

Perspectivas de una movilidad más equitativa en América Latina

Eduardo A. Vasconcellos

Santiago, 7 Septiembre 2019

Problemas económicos y sociales

Desarrollo desigual pos WWII + urbanización rápida

Altos niveles de informalidad (50-60%)/exclusión/inmovilidad

Nivel bajo de educación formal y política

Democracias frágiles + ciudadanía flaca + concentración de poder

Alta concentración de ingresos

(salario mínimo USD 250/salario de gerente USD 4,000)

Movilidad (datos del OMU de CAF)

TNM y TC sirven 73% de los viajes

Transporte Público

Baja calidad /solamente 1% de prioridad vías

Peso alto en los presupuestos familiares (hasta 30%)

Recorridos más largos

Impactos del automóvil: 80% (espacio), 70% (energía), 68/72% (MP/CO₂)

Peatones/ciclistas corresponden a 68% de las fatalidades

Tendencias preocupantes

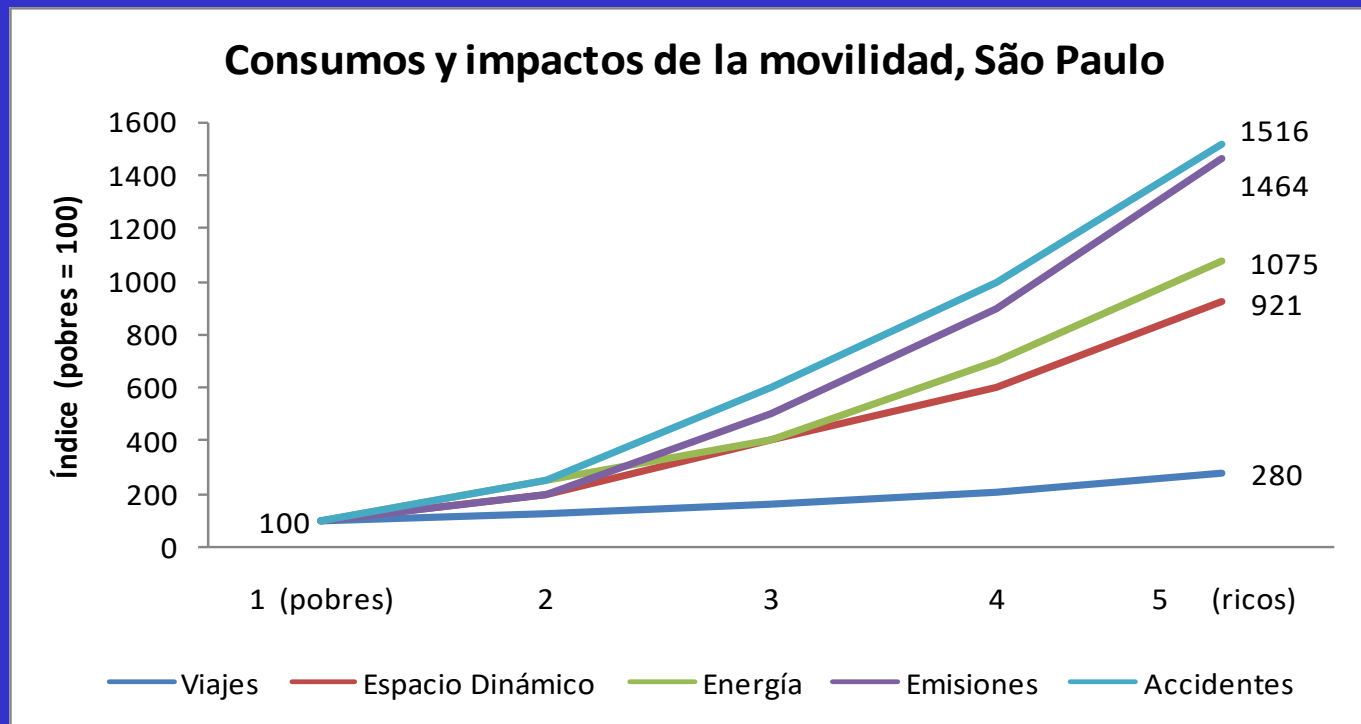
Transporte

- Aumento del **auto** (5% a.a) y motocicleta (13% a.a)
- Presiones para **desreglamentar el transporte** publico
- Acciones en contra las mejoras del TNM

Social/económico

- Movimiento muy lento para cambiar** pobreza/exclusión
- Sigue la concentración de renta
- Aumentan externalidades y inequidad**

El retrato de la iniquidad – el metabolismo real de la movilidad



São Paulo: índice de 10 para 1 Londres: índice de 2:1

Nota: en el caso de accidentes, el índice representa el riesgo impuesto a los otros usuarios; se considera que los peatones son los más vulnerables y que son protegidos por la ley; esto significa que accidentes con peatones son atribuidos a los conductores de los vehículos involucrados

Temas y decisiones esenciales

Q1: Eficiencia u equidad?

equidad x igualdad (ejemplo: acceso a la escuela)

Las dos utopías dominantes

utopía liberal X utopía socialista

(pagar por lo que quieres) (recibir lo que necesitas)

Q2: Sustentabilidad para quién?

económica/ambiental/social?

Q3: El transporte público es
un servicio público?
un tema de mercado?

Q4: Los subsidios son
una inversión ?
desperdicio de recursos ?

Q5: “Small is beautiful”?
circuitos económicos y efectos

Q6: Cuál ciudad?
elite/clases medias/democrática

Desafíos y oportunidades

Dificultades para cambiar condiciones de movilidad

Transmisión de los **mitos y falsas** “conclusiones”

El auto como un “deseo **natural**” y un bien “superior”

Baja calidad del transporte público es “inevitable”

Ignorancia sobre impactos de la movilidad (el “bus vacío”)

Ambiente de tránsito actual es **hostil** a las personas vulnerables

Velocidad alta de vehículos (20% > 60 km/hora)

Intersecciones peligrosas/veredas de baja calidad u inexistentes

Prioridad a los ciclistas < 1% de las vías

El dilema de la oferta de transporte público - Ciclos típicos

Salvaje

Operadores Individuales operan servicios con reglas del “mercado”: baja calidad, conflictos, caos
América Latina, Asia and África

Corporativo

Operador público ineficiente genera caos
São Paulo-CMTC(1990's), México City-Ruta Cien (1990's)

Irresponsable

Empresas privadas garantizan oferta espacial/regularidad pero pueden capturar al Estado **(Brasil)**

Virtuoso

Sociedad define y controla, operador privado opera servicios con calidad y eficiencia **(Europa)**

Vehículos

Areas	Ómnibus						Rieles			Água
	Shared taxis	Jeeps	Vans	Microbus	Ómnibus	Bus grande	Trenes	Metro	VLT	Boats
B. Horizonte										
Bogota										
Buenos Aires										
Caracas										
Cd. México										
Curitiba										
Guadalajara										
León										
Lima										
Montevideo										
Porto Alegre										
R. Janeiro										
San José										
Santiago										
São Paulo										

Vehículos 14,356 5,691 25,054 78,577 95,555 3,524 2,914 4,638 24 19

El tema del costo

Niveles de tarifa x calidad del sistema

Ciclo	USD/viaje	Características
Salvaje (informal)	0,30	Mercado comanda
Contratado	0,60	vehículos mejores/seguridad
Contratado/integrado	1,00	+ terminales/control y GPS
BRT (completo)	1,50	+ infraestructura/pre-pago

Cuestión: Cómo organizar un sistema bueno y accesible para todos?









Obstáculos estructurales para los cambios deseados

- Pobreza y **vulnerabilidad**
- Distribución **desigual** del poder sobre decisiones
- Estado es **rehén y socio** de la industria automovilística
- Mayoría de los recursos **financieros** apoyan al automóvil
- (**subsidio oculto** por estacionamiento gratuito en calles de SP:
1.5 millón de autos parqueando por día = USD 1 billón/ano)

Obstáculos estructurales para los cambios deseados

- Estructura urbana ya está construida – tomará **décadas para mudar** - “TOD” tiene limitaciones (Curitiba)
- Ninguna **fuerza política** relevante **ve al TP** como prioridad efectiva (al final, cambios son raros y modestos)

Propuestas/Desafíos

Fortalecer la ciudadanía con informaciones correctas

Convencer a la sociedad que TNM y TP son las mejores opciones

Reorganizar el ambiente de tránsito del TNM (“calles seguras”)

Mejorar los sistemas de TP (velocidad/regularidad) y hacerlos

accesibles para todos

Desafíos

Parar de subsidiar el automóvil + implementar **limitaciones**

(áreas centrales y estacionamiento)

Usar las nuevas tecnologías de **compartimiento**

Renovar lógica de operación del TP

Clave: Buscar la equidad, pero con eficiencia

Equilibrio entre las dos utopías