

BOLETÍN DE PRENSA

Índice de Movilidad Urbana

Barrios mejor conectados para ciudades más incluyentes

- El IMCO hace un llamado a los gobiernos locales para diseñar y ejecutar planes estratégicos de movilidad que tengan como prioridad a las personas.
- Las ciudades mexicanas con la movilidad más competitiva son el Valle de México, Saltillo y Guadalajara, mientras que las menos competitivas son Villahermosa y Acapulco.
- En México, entre 1990 y 2015, los vehículos crecieron 3.5 veces más rápido que la población.
- En 2015, 15 de las 20 ciudades más importantes de México no registraron inversión en transporte público.
- Solo la CDMX, el Estado de México, Jalisco y Coahuila cuentan con una ley específica de movilidad.
- El IMCO propone seis acciones específicas para mejorar la movilidad urbana del país y, con ello, la calidad de vida de las personas.

El Instituto Mexicano para la Competitividad A.C. (IMCO) hace un llamado a los gobiernos locales a diseñar y ejecutar planes estratégicos de movilidad que tengan como prioridad a las personas. Esto tiene un impacto favorable en el desarrollo económico regional, la planeación urbana, la capacidad adquisitiva de las familias, así como en la salud y la equidad entre los mexicanos.

Contrario a las mejores prácticas nacionales e internacionales, la gran mayoría de las autoridades locales de México han privilegiado el uso del automóvil particular. Como resultado de esta política y de acuerdo con estimaciones del IMCO, entre 1990 y 2015 el parque vehicular a nivel nacional aumentó a una tasa promedio anual del 5.3%, mientras que la población lo hizo a un ritmo del 1.5%¹. Asimismo, estas políticas han llevado a un crecimiento desordenado de las ciudades, al uso ineficiente de recursos públicos en la construcción de infraestructura, a problemas de congestamiento y a pérdidas sociales en la relación tiempo/calidad de las personas por los prolongados periodos de desplazamiento.

Estos y otros retos se observan en el **Índice de Movilidad Urbana (IMU)**, elaborado por el **IMCO**. El estudio se construyó a partir de la medición y comparación de las condiciones de movilidad de las 20 ciudades mexicanas más importantes, así como de su capacidad para ofrecer alternativas de transporte atractivo, deseable y alcanzable para toda su población. Se busca medir qué tan competitiva es la movilidad, el principal eje rector es la distancia que un peatón o ciclista recorre en 30 minutos, considerando la calidad y los servicios ofrecidos en una zona con alta actividad económica.

¹ Calculado por IMCO con datos del Inegi.

Mensajes clave del estudio

- La movilidad eficiente es fundamental para el crecimiento económico sostenido y sustentable de las ciudades.
- Las autoridades estatales y municipales deben promover el crecimiento denso y ordenado, con opciones de transporte público y no motorizado de calidad.
- Las opciones de transporte deben incluir la operación regulada de iniciativas de transporte individual y colectivo basadas en plataformas tecnológicas privadas. La regulación no debe crear barreras de entrada para este tipo de iniciativas.

Resultados generales del IMU

De las 20 ciudades estudiadas, que contemplan 203 municipios, destaca que:

- **El Valle de México, Saltillo y Guadalajara cuentan con un nivel de competitividad adecuado.** Las ciudades con mayores alternativas de movilidad tienen mejor desempeño en la producción y el bienestar social, además de observar en ellas salarios altos y tasas de crecimiento 2.3 veces más rápidas.
- **Tampico - Pánuco tiene un nivel de competitividad media baja, mientras Villahermosa y Acapulco presentan competitividad baja.** La movilidad ineficiente tiene implicaciones en otros rubros delicados de atención a la comunidad. Por ejemplo, en estas ciudades la tasa de homicidios por cada 100 mil habitantes es casi cuatro veces mayor que en las tres ciudades con mejor movilidad.



Resultados por subíndice

- **Eficiencia y transparencia gubernamental.** Mide el desempeño de los gobiernos locales en inversión en transporte sustentable, provisión de transporte, transparencia y gestión de calidad del aire.

Resultados. Primer lugar: Valle de México. Último lugar: Acapulco.

Explicación. Es el subíndice que mayor impacto tiene sobre el índice general. Una movilidad más competitiva está relacionada con una mayor inversión de recursos en infraestructura de movilidad sustentable, así como con mejores prácticas en transparencia presupuestal y menores índices de percepción de corrupción.

A destacar. En promedio, durante 2015, del total de sus recursos federales para movilidad, las ciudades invirtieron tan solo 2% en transporte público y 7% en infraestructura ciclista y peatonal. Además, 15 de las 20 ciudades no registraron inversión en transporte público ese año.

- **Regulación.** Mide la existencia de un marco normativo que promueva la adecuada planeación e implementación de la movilidad en la ciudad. Por ejemplo, si se cuenta con una ley en la materia, si en la normatividad vigente se incluyen parámetros necesarios para incentivar la movilidad sustentable o si la regulación genera barreras a la competencia entre iniciativas de transporte.

Resultados. Primer lugar: Valle de México. Último lugar: Acapulco.

Explicación. Es el segundo subíndice con mayor impacto. Es casi tan importante la regulación como la forma en la que las autoridades locales invierten e implementan políticas públicas. Ciudades con mejor normatividad (donde se reconoce a la movilidad como un derecho y al peatón como prioritario, se privilegia al transporte público y no motorizado, así como se impulsa la innovación) tienden a tener menores tiempos de traslado y mejor accesibilidad.

A destacar. Las leyes de movilidad de la CDMX y del Estado de México son las mejores prácticas del país.

Decálogo de buenas prácticas para una ley de movilidad

1. El peatón es primero.
2. Planeación del transporte público y no motorizado.
3. Principios para la movilidad: igualdad, seguridad, accesibilidad, eficiencia, calidad, multimodalidad y exigibilidad.
4. Información para la toma de decisiones.
5. Mecanismos de coordinación metropolitana.
6. Estudios de impacto de movilidad para obras públicas y privadas.
7. Comité Estatal de Movilidad para generar propuestas, con la participación de ayuntamientos y OSC.
8. Registro de transporte público disponible a los ciudadanos.
9. Eliminar las barreras de entrada a las empresas de transporte operadas a través de plataformas.
10. Contar con parquímetros y alcoholímetros.

- **Funcionamiento de infraestructura.** Mide las percepciones de los usuarios sobre el funcionamiento de los servicios, así como el tipo y las características de la infraestructura para la movilidad.

Resultados. Primer lugar: León. Último lugar: Querétaro.

Explicación. Ciudades en donde la población tiene buena percepción del funcionamiento de la infraestructura urbana y del servicio de transporte (incluye el desempeño de choferes de camiones, limpieza de unidades y cobertura de las rutas) cuentan con mejor desempeño en movilidad.

A destacar. En promedio, en 2015, el 67% de los usuarios del transporte público en las ciudades de la muestra consideraron que la cobertura de la red fue suficiente. Sin embargo, el 41% de los usuarios esperó mucho tiempo entre unidades y el 64% cree que las unidades están en mal estado.

La crisis de abasto de gasolina ha evidenciado la dependencia al automóvil y las carencias en el transporte público. Cambiar la vida de todos es posible si logramos reconstruir y reinventar nuestras ciudades.

“Una ciudad avanzada no es en la que los pobres pueden moverse en carro, sino una en la que incluso los ricos utilizan el transporte público”.- E. Peñalosa, alcalde de Bogotá.

IMCO PROPONE

1. Promover transporte público, limpio, y financieramente sostenible con precios que cubran los costos de operación, pero con tarifas diferenciadas para que la población vulnerable pague menos.
2. Permitir la innovación y el surgimiento de nuevas opciones de transporte administradas a través de tecnologías de la información. Desregular primero en lugar de prohibir y generar regulación basada en evidencia, por medio del intercambio de información entre Gobierno y empresas.
3. Elaborar una ley de movilidad que dé prioridad al peatón, así como a la planeación de sistemas de transporte público y no motorizado.
4. Incentivar el uso de transporte público y no motorizado, y financiarlo a través de impuestos verdes, como la tenencia, cobro de vialidades urbanas e impuesto sobre gasolineras.
5. Fomentar el crecimiento de ciudades más compactas con usos de suelo mixto, incentivos fiscales para la construcción de vivienda social en el centro de las ciudades, bancos de tierra públicos para proyectos de desarrollo orientados al transporte (DOT) y la eliminación de requerimientos mínimos de cajones de estacionamientos (como en CDMX y Guadalajara).
6. Dotar a los Institutos Municipales de Planeación (Implanes) con atribuciones necesarias para sancionar, a fin de que se cumplan los Planes de Ordenamiento Territorial.

El IMCO es un centro de investigación apartidista y sin fines de lucro dedicado a enriquecer con evidencia la toma de decisiones públicas para avanzar hacia un México justo e incluyente.

Consulta más información en: www.imco.org.mx

Sigue la conversación con el hashtag **#MovilidadParaTodos**

Para entrevistas favor de comunicarse con:

Romina Girón | prensa@imco.org.mx | Cel. (55) 7907 6656



Instituto Mexicano para la Competitividad A.C.