



REPORTE NACIONAL
DE MOVILIDAD URBANA
EN MÉXICO 2014-2015

Vivimos en un mundo urbano

La población busca en las ciudades:

**oportunidades de desarrollo
y calidad de vida**

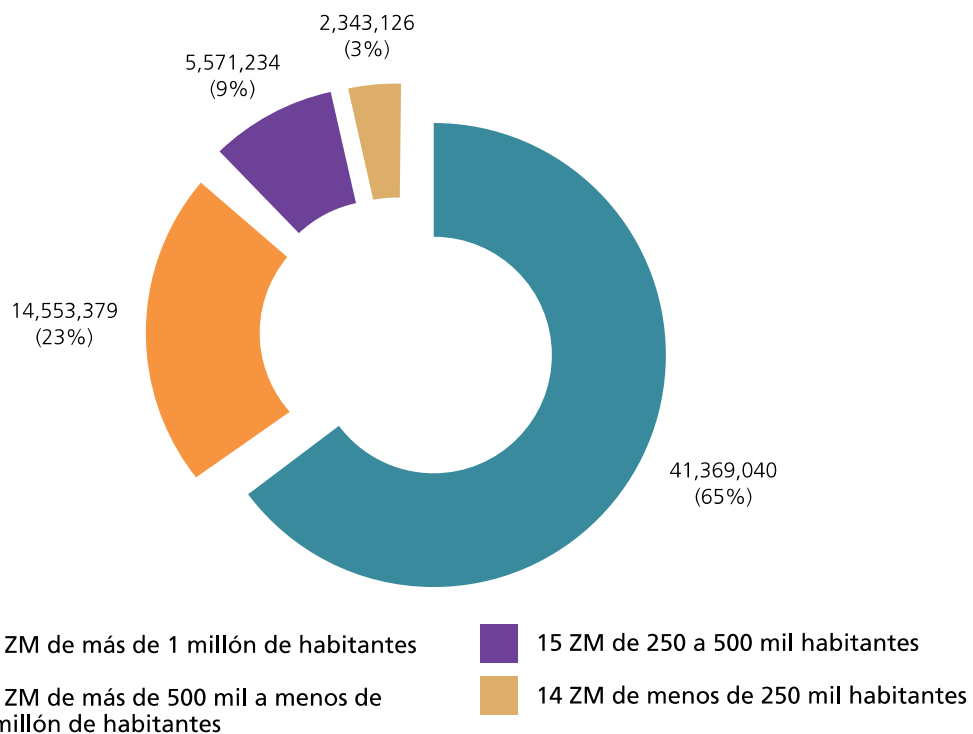
Lo cual se ha distribuido de forma desigual entre asentamientos urbanos de diferentes tamaños.



México. Concentración de la población según tamaño de zona metropolitana, 2010
(habitantes y porcentaje)

En México de cada 10 habitantes, más de 7 viven en las 384 ciudades mayores de 15 mil habitantes
(*Sistema Urbano Nacional*).

59 zonas metropolitanas: concentran el 57 % de la población y el 74% del PIB



Fuente: INEGI. Censo Nacional de Población y Vivienda, 2010.
CONAPO. Delimitación de las zonas metropolitanas, 2010.



Expansión urbana

En las últimas tres décadas, la población se duplicó y la superficie urbana se multiplicó por seis.

- En 2010 la superficie urbana de las 59 ZM y ciudades mayores de 50 mil habitantes abarcó 1.14 millones de hectáreas, un 600% más respecto a 192,000 que ocupaban en 1980.
- La mayor parte de ésta la ocupan las 11 ZM de más de un millón de habitantes con una densidad promedio de 62 habitantes por hectárea.

No ha habido integralidad ni visión metropolitana de políticas públicas.



Expansión urbana



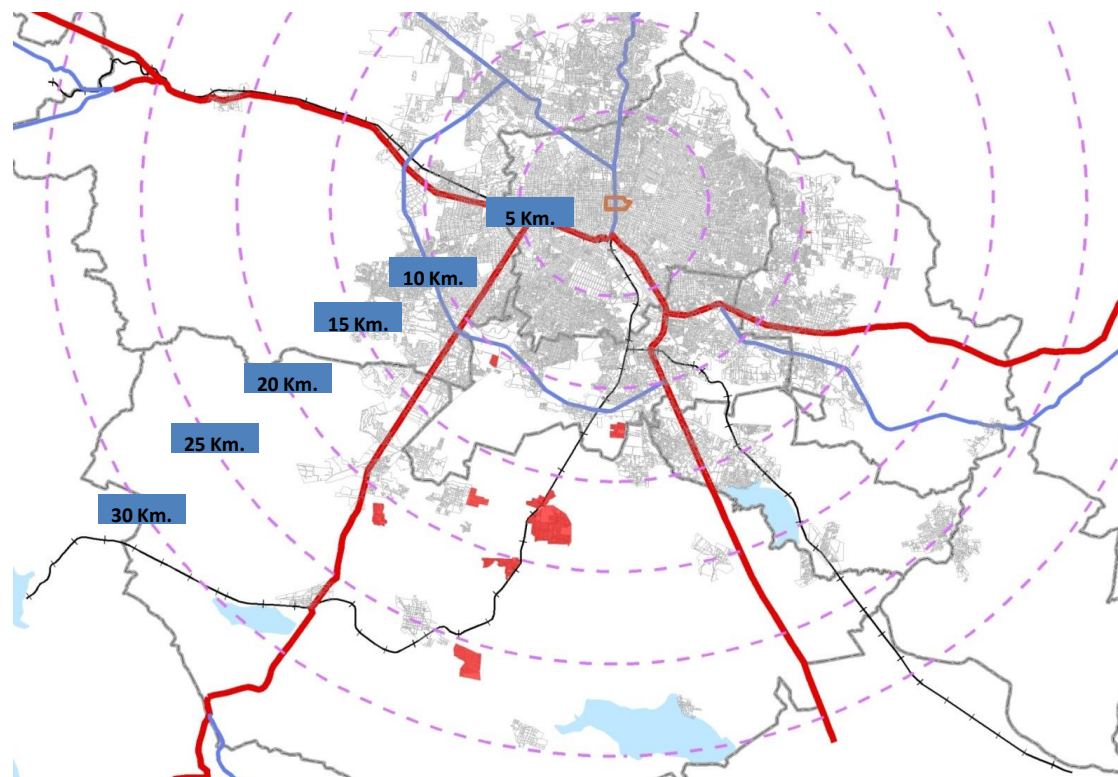
Desarrollo urbano de
baja densidad



Alta dependencia del
automóvil



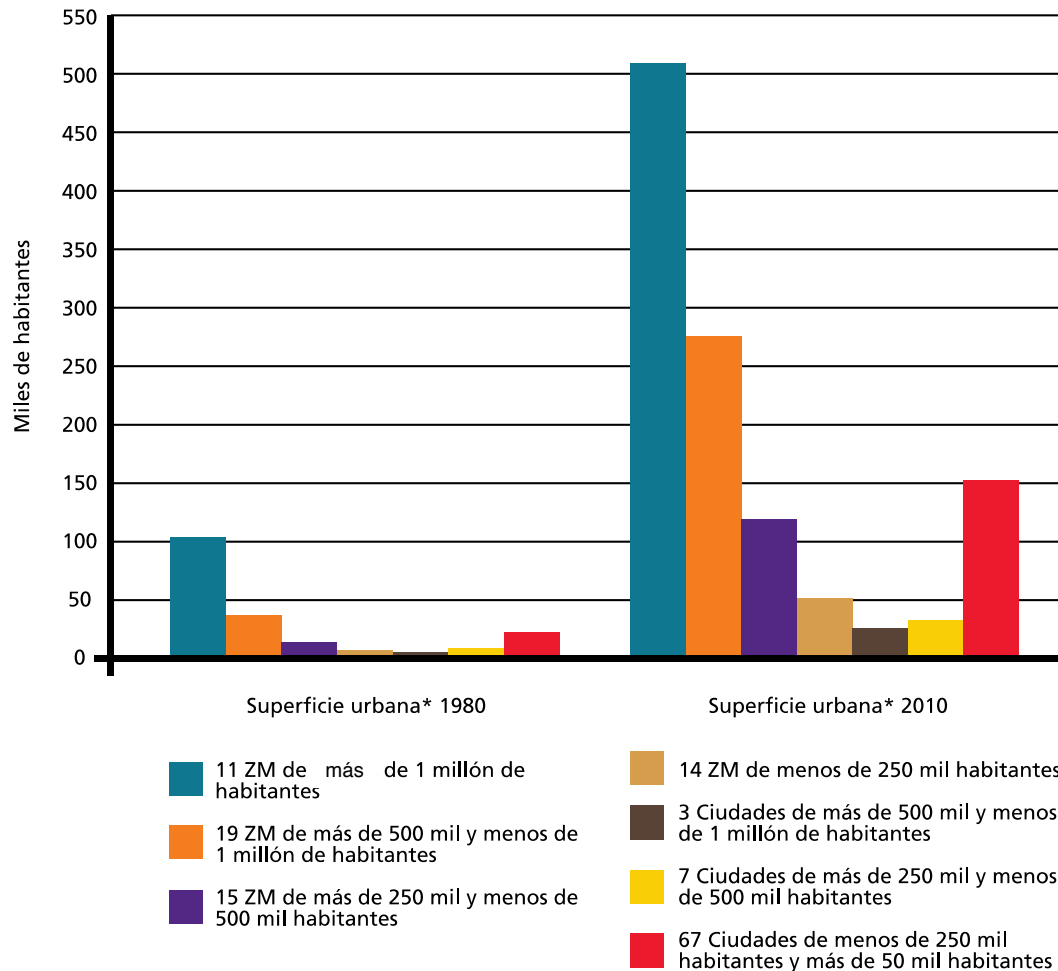
Sin prever sistemas
integrados de
transporte público



Estudio de UAM-Xochimilco, 2007



Expansión urbana por tamaño de zona metropolitana
y de ciudades mayores de 50 mil habitantes, 1980 y 2010



*Nota: La superficie sólo incluye manzanas.

Fuente: SEDESOL, La Expansión de las Ciudades 1980-2010, México 2012.

Un alto porcentaje de la **inversión pública** se orienta hacia la construcción de infraestructura vial para el automóvil.

El transporte motorizado privado ha sido el eje de la movilidad.

Incremento del parque vehicular:

En 2000

15.6 millones de unidades
(160 vehículos/1,000 hab)

En 2012

35 millones de unidades
(300 vehículos/1,000 hab)



Situación en ciudades (más de un millón de habitantes)

- **Congestión vial**
(1.2 personas por unidad)
- Aumento de horas/hombre perdidas
(DF promedio de 3.5 h/día)
- Costos del transporte que afectan el
ingreso de las personas
- Incremento de consumo de energía
- Deterioro ambiental



Propósito del Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014:

Proveer información y contribuir al diseño de políticas públicas de movilidad urbana sustentable, así como aportar elementos para el debate y la discusión.



Coadyuvar al avance de las ciudades mexicanas hacia modelos de desarrollo sostenibles en un contexto de **derechos humanos**.

Estructura del Reporte
VIII capítulos/áreas
oportunidad



Inseguridad, deficiencia y baja calidad del transporte público:

- Mal servicio e inseguridad (en el 43% de las 1.023 **muerres por atropellamiento** ocurridas en 2011 en la Ciudad de México, están involucrados los microbuses)
- El 94% de los **accidentes** ocurren en zonas urbanas y son la principal causa de discapacidad y muerte en niños, niñas y jóvenes.
- En el transporte público seis de cada diez mujeres han sufrido **acoso sexual** (Banco Mundial)



México. Muertos, heridos y accidentes 2006-2011

Año	Muertos		Heridos		Accidentes	
	Total	Zonas urbanas	Total	Zonas urbanas	Total	Zonas urbanas
2006	16,769	5,542	182,409	149,340	500,222	471,272
2007	15,349	6,254	197,790	159,210	506,830	476,279
2008	17,062	7,455	187,942	155,173	496,814	466,435
2009	17,820	7,635	185,549	153,890	458,063	428,467
2010	16,559	7,144	172,186	144,033	455,085	427,267
2011	16,615	7,994	161,780	135,735	412,087	387,185
2011 / 2010 (%)	0.3	11.9	6.0	5.8	9.4	9.4

Fuente: CONAPRA, Tercer Informe sobre la Seguridad Vial (México, 2012).



Segregación urbana por falta de conectividad y de transporte público eficiente y de calidad, que afecta a la población de bajos ingresos y limita posibilidades de desarrollo (altos costos, el 18.5% del ingreso de los hogares se destina a transporte).



Inequidades en el acceso al transporte; en un esquema de movilidad limitada e ineficiente, las mujeres, niños, niñas y personas con discapacidad resultan más afectados al ver reducidas sus oportunidades de desarrollo.

Deterioro ambiental

El transporte urbano es responsable de una quinta parte de la emisión de gases de efecto invernadero (INECC).



El **marco jurídico y normativo** para la movilidad presenta vacíos e inconsistencias que se acentúan en zonas metropolitanas, además de estar ausente ésta, como un derecho.

Se identifica dificultad para focalizar inversiones en movilidad y transporte urbano con visión metropolitana de ordenamiento territorial.

Situación que genera **desarticulación y poca coordinación** de acciones realizadas:

- entre la Federación, los estados, el Distrito Federal y los municipios y las delegaciones.
- y entre las políticas locales de ordenamiento territorial, desarrollo urbano, vivienda y ambientales.



- La relación movilidad sustentable y ciudades compactas, ordenadas e incluyentes se ha constituido en un eje de las **actuales políticas públicas**
 - Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018
 - Programa Nacional de Desarrollo Urbano 2014-2018
 - Estrategia de Movilidad Urbana Sustentable (SEDATU)
 - Estrategias de financiamiento (BANOBRAS) apoyo al desarrollo de sistemas de Autobuses de Tránsito Rápido BRT
 - POTRAM / PPTU



Por lo que es **urgente avanzar hacia una estrategia de movilidad urbana sustentable** que este vinculada a las políticas de desarrollo urbano, de vivienda y de medio ambiente.

En su implementación que:

- El eje sea el transporte público masivo
- Reconozca la prioridad del peatón y medios no motorizados de movilidad
- Considere vínculos entre los distintos modos de transporte
- Oriente el crecimiento físico de las ciudades
- Garantice el uso racional de recursos naturales
- Procure la coordinación interinstitucional y entre los tres niveles de gobierno
- Genere condiciones de competitividad y prosperidad urbana
- Y que este presente transversalmente la perspectiva de género



Los retos serán:

- Vincular políticas de planeación urbana y movilidad.
- Generar cambios en las ciudades que permitan mejoras sustantivas en la movilidad y competitividad para crear condiciones de prosperidad urbana.
- Impulsar el modelo de ciudad compacta (competitiva, incluyente, sustentable que facilite la movilidad y mejore la calidad de vida de sus habitantes)
- Fortalecer la movilidad en las zonas metropolitanas.



Fomentar

- la creación de sistemas integrados de transporte público y no motorizado
- el uso más racional del automóvil particular
- construir redes más eficientes de transporte de carga
- traslados a pie y en bicicleta

Con el propósito de:

- reducir los tiempos de viaje
- las emisiones de gases de efecto invernadero
- las tasas de accidentes viales
- y el consumo energético



Para afrontar los retos de la movilidad, se hace necesario revisar y **armonizar la legislación** en materia de asentamientos humanos, desarrollo urbano, movilidad urbana sustentable, vivienda y medio ambiente tanto a nivel federal como estatal; de vital importancia será adecuar y compatibilizar la normatividad en los distintos municipios.



- La prosperidad y competitividad se fortalecen en **ciudades compactas**, densas, ordenadas y sustentables, producto de una planeación urbana integral que se oriente hacia el transporte colectivo y ofrezca alternativas de movilidad eficiente y de calidad en beneficio de todas y todos y **fomente los medios no motorizados**.



Áreas de oportunidad y reflexiones finales



- Se hace mención al **derecho a la movilidad** que es un eje estratégico para lograr condiciones de prosperidad urbana, con un transporte público eficiente y con accesibilidad universal, así como condiciones para el peatón y ciclista.
- Así mismo se resalta la importancia de impulsar la **participación del sector privado, social y académico** en la implementación, seguimiento y evaluación de la Estrategia Nacional de Movilidad Urbana con el fin de consolidarse en el mediano y largo plazo.



En este ámbito, **la movilidad** en todas sus formas es un eje estratégico para lograr condiciones de **prosperidad urbana**, que más allá de la dimensión económica, para ONU-Hábitat, ésta se vincula a la nueva visión de la **ciudad en el siglo XXI**, donde el centro es el ser humano y por lo tanto, se rescatan valores de solidaridad, pertenencia y colectividad.



Gracias

Programa de Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos, ONU-Hábitat

Erik Vittrup Christensen, Representante, ONU-Habitat/Mexico

Av. Paseo de la Reforma 333 Piso 5,

Col. Cuauhtémoc, Delegación Cuauhtémoc

C.P. 06500, México D.F.

Tel: +52 (55) 5080 0940 Ext. 57118, 57120 y 57122

Email: mexico@onuhabitat.org

<http://www.onuhabitat.org/mexico>

twitter: @ONUHabitatMex

facebook: ONU-Habitat México

