

Transporte público sustentable: Movilidad con calidad de vida

Por *Adriana Lobo

El 80% de los viajes que se realizan en la Ciudad de México son en transporte público y sólo el 20% en vehículos particulares. Por esta razón, resulta urgente promover un modelo de transporte público que tenga alta eficiencia y calidad para lograr disminuir la circulación de vehículos privados.

Amalia Montes vive en Huehuetoca y diariamente invierte cinco horas para trasladarse en autobús y en metro a su trabajo, en el edificio de Estudios Tepeyac, en Paseo de la Reforma. Es decir que ella pasa 1,485 horas por año viajando en transporte público sólo para trasladarse a su trabajo o lo que es lo mismo, invierte el equivalente a seis meses de jornadas laborales de ocho horas. Si su vida laboral es de 50 años, ella destinará casi el equivalente a un periodo de nueve años transportándose.

Por otra parte, Amalia -quien trabaja como intendente- destina el 25% de su sueldo exclusivamente para transportarse a su lugar de trabajo. El caso de Amalia no es único, ya que de los más de 20.5 millones de viajes que se realizan diariamente en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), 4.2 millones implican el cruce de los límites geográficos entre el Estado de México y el DF, con trayectos tortuosos. Se trata de una metrópoli en la que el número de automóviles en circulación se incrementa día con día, las distancias por recorrer requieren más tiempo y un mayor desgas-

te físico y emocional, además de que la contaminación ambiental se incrementa, con los efectos nocivos que ello implica para la salud.

Los efectos que esta dinámica tiene sobre los habitantes de la ZMVM son preocupantes: sólo las partículas PM10 generan daños graves a la salud dejando un saldo de 4,000 muertes prematuras al año. Lamentablemente en esta región, el 80% de las partículas contaminantes provienen del transporte y la perspectiva es más preocupante de continuar la tendencia que indica que en 10 años el número de automóviles particulares se habrá duplicado.

La ruta a seguir es muy diferente a la que se ha trazado hasta ahora: el modelo que privilegia al transporte privado y a la construcción de infraestructura para su circulación ha demostrado no ser el más efectivo en México y en el mundo; en cambio un modelo que se enfoque al desarrollo del transporte público y al apoyo del transporte no motorizado resulta una opción más

efectiva en todos los sentidos. Esto resulta especialmente válido si tomamos en consideración que el 80% de los viajes que se realizan en la Ciudad de México ocurren en transporte público y sólo el 20% de ellos en vehículos particulares.

El cambiar el modelo de **transporte urbano** es un problema **socio-político** más que técnico.

Estamos ante la necesidad de fomentar el desarrollo de un transporte público sustentable, es decir, un transporte que técnicamente sea viable, que atienda las necesidades de desplazamiento de la población de una manera adecuada y cómoda, que tenga una estructura institucional que le dé soporte y que financieramente en el tiempo se pueda estructurar y mantener. Pero lo más importante de un proyecto sustentable es: que esté centrado en el ser humano.

El Centro de Transporte Sustentable

El 31 de mayo de 2002, el World Resources Institute (WRI) (Instituto de Recursos Mundiales, con sede en Washington) y su Centro de Transporte Sustentable EMBARQ firmó un memorando de entendimiento con la Ciudad de México para la creación del Centro de Transporte Sustentable de la Ciudad de México (CTS), con el fin de colaborar en la búsqueda de soluciones a los problemas de transporte de la capital mexicana.

Este memorando de entendimiento reunió en su momento a la Secretaría del Medio Ambiente (SMA), la Secretaría de Transportes y Vialidad (SETRAVI), la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (SEDUVI), a EMBARQ-WRI y al Centro Interdisciplinario de Biodiversidad y Ambiente (CeIBA), una organización no gubernamental mexicana, encabezada por la maestra Julia Carabias Lillo.

Desde esa fecha el CTS ha impulsado proyectos exitosos de movilidad como el Metrobús Insurgentes, que es el primer corredor estratégico tipo BRT (Bus Rapid Transit) en la Ciudad de México. Éste opera en 20 kilómetros en una de las avenidas más emblemáticas de la capital del País y ha contribuido a mejorar la calidad de vida de al menos 260 mil usuarios al día, además de



que representa un ahorro en traslado de US\$ 12.5 millones por año, y también ha reducido en más de 30% los accidentes y en más de 30% los efectos nocivos en la salud para los viajeros.

La **solución** más eficiente y equitativa para atender la **creciente demanda** de movilidad de las ciudades es priorizar el uso del **transporte público** masivo de calidad, el cual está directamente relacionado con la **competitividad** y la **productividad**.

Durante todo el proceso de implantación del Metrobús, el CTS brindó gestión de riesgos, soporte técnico y cuidado de la calidad a las autoridades de la Ciudad de México responsables del proyecto. El CTS de la Ciudad de México en coordinación con la Agencia Ambiental de los Estados Unidos Environmental Protection Agency (EPA) y EMBARQ-WRI desarrolló un proyecto piloto denominado Retrofit, consistente en instalar trampas de partículas y de convertidores catalíticos en unidades de transporte de la Red de Transporte Público de la Ciudad de México, las operó durante un año con diesel de ultra bajo contenido de azufre, importado por PEMEX y demostró la reducción de hasta un 90% de las emisiones de partículas provenientes de los escapes de autobuses diesel de pasajeros.

El Centro de Transporte Sustentable impulsa además diversos programas que fomenten una cultura de movilidad sustentable a través de talleres, material de difusión y un congreso internacional que organiza cada año. El CTS es desde el segundo semestre de 2006 una Organización no Gubernamental independiente (ONG), constituida como Asociación Civil independiente: Centro de Transporte





Sustentable de México, A.C., que sigue siendo miembro de la red EMBARQ-WRI, pero ahora tiene un carácter nacional y buscará impulsar proyectos de transporte sustentable en diversas entidades como el Distrito Federal, Estado de México, Monterrey, Guadalajara, León y Chihuahua. Fundamentalmente, lo que el CTS México busca es ser un catalizador de soluciones de movilidad sustentable para mejorar la calidad de vida en las ciudades mexicanas y un transporte público de calidad que contribuya a esa mejora.

1,500 kilómetros de transporte masivo

Actualmente, las zonas urbanas y su entorno son el motor económico del país, pues generan el 95% del PIB y albergan el 80% de la población. Sin embargo, su funcionamiento se ve amenazado por un modelo de transporte urbano que no es sustentable desde una perspectiva económica, financiera, social y ambiental. Existe un consenso internacional en que la solución más eficiente y equitativa para atender la creciente demanda de movilidad de las ciudades es priorizar el uso del transporte público masivo de calidad.

Las necesidades de transporte público de calidad en nuestro país son muchas y cada vez se incrementan. Se proyecta que para el año 2015 existirán en México 27 ciudades con más de 750,000 habitantes, que en total sumarán a casi 58 millones de personas; esa población requerirá para trasladarse más de 1,500 km de transporte masivo. Consciente de que la problemática del transporte público en México tiene grandes y complejos rezagos, el CTS México desea llamar la atención hacia la temática de la movilidad, para que ésta se coloque en una posición prioritaria en la agenda pública. La infraestructura de transporte es fundamental para promover el crecimiento económico y combatir la pobreza.

El tamaño e importancia del desafío hace necesaria la participación directa y decidida de todos los niveles de gobierno pues el país no cuenta con una política pública robusta que dote a los gobiernos subnacionales con los recursos para asumir este reto. En este sentido, cambiar el modelo de transporte urbano es más un problema socio-político que técnico. La participación manifiesta del gobierno federal en la orientación de estrategias y la creación de incentivos para proveer sistemas de transporte masivo, es decisiva.

Una política nacional de transporte urbano sustentable para México

México deberá satisfacer un déficit considerable de transporte masivo durante los siguientes 10 años, si pretende incentivar la competitividad de sus ciudades. Si el 100% de ese déficit se resolviera con la implantación de trenes ligeros o metros, serían necesarios entre US\$ 22 mil millones y US\$ 60 mil millones en costos de capital. Si se utilizan sistemas de autobuses eficientes, el monto requerido sería de aproximadamente US\$ 10 mil millones.

El país tendrá mejor capacidad de encarar este reto si establece una Política Pública Nacional de Transporte Urbano Sustentable, con una función estratégica de planeación, financiamiento, y procuración de inversiones a largo plazo. Este esfuerzo debe establecerse con miras a lograr mayor competitividad nacional, equidad en el uso de los recursos y procuración del medio ambiente.

Esta política deberá apoyar las tecnologías que resulten más costo-efectivas en la provisión de sistemas de transporte masivo, de acuerdo con el contexto específico de cada proyecto. Para ello, se requerirá realizar, en cada caso, un análisis de alternativas antes de establecer un esquema de financiamiento.

Cabe destacar que los sistemas de transporte masivo con autobuses eficientes y de alta calidad, conocidos como Bus Rapid Transit (BRT), han probado ser una solución costo-efectiva de alta calidad para los sistemas de transporte masivo en varias ciudades, siendo en ese sentido más competitivos frente a los sistemas sobre rieles en la gran mayoría de los casos.

Finalmente, para integrar una Política Nacional de Transporte Urbano Sustentable para México se requiere establecer una estructura institucional adecuada que dirija el esfuerzo, contar con metas definidas y demarcar responsabilidades para cada actor del proceso. El transporte urbano debe tener un lugar destacado en la agenda nacional, pues está directamente vinculado al logro de la competitividad y productividad. ■

* Adriana Lobo es actualmente Directora General Centro de Transporte Sustentable de México.