

Movilidad

Pie de imprenta

Fundación Friedrich Naumann para
la Libertad
Cerrada de la Cerca No. 82
Col. San Ángel Inn
C.P. 01060
Ciudad de México, México

 /PorLaLibertad.org

 /FNFMexico

 /FNFMexico

Compilador

Ana Ogarrío

Edición

Karina Morales, Fernando Valdés

Diseño

Abracadabra

Contacto

+52 (55) 5550 1039

www.PorLaLibertad.org

ISBN

978-607-95765-9-2

Número de ediciones

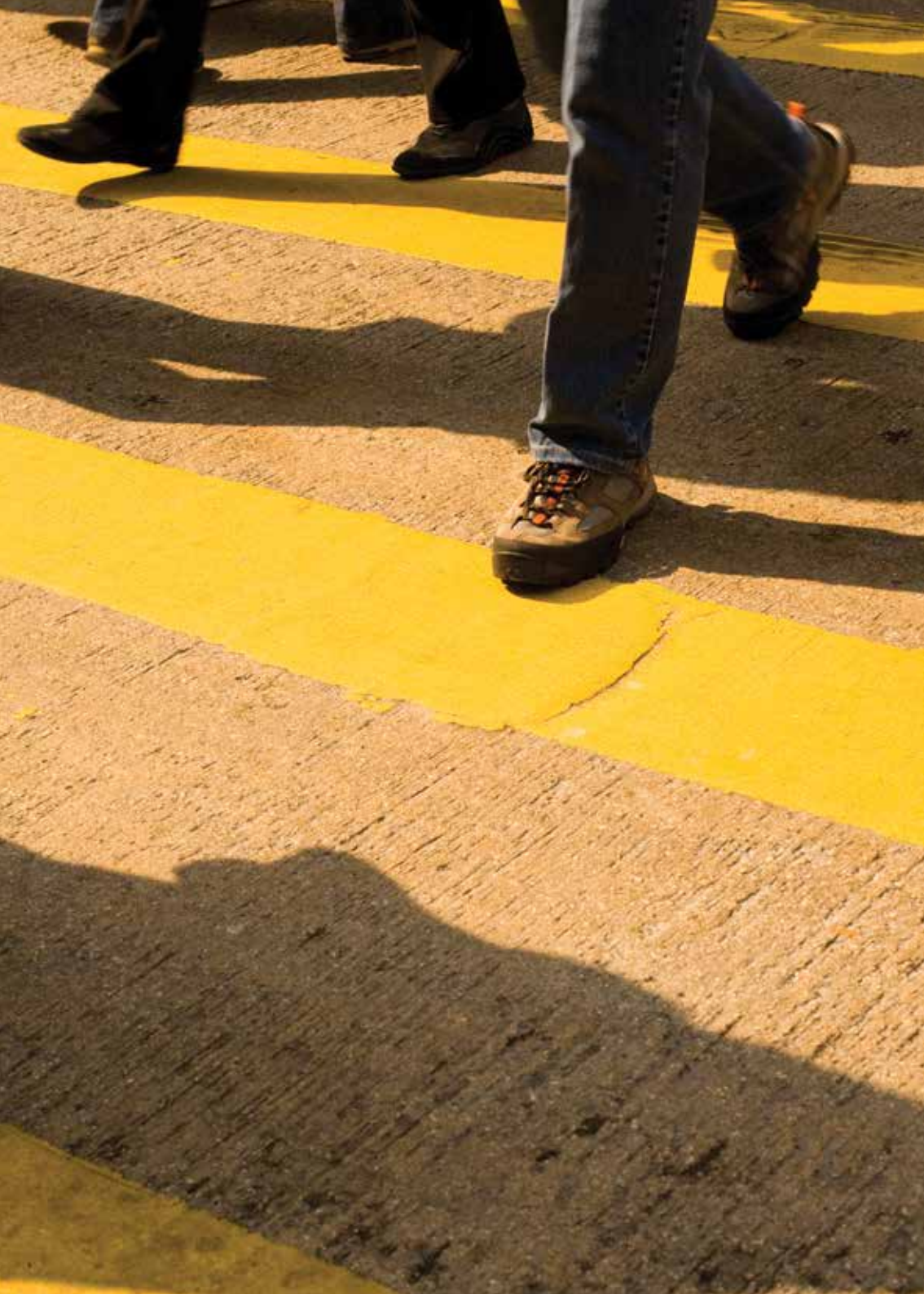
1a. edición: diciembre 2016

Fecha

Ciudad de México, 2016

Esta publicación es propiedad de la Fundación Friedrich Naumann para la Libertad. Los derechos de autor corresponden a sus creadores y/o fuentes originales. Se prohíbe la copia, radiodifusión, almacenamiento (en cualquier soporte), transmisión, exhibición o reproducción en público, así como la adaptación o alteración del contenido de este documento sin la correspondiente autorización previa y por escrito de los propietarios de los derechos de autor y de la Fundación Friedrich Naumann para la Libertad. Al ingresar al documento en cualquiera de sus versiones, usted acuerda que sólo puede bajar contenido para uso personal y no comercial.

PorLaLibertad.org



¿Cómo mejoramos la movilidad en la ciudad? ¿Le damos prioridad al auto? ¿Construimos y ampliamos más calles? ¿Construimos más estacionamientos?

Actualmente la infraestructura para el automóvil supera por mucho a la que es para el peatón, la bicicleta y el transporte colectivo. El resultado: ciudades donde transitar se vuelve muy complicado y costoso. Esto tiene que cambiar.

En México, la menor parte de los viajes al trabajo o a la escuela se realizan en coche, pero el gobierno invierte la mayor parte de sus recursos en infraestructura para el automóvil. Motivando su uso y beneficiando al segmento de la población con mayores recursos.

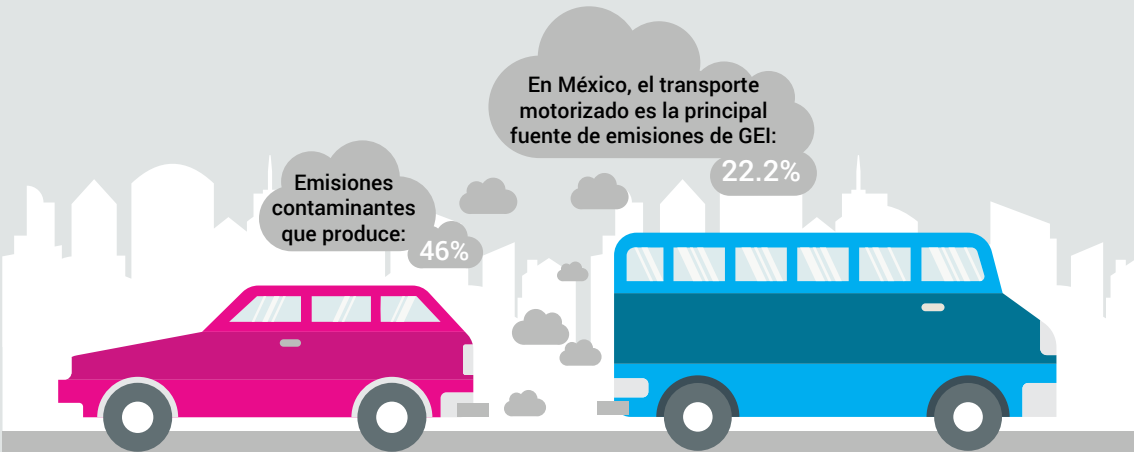
En la mayoría de las ciudades del mundo el transporte es la principal causa de contaminación y es la segunda fuente más importante de generación de gases de efecto invernadero (GEI).¹ Embotellamientos, contaminación, estrés y problemas de salud generan impactos negativos en la calidad de vida de las personas.²

En la Fundación Friedrich Naumann para la Libertad queremos contribuir a un mundo más libre y próspero. Con mejores ciudades, con regulaciones inteligentes y con un uso equitativo de los recursos del gobierno. La cultura del automóvil tiene que cambiar. En este documento identificamos los problemas asociados a su uso y proponemos soluciones liberales.

1. "Inventario Nacional de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (1990-2010)." SEMARNAT. 2011. http://www.inecc.gob.mx/descargas/cclimatico/inf_inegei_public_2010.pdf
2. "Cities and Climate Change: Global Report on Human Settlements 2011." UN-Habitat, 2012. <http://unhabitat.org/books/cities-and-climate-change-global-report-on-human-settlements-2011/>.

Cambio Climático

Si queremos un mundo más limpio necesitamos imaginar nuevas alternativas para el transporte en las ciudades. A nivel global las ciudades emiten el 70% de los GEI, y en México, el transporte es la principal fuente de emisiones de GEI y precursores de ozono.³



3. "Crónica de una contingencia anunciada: Propuestas para reducir la contaminación en el largo plazo." Instituto Mexicano para la Competitividad A.C. (IMCO), 2016. http://imco.org.mx/medio_ambiente/cronica-de-una-contingencia-anunciada-propuestas-para-reducir-la-contaminacion-en-el-largo-plazo/

Congestión y Productividad

El tiempo que las personas desperdician al estar en el tráfico tiene repercusiones negativas sobre su productividad y la competitividad de las ciudades.

De acuerdo con el Índice de Tráfico de Tom Tom, fabricante de sistemas GPS, la Ciudad de México obtuvo el primer lugar de 295 en congestión vehicular.⁴ Los habitantes de esta ciudad pierden 3.3 millones de horas hombre al día en el tráfico, lo que significa una pérdida estimada de 33 mil millones de pesos al año.⁵

Las externalidades negativas, como embotellamientos, los largos tiempos de desplazamiento, la contaminación y el estrés, cuestan aproximadamente un 4.6% del producto interno bruto de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM).



Los habitantes de esta ciudad pierden 3.3 millones de horas hombre al día en el tráfico, lo que significa una pérdida estimada de 33 mil millones de pesos al año.

4. "TomTom Traffic Index." TomTom, 2016. https://www.tomtom.com/es_mx/trafficindex/.
5. Estimación IMCO, con información del INEGI (ENOE), SETRAVI (2010, Gaceta Oficial del DF) y US Community Survey 2010 para la ciudad de Nueva York.

Salud

Ciudades diseñadas alrededor del automóvil tienen consecuencias fatales.



La mala calidad del aire en el Valle de México fue la causante de 1,823 muertes prematuras, 4,494 hospitalizaciones, 247,729 consultas médicas y costos que ascienden por mil 699 millones de pesos en 2015.⁶

6. "Crónica de una contingencia anunciada: Propuestas para reducir la contaminación en el largo plazo." Instituto Mexicano para la Competitividad A.C. (IMCO), 2016. http://imco.org.mx/medio_ambiente/cronica-de-una-contingencia-anunciada-propuestas-para-reducir-la-contaminacion-en-el-largo-plazo/

Espacio Público

La infraestructura para el automóvil tiene una ocupación desproporcionada del espacio urbano en México, comparado con otros medios de transporte, las calles crean barreras para los peatones y los ciclistas y dividen comunidades.

El automóvil privado en promedio transporta 1.2 pasajeros y requieren un espacio 2 veces mayor que el de las bicicletas, 3.5 mayor que el de los autobuses y 6.5 veces mayor que el de los peatones.⁷

El gasto del gobierno en infraestructura para transporte privado funciona como un subsidio regresivo y un incentivo al uso del automóvil. La priorización del automóvil no solo es inequitativa sino regresiva, pues es en los deciles de mayores ingresos donde se concentra la propiedad de un auto.

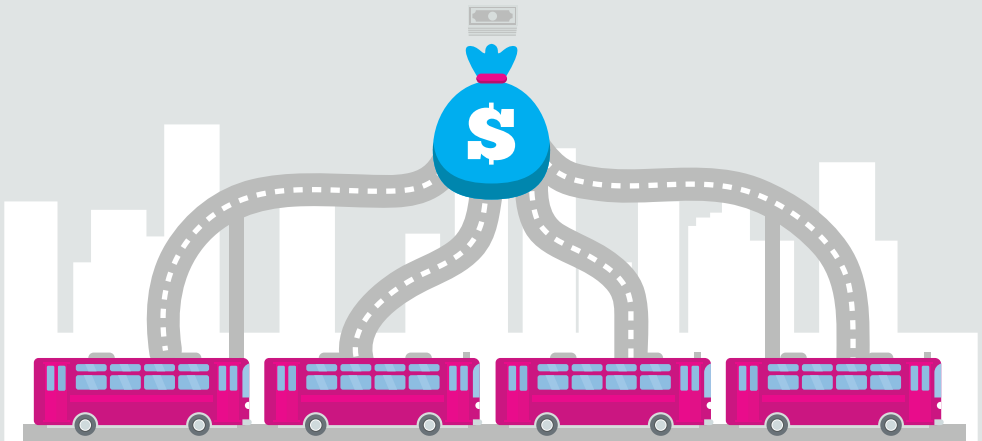
Según datos del ITDP, solo el 31% de los viajes al trabajo y el 25% de los viajes a la escuela se realizaron en automóvil, taxi y motocicleta, pero el 87% de los recursos de fondos federales se invirtieron en infraestructura para ese rubro. Esto contrasta con el 0.4% de la inversión que se destinó al transporte masivo a pesar de que 45% de los viajes al trabajo se hicieron por este medio.⁸

7. "Guía DOTS para Comunidades Urbanas." Guía DOTS para Comunidades Urbanas | EMBARQ Mexico. <http://wriciudades.org/research/publication/gu%C3%ADa-dots-para-comunidades-urbanas>.
8. "Invertir para Movernos: Diagnóstico de Inversión en Movilidad en Zonas Metropolitanas." Institute for Transportation and Development Policy (ITDP). 2016.. http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Invertir_para_Movernos_2015.pdf.

1 Infraestructura Urbana

Se requiere una inversión más equitativa en infraestructura no-motorizada y para transporte público-privado masivo, para que las personas tengan más opciones para elegir su forma de transportarse.

De acuerdo con IMCO, con los recursos empleados en la primera fase de los segundos pisos de periférico en la ZMVM, (2,700 millones de pesos), se pudieron haber financiado cuatro líneas adicionales de Metrobús.⁹



9. Cifras de CTS Embarq México.

2 Mejor Regulación

- Una regulación urbana más libre y justa contribuye a tener una ciudad más limpia.
- Hay que eliminar las trabas regulatorias que hacen a nuestras ciudades dispersas, congestionadas y caras. Llevar servicios públicos a zonas poco densas y alejadas de centros de trabajo es más costoso que hacerlo para ciudades compactas y con usos de suelo mixtos.

La tendencia actual ha sido expansiva, dispersa y desordenada. La Secretaría de Desarrollo Social en México estima que en los últimos 30 años, se ha duplicado la población en las ciudades, mientras que la mancha urbana creció en promedio siete veces.¹⁰

3 Eliminar Subsidios Regresivos

- Debemos de eliminar los subsidios que fomentan el uso del automóvil e internalizar los costos que estos implican para el calentamiento global, la salud y el uso de infraestructura pública. Estos gastos son enormes y sólo benefician a las personas con mayores recursos.

10. Fuente: Sedesol (2012). La expansión de las ciudades, citado por IMCO "Crónica de una contingencia anunciada. Recomendaciones para reducir la contaminación del aire en el largo plazo, 2016.



La tendencia actual ha sido expansiva, dispersa y desordenada. La Secretaría de Desarrollo Social en México estima que en los últimos 30 años, se ha duplicado la población en las ciudades, mientras que la mancha urbana creció en promedio siete veces.



4

Internalizar
Costos

- Los gobiernos no deberían de dictar cómo y dónde deben de vivir las personas, pero para que más personas tengan acceso a servicios públicos, con viajes más cortos y comunidades más conectadas, es necesario internalizar los costos ambientales y de salud y trasladarlos a quienes usan el automóvil, y en este sentido, también es necesario señalar los costos de llevar servicios públicos a quienes viven en zonas dispersas alejadas de los centros urbanos.



5 Permitir la Innovación

- Acompañado de una inversión en ciclovías hay que fomentar la renta de bicicletas, permitiendo a empresas competir y ofrecer diferentes servicios.
- Mejorar la calidad de transporte masivo permitiendo mayor competencia y liberalizando los controles de precios, para que las personas puedan señalar sus preferencias y los proveedores puedan aumentar la calidad de sus servicios.





Conclusión

Mayor libertad nos acerca a un mejor modelo de ciudad.

Las soluciones a los problemas de movilidad en las ciudades nos ayudan a mitigar nuestro impacto en el cambio climático y crean ciudades más limpias, saludables y conectadas.

Para saber más sobre nuestra agenda sobre movilidad y cambio climático, consulta nuestra página de internet:

www.PorLaLibertad.org

Friedrich Naumann
STIFTUNG

FÜR DIE FREIHEIT

Más información en:

www.PorLaLibertad.org



Buen Gobierno