

PROPUESTAS PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2013–2018

- MOVILIDAD Y DESARROLLO URBANO -

XTABAI PADILLA (xtabai.padilla@itdp.org)¹ / LILLIAN SOL (lsol@embarqmxico.org)
ISAAC GUZMÁN (iguzman@embarqmxico.org)²

1. Problemática

La movilidad de personas y bienes es fundamental para el desarrollo de capacidades, sin embargo, la creciente densificación urbana, intensificación de tasas de motorización y la poca planeación y coordinación de políticas públicas en desarrollo urbano, movilidad y medio ambiente ha generado problemáticas en el país, por ejemplo, congestión vial, contaminación del aire, deterioro del transporte público, aumento del costo de la movilidad, etcétera.

Actualmente, el 77% de la población vive en ciudades cuyos niveles de consumo de combustibles fósiles y el grado de motorización aumentan, provocando que el transporte represente la segunda fuente más importante de emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) en el país con 22.2%³ del total, y siendo el sector con la mayor tasa de crecimiento en los últimos 10 años.

2. Diagnóstico

El Plan Nacional de Desarrollo 2006-2012 tenía la premisa básica de un “*Desarrollo Humano Sustentable*”, proponía lograr mayores niveles de competitividad y generar más y mejores empleos y consideraba a la persona, sus derechos y la ampliación de sus capacidades como columna vertebral para la definición de las políticas públicas en dicho sexenio.

Por otro lado, *la infraestructura* fue identificada como fundamental en el PND para la actividad económica del país, como un determinante esencial del acceso a los mercados, costo de los insumos, bienes y desplazamiento de personas. La meta era “garantizar el acceso y ampliar la cobertura de infraestructura y servicios de transporte y comunicaciones a fin de que los mexicanos puedan comunicarse y trasladarse de manera ágil en el país y el mundo”. Sin embargo, las líneas de política se enfocaron primordialmente en la infraestructura carretera (mantención y ampliación de estas) y no garantizaron la inversión y el desarrollo de proyectos de movilidad baja en carbono de las personas y mercancías. Además, el transporte de carga urbana, el transporte público y el transporte no motorizado fueron excluidos del PND 2006-2012.

De igual manera se identificaron estrategias para reducir las emisiones provenientes del transporte dentro del eje de Sustentabilidad Ambiental, en donde se buscaba impulsar la adopción de estándares internacionales de emisiones vehiculares y de integrar políticas que promovieran el transporte público bajo en emisiones (estrategia 10.1), promover el uso eficiente de energía en el ámbito doméstico, industrial, agrícola y de transporte (estrategia 10.2), y la estandarización con lineamiento internacionales sobre emisiones vehiculares (estrategia 10.3).

¹ Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP): www.itdp.mx

² CTSEBARQ México: www.ctsmexico.org

³ SEMARNAT-INE *Inventario de Emisiones de GEI México, 2010*.

⁴ En período del sexenio de Felipe Calderón se construyeron 111.5 km de Bus Rapid Transport (BRT) pocos kilómetros comparados con la demanda del transporte público.

3. Propuestas para el PND 2013-2018:

El Grupo de Financiamiento para el Cambio Climático considera que el tema de la movilidad y el desarrollo urbano deben ser considerados prioritarios y como políticas integrales en todos los ejes temáticos del PND para alcanzar el objetivo de “impulsar el crecimiento económico y la competitividad” como expresó el Presidente Enrique Peña Nieto, el 1º de diciembre del 2012 en su discurso a la Nación. Adicionalmente, el Grupo coincide con la Comisión Intersecretarial de Cambio Climático en considerar el sector transporte como área de oportunidad para la mitigación de gases de efecto invernadero.

Por lo tanto, sugerimos que el PND debe homologar las políticas ambientales, de vivienda, desarrollo urbano, transporte y cambio climático hoy dispersas para mejorar la calidad de vida, propiciar un desarrollo bajo en carbono, aumentar la competitividad y productividad económica, optimizar la planeación de usos del suelo y cambiar el paradigma actual de movilidad con base en tres elementos básicos: **evitar o reducir** el número de viajes, **cambiar** a modos de transporte más eficientes y **mejorar** las tecnologías y combustibles actuales, así como redactar objetivos e indicadores estratégicos claros y medibles para reducir los gases de efecto invernadero (GEI) y los kilómetros vehículos recorridos (KVR).

1. Considerar al desarrollo urbano y la movilidad sustentable como políticas integrales en todos los ejes temáticos del Plan Nacional de Desarrollo.
2. Generar mecanismos para mejorar la gestión y coordinación entre los tres órdenes de gobierno (federal, estatal y municipal) en el manejo de las políticas públicas de desarrollo urbano, vivienda y transporte de pasajeros, carga, urbano e interurbano, mediante el desarrollo y generación de capacidades institucionales.
3. Establecer en política nacional de vivienda y desarrollo urbano denso, compacto y mixto, que evite la expansión de las ciudades, transite a un modelo de desarrollo sustentable e inteligente, impulse el desarrollo habitacional con equipamientos de cercanía y menor dependencia al auto, y estimule el reciclaje urbano, la compra y renta de vivienda al interior de las ciudades.
4. Promover el financiamiento y la implementación de *infraestructura* para Sistemas Integrados de Transporte Urbano⁵ que mejoren la calidad y la eficiencia del transporte para reducir las emisiones y los vehículos kilómetros recorridos que incentiven la intermodalidad con medios no motorizados y mecanismos de gestión de la demanda, mejorando la calidad y la eficacia del transporte público.

⁵ Sistemas de transporte que cuenten con homogeneidad física, operativa y tarifaria. Por ejemplo, redes de autobuses, carriles exclusivos, autobuses de tránsito rápido, medios no motorizados (bicicletas, ciclovías, infraestructura peatonal), mecanismos de gestión de la demanda.

