



EL PODER DEL CONSUMIDOR

Más vialidades y menos transporte público: causa de congestionamientos viales, accidentes, daños a la salud y al medio ambiente

- *90% de los recursos para transporte y movilidad se destinan a infraestructura vial y sólo 6% van a proyectos de transporte público*
- *Menos de 1% de este presupuesto va para infraestructura ciclista*

Ciudad de México a 16 de agosto 2016.- Los problemas de movilidad, vialidad y accesibilidad en la Zona Metropolitana del Valle de México, Guadalajara, Monterrey y Puebla se han agudizado en la última década. A pesar de la creación del Programa Federal de Impulso a la Movilidad Urbana (PIMU), estas zonas metropolitanas han ejercido en los últimos años gran parte de los recursos federales disponibles para proyectos de movilidad en obras de ampliación y mantenimiento de infraestructura vial dirigida al automóvil, reveló hoy El Poder del Consumidor (EPC).

Para hacer frente a la expansión urbana desordenada de estas ciudades se ha recurrido a la falsa solución de aumentar las redes viales, cuyo resultado ha sido el incremento explosivo del número de automóviles, generando más y mayores congestionamientos viales, afirmó Daniel Zamudio, Coordinador de Transporte Eficiente de EPC, puntualizando que esta situación causa pérdidas anuales por miles de millones de pesos en las áreas metropolitanas debido a congestionamientos viales, accidentes, daños a la salud y al ambiente. Adicionalmente, estas condiciones ineficientes de movilidad despiertan en la población sentimientos de estrés, frustración y agresividad, afectando significativamente la calidad de vida de los habitantes de estas ciudades.

Según estimaciones del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP, por su sigla en inglés), de no modificar la tendencia de gasto registrada recientemente en las principales ciudades de todo el país con varios fondos y programas federales, cerca de 90% de los recursos para proyectos de transporte y movilidad se destinarán a obras de ampliación y mantenimiento de la infraestructura vial (48 mil 123 millones), y sólo 6% a proyectos de transporte público (3 mil 396 millones), 5% a obras de infraestructura peatonal (2 mil 545 millones) y menos de 1% para infraestructura ciclista (189 millones de pesos). Estamos hablando de una distribución de recursos en donde de cada 5 pesos de inversión federal en movilidad, 4 pesos se destinan a infraestructura orientada al automóvil particular, a pesar de que sólo uno de cada cuatro viajes urbanos se hace en automóvil privado.

Los datos del aumento del parque vehicular en la Ciudad de México ofrecen un ejemplo claro de la premisa que explica que al construir 1% adicional de vialidades se induce un aumento de 1% en los kilómetros-vehículo recorridos, debido al fenómeno de demanda inducida. Reflejo de esto es el aumento en el parque vehicular en la ciudad: en 1990 no alcanzaba los 2 millones de vehículos; para 2008 ya rebasaba los 5 millones; se calcula que para 2020 serán 7.5 millones, y cerca de 10 millones para 2030.

Una muestra clara de cómo se han ejercido los recursos en las obras viales vs. transporte público está en cómo con el dinero invertido en estas autopistas urbanas habría sido posible construir una red de transporte público de calidad, con al menos 12 líneas de Metrobús (adicionales a las 6 que hoy existen).

Por otro lado, de acuerdo con estimaciones del programa ProAire 2011-2020, el conjunto de automotores no sólo es el mayor generador de contaminantes “criterio”, sino que además es el



EL PODER DEL CONSUMIDOR

principal emisor de gases tóxicos. Dos contaminantes relacionados con las emisiones del transporte son las partículas finas (PM2.5) y el ozono (O3), siendo éstos los más críticos y dañinos a la salud.

“Existe evidencia científica que las partículas finas en el aire pueden afectar significativamente la salud de las personas debido a que están formadas o recubiertas por compuestos tóxicos. Las PM2.5 son tan pequeñas que no existe membrana en el cuerpo que impida su paso hasta los pulmones, donde pueden acumularse. Por su parte, el ozono es un contaminante secundario que penetra por las vías respiratorias, provocando irritación de las mucosas y los tejidos pulmonares a causa de su fuerte efecto oxidante”, señaló Daniel Zamudio.

Actualmente, se estima que al año mueren en México 8 mil personas por cáncer de pulmón, enfermedades cardiopulmonares e infecciones respiratorias relacionadas con la exposición a contaminantes atmosféricos, generada principalmente por automotores.

Además, el Instituto Nacional de Estadística y Geografía señala que la contaminación atmosférica representa los mayores costos ambientales en México, al ubicarse en 500 mil millones de pesos al año, lo que representa 4.4 por ciento del Producto Interno Bruto.

Por otra parte, el escaso presupuesto que el gobierno mexicano invierte en infraestructura para el peatón, recuperación del espacio público y transporte sustentable no garantiza la movilidad eficiente ni la seguridad de las personas en las principales zonas metropolitanas del país.

La inversión en infraestructura para incrementar la seguridad vial es un indicador contundente, mientras que Estados Unidos invierte 2.70 dólares por habitante y Costa Rica 7.80 dólares, México sólo destina 0.08 dólares por persona, es decir, la centésima parte de lo que gasta Costa Rica, según datos de la Organización Panamericana de la Salud (OPS).

México ocupa el séptimo lugar mundial en muertos por accidentes viales y el segundo en América Latina. De 2008 a 2013 se registraron alrededor de 15 millones 296 mil accidentes de tránsito terrestre por colisión con peatones en zonas urbanas y suburbanas, de acuerdo con datos del Consejo Nacional de Prevención de Accidentes (CONAPRA).

Tan sólo en la Ciudad de México se registran 41 accidentes de tránsito diarios; 30% de estos incidentes son atropellamientos, y de éstos 70% se dan en zonas sin infraestructura peatonal (GDF, 2013). Una encuesta realizada por el Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos (CEMCA) en la zona metropolitana del Valle de México nos dice que 91% de los peatones sienten inseguridad al caminar; dos de cada 10 peatones han sufrido una lesión en la banqueta, y 72% de los peatones se sienten inseguros al cruzar una calle.

Como se mencionó anteriormente, los factores principales detrás de los congestionamientos viales son el alto número de autos particulares que circulan en las distintas megalópolis (ZMVM, Guadalajara, Monterrey y Puebla) junto con la saturación de rutas de transporte público mal planificadas.

La ausencia de carriles confinados para la circulación de las unidades del transporte público convencional propicia que sea más baja la velocidad promedio en los corredores. Mediciones de El Poder del Consumidor revelan que, en el Valle de México, la velocidad promedio es de apenas 11.88 km/h; en Guadalajara es de 9.14 km/h; en Monterrey 13.13 km/h, y finalmente en Puebla es de 15.36 km/h. Estas velocidades tan bajas representan pérdidas horas-hombre en las distintas ciudades lo



EL PODER DEL CONSUMIDOR

cual causa pérdidas monetarias de los usuarios de transporte público por la ausencia de carriles exclusivos, al quedar atrapados en el congestionamiento vial en horas de máxima demanda, así como las pérdidas de automovilistas que transitan en esas mismas vialidades.

Para lograr un impacto positivo en la movilidad de las urbes, el transporte colectivo debe ofrecer un servicio con altos estándares de calidad, de manera que los usuarios del vehículo privado encuentren una alternativa favorable de calidad y tiempo que los motive a dejar el auto en casa durante el día, o utilizarlo sólo en momentos especiales o para viajes menores.

Por ello, EPC considera una serie de directrices que los gobiernos pueden llevar a cabo en favor de la movilidad y de los propios habitantes de las ciudades:

- Modificar las reglas de operación de los fondos federalizados para que incluyan conceptos de movilidad urbana sustentable y puedan utilizarse para la generación de estudios, diagnósticos y proyectos.
- Asignación prioritaria de recursos federales para un transporte público de calidad.
- Creación de entes metropolitanos encargados de la gestión de la movilidad.
- Desarrollo urbano orientado al transporte.
- Impuestos verdes para inhibir el uso del auto.
- Infraestructura segura, cómoda y confiable para peatones y ciclistas, generando con esto ciudades que se caminen.
- Fomentar la ejecución de Sistemas Integrados de Transporte que promuevan la movilidad urbana sustentable a través del cumplimiento del Programa de Apoyo Federal al Transporte Masivo (PROTAM).
- Expandir, modernizar e integrar el transporte público convencional.

Contacto Prensa:

Diana Turner cel. 55-8580-6525

Rosa Elena Luna cel. 55-2271-5686

Denise Rojas cel. 55-1298-9928