

Necesaria una cultura de movilidad urbana sostenible: CMIC

Continuando con sus propuestas para mejorar la calidad de vida de los mexicanos en las ciudades, la Cámara Mexicana de la Industria de la Construcción, CMIC, dio a conocer sus puntos de vista sobre la necesidad de crear – o en su caso, mejorar– la movilidad urbana sostenible.



POR RICARDO VILLANUEVA

CATEGORÍA: INFRAESTRUCTURA Y CONSTRUCCIÓN PUBLICADO: 19 JUNIO 2024

Me gusta No me gusta



Electromovilidad y transporte público, las claves de CMIC para un futuro sostenible

En voz de su presidente nacional, Luis Méndez Jaled, la CMIC, presentó una serie de proyectos para ampliar y mejorar la infraestructura de movilidad urbana en el país, mediante la implementación de políticas públicas para fortalecer el vínculo entre planeación urbana, desarrollo económico y movilidad sostenible; **el uso de tecnología e innovación vinculada a la electromovilidad para reducir emisiones contaminantes** y la inclusión de mecanismos de financiamiento público-privado.

Con este decálogo, suman ya 50 las propuestas de la organización que cuenta con alrededor de 9 mil empresas afiliadas en los 32 estados. Los anteriores decálogos, todos perfectamente justificados y estudiados, incluyen los siguientes temas: Infraestructura hídrica, Financiamiento de Infraestructura, Vivienda social y Soluciones a retos de infraestructura en el Presupuesto de Egresos de la Federación.

En el caso de la movilidad urbana sostenible, Méndez Jaled expresó que **es urgente una mayor inversión, planeación y cultura sobre este punto**. En un diagnóstico documentado mostró que, en las últimas décadas, México ha experimentado un crecimiento urbano acelerado, desordenado, expansivo (crecimiento territorial horizontal) y contaminante.

La población en México aumentó 55.1% entre 1990 y 2020, pero en las zonas metropolitanas el incremento poblacional fue del 95.4%, trayendo como consecuencia, falta de infraestructura y servicios urbanos; altos niveles de contaminación atmosférica y **serios problemas de movilidad urbana, con impactos negativos en términos de productividad y calidad de vida**.

Otro reto es la cultura de movilidad centrada en el uso de los vehículos particulares, con un parque vehicular que registra un crecimiento exponencial y la priorización de inversiones en obras viales diseñadas para los vehículos particulares, en perjuicio de los sistemas de movilidad de otros medios de transporte.

Detalló el líder de los constructores afiliados a la CMIC que, actualmente, los hogares mexicanos destinan, en promedio, 19% de su gasto total al pago de pasajes, con lo cual México es el país del G20 donde las **familias destinan una mayor proporción de su gasto a este concepto**, casi el doble que en Estados Unidos.

Además, en los últimos 30 años el parque vehicular nacional creció 420%, ritmo casi ocho veces mayor que el aumento de la población. De ese parque vehicular que significa 51.2 millones de vehículos en 2024, **71% son vehículos particulares y solo 1% transporte público para pasajeros.**

Pero el problema mayor, continuó, es que el uso de vehículos particulares contamina casi 60 veces más por pasajero que la polución, por ejemplo, del Metrobús por pasajero.

También, expuso que **es evidente la falta de infraestructura para peatones y ciclistas.** Dio como ejemplo que, mientras que en 2019 la capital colombiana (Bogotá) contaba con más de 590 km de infraestructura ciclista, Monterrey y Tijuana disponían de 5.1 y 9 km de este tipo de infraestructura, respectivamente; el Valle de México sale mejor librado con 316.1 km. (Los Países Bajos lideran este punto a nivel mundial con 35,000 km).

En cuanto al índice de congestionamientos viales en horas pico, el Valle de México está al frente con 3.2 veces, seguida por Guadalajara, con 2.5, que es similar a la media nacional. Lo anterior da como resultado que la **velocidad promedio en las zonas metropolitanas nacionales sea de 45.2 km/h, siendo el Valle de México el más lento, con 32.2 km/h**, muy lejos, por ejemplo, de Singapur, la ciudad-estado, con 5.6 millones de habitantes, con 68.6 km/h.

Con base en lo anterior, Méndez Jaled y su equipo plantearon 10 **propuestas** concretas de la CMIC **para impulsar la movilidad urbana sostenible en México:**

1. **Fortalecer la planeación urbana y el ordenamiento territorial.** Para ello, debe valorarse la creación de un Instituto Nacional de Movilidad Urbana Sostenible.
2. **Incrementar la inversión para el desarrollo, expansión y modernización de sistemas de transporte público** integrado inter e intraurbano como son los sistemas de Metro, Metrobús, Trenes ligeros, Trolebús, Cablebús y otros. Para ello, se propone reactivar el Fondo Metropolitano en el presupuesto federal que, en 2016, contó con 10,400 millones de pesos y destinar dichos recursos íntegramente a proyectos de movilidad sostenible.
3. **Ampliar y mejorar la infraestructura para peatones y ciclistas** mediante la construcción y mantenimiento de corredores verdes, circuitos peatonales y de ciclovías seguras y conectadas, que incluyan estacionamientos y sistemas de préstamo de bicicletas en puntos estratégicos de las ciudades. Esto incluye mejorar la iluminación, vigilancia y fomento de la presencia de personas en parques, calles y vialidades.

¿En qué países se usa más y menos la bicicleta?

4. **Acelerar la transición hacia la electromovilidad mediante la expansión de la infraestructura para la recarga eléctrica (electrolineras) y normas e incentivos fiscales que estimulen el uso de vehículos eléctricos e híbridos.**
5. **Valorar la conveniencia de implementar sistemas de cobro por uso de zonas de alta congestión** para desincentivar el uso de vehículos privados en áreas críticas y horas pico, y utilizar los ingresos para financiar mejoras en el transporte público.
6. **Fortalecer la gestión Integral de riesgos en la infraestructura y sistemas de movilidad** frente a fenómenos relacionados con el cambio climático.
7. **Desarrollar campañas para educar y sensibilizar a la población** sobre los beneficios del transporte sostenible y asegurar el criterio de accesibilidad total e inclusión social en los sistemas de transporte público.

8. Intensificar el uso de tecnologías digitales avanzadas para mejorar la gestión del tráfico y los sistemas de transporte público, incluyendo aplicaciones móviles que ofrezcan información en tiempo real y opciones multimodales de viaje.

9. **Promover esquemas de financiamiento alternativo de la infraestructura para la movilidad urbana sostenible**, como son los modelos de coinversión público privada; la potenciación de flujos de recursos federales que reciben los estados y municipios; contratos de prestación de servicios, concesiones y FIBRAS.

10. **Utilizar todos los instrumentos legales, institucionales y de política pública para avanzar** hacia un modelo de movilidad sostenible donde los peatones y ciclistas encabezan la pirámide, seguidos del transporte público y de carga y al final el vehículo particular.