accesibilidad con un transporte público de alta calidad es combinado con el desarrollo de oficinas, viviendas residenciales, actividades de ocio y comercio al por menor, todos muy cerca unos de otros
- Donde existen usos de suelo mixtos, densidades altas y buenas condiciones ambientales se garantiza tanto el rendimiento económico como la vitalidad de las ciudades, y con ello la calidad de la vida de los ciudadanos
- Todas las jurisdicciones involucradas deben coordinar esta regulación

- La solución pasa por ordenar el sistema de transporte en las ciudades medianas y grandes, implantando sistemas integrados que incorporen modos masivos en los tramos de mayor densidad, alimentados por modos de menor capacidad
- Los sistemas ferroviarios urbanos – metros, tranvías, trenes ligeros, trenes suburbanos y otros modos guiados – pueden contribuir decididamente al desarrollo de un paradigma de transporte urbano sustentable en estas ciudades
- Los modos ferroviarios urbanos también pueden contribuir al desarrollo urbano sustentable facilitando la movilidad de los sectores de menores recursos y reduciendo los accidentes viales





# 1| Modelo de Transporte Público Sustentable

- Se han identificado siete criterios claves a partir de los cuales se construye un modelo de transporte público sustentable:
  - Potenciación de la capacidad institucional y desarrollo de competencias en la planificación y reordenamiento del transporte público
  - Creación de la Autoridad Única Metropolitana de Transporte
  - Planificación urbana focalizada en disminuir la movilidad inducida
  - Organización del servicio a los usuarios tendiendo a la integración física, tarifaria y operacional de los diversos modos
  - Desarrollo de un sistema de transporte público integral, considerando los costos directos del sistema y sus beneficios económicos y sociales
  - Gestión de los sistemas de transporte en un ámbito de colaboración público-privada, procurando mejoras en la eficiencia
  - Financiamiento con su flujo garantizado a lo largo del tiempo, y que esté apoyado preferentemente en recursos del mismo sector

## 2| Modelo de Transporte Público Sustentable

- Dadas las ventajas que muestran los modos guiados en términos de eficiencia, calidad de servicio e impactos positivos, deben constituir el pilar fundamental para el desarrollo de un modelo de movilidad sustentable
- Los sistemas ferroviarios urbanos constituyen generalmente soluciones adecuadas para corredores radiales hacia el área central de las ciudades, operando como troncales masivos dentro de redes integradas
- En algunos casos también se presentan como una opción eficiente en casos de líneas circulares distribuidoras
- Las diversas variantes se adaptan a los distintos tipos de demanda:
  - **Metro:** alta demanda, en áreas urbanas densas
  - **Metro Ligero:** zonas residenciales, con potencial de crecimiento
  - **Trenes suburbanos:** rápida conexión entre el centro de una ciudad y su periferia





### 3| Modelo de Transporte Público Sustentable

- La tendencia hacia un modelo de transporte sustentable es irreversible, impulsada por las políticas locales y como un instrumento de mitigación ante el cambio climático
- Los desafíos actuales acentúan la urgencia de asegurar la sustentabilidad en sus tres dimensiones básicas:
  - Económico – financiero: con financiamiento garantizado y adecuado, asegurando eficiencia en la utilización de los recursos y equidad en la distribución y asignación de subsidios
  - Social: brindando accesibilidad a todos, facilitando la inclusión de los sectores de menores recursos o con capacidades diferentes
  - Medioambiental: atendiendo a la tradicional agenda local (calidad del aire, ruido, accidentes, congestión, afectación a la salud y calidad de vida), y también a la agenda global (cambio climático, reducción del consumo de energía)



# Conclusiones

- Se recomienda firmemente articular la planificación urbana con la política de vivienda y movilidad
- Las economías de aglomeración son centrales para mejorar la productividad
- La infraestructura de transporte es fundamental para la competitividad y sustentabilidad de las ciudades
- Contar con transporte público de alta calidad es fundamental para la movilidad de las personas en las ciudades y para mejorar su calidad de vida
- También mejora la productividad de las empresas y propicia el crecimiento económico y social de los países
- Los sistemas ferroviarios urbanos pueden contribuir decididamente al desarrollo de un paradigma de transporte urbano sustentable
- Movilidad, calidad de vida, crecimiento y sostenibilidad están completamente hermanadas: es una obligación de quienes tienen la responsabilidad de tomar decisiones y garantizar que nuestras ciudades sean cada vez más “vivibles”, contribuyendo al crecimiento de nuestros países



Gracias por su atención

Ester Litovsky

[elitovsky@metrovias.com.ar](mailto:elitovsky@metrovias.com.ar)