

CIUDAD
GLOBAL

DERECHO A LA MOVILIDAD

ÍNDICE

3	DERECHO A LA MOVILIDAD
3	FRASES RESUMEN
3	DEFINICIÓN
4	OBLIGACIONES
4	PAPEL DEL ESTADO
7	MARCO JURÍDICO
11	DERECHO A LA MOVILIDAD EN NÚMEROS
14	MEJORES PRÁCTICAS
14	CASO DE ARGENTINA
14	BIBLIOGRAFÍA

DERECHO A LA MOVILIDAD

"Hay tres cuestiones importantes ahora que se están convirtiendo en importantes, no sólo para las ciudades, sino para toda la humanidad: la movilidad, la sostenibilidad y la diversidad social"

Jaime Lerner

Frases Resumen

- El derecho a la movilidad lo entendemos como el derecho de cada persona y de la colectividad a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, aceptable, suficiente y accesible
- Lamentablemente, en la Ciudad de México, aún no se han instaurado programas de movilidad que puedan ser considerados sustentables a gran escala
- Con la implementación de nuevos y más eficaces esquemas de financiamiento y fortalecimiento de la capacidad gubernamental tanto local como federal, se podría lograr una mejora en materia de innovación para así poder impulsar propuestas realmente efectivas que promuevan el transporte público, así como la movilidad no motorizada.

Definición

Es el derecho de toda persona y de la colectividad a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad y aceptable, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo.

Papel del Estado

En el contexto nacional, la ciudad de México aparece como un espacio privilegiado para el ejercicio de derechos, así como un modelo de construcción de ciudadanía y espacios comunes que las y los habitantes y transeúntes han impulsado para proteger y promover la pluralidad y complejidad que caracterizan a este núcleo urbano. El ambiente de sensibilidad democrática renovada hacia los derechos humanos en nuestra ciudad ha permitido que los temas referidos al espacio común, la apropiación diferenciada que hacen de éste los diversos grupos sociales, la seguridad y los derechos ambientales puedan ser visualizados de manera crítica desde lo que se ha dado en llamar el derecho a la movilidad.¹

¹ Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo. El derecho a la movilidad debe ser reconocido e la Constitución. [en línea [Fecha de consulta: 4 de abril de 2017] Disponible en: <http://mexico.itdp.org/noticias/el-derecho-a-la-movilidad-debe-ser-reconocido-en-la-constitucion/>

El derecho a la movilidad lo entendemos como el derecho de cada persona y de la colectividad a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, aceptable, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo. El ejercicio del derecho a la movilidad en ningún momento debe restringir o acotar el ejercicio de otros derechos. Al contrario, debe ir dirigido a reforzar la responsabilidad del Estado para proveer garantías plenas de su ejercicio.²

En la Ciudad de México, además del Sistema de Transporte Colectivo Metro (STC) y del Sistema de Corredores de Transporte Público de Pasajeros del Distrito Federal (Metrobús), la red de transporte que opera en la ciudad de México se compone del Sistema de Transportes Eléctricos (Tren Ligero y Trolebús) así como de la Red de Transporte de Pasajeros (RTP). Asimismo existen servicios colectivos que son prestados por concesionarios haciendo uso de camiones, vagonetas, combis y microbuses; así como el Servicio de Transporte Público Individual de Pasajeros (Taxi). Recientemente se creó el Sistema de Transporte Individual (Ecobici).

² Ibídem

La expansión del sistema de transporte rápido conocido como Metrobus de la ciudad de México ha sido clave para mejorar en un 50% la movilidad en las avenidas más congestionadas de esta zona urbana, como por ejemplo la del Corredor Insurgentes. Estos autobuses de tránsito rápido llevan cada día a 320.000 personas y han ayudado a reducir los accidentes en la carretera en un 30%.³

Y es que el fomento del transporte público es clave para reducir la contaminación en una ciudad como México D.F, la segunda más poblada del mundo después de Tokio con 20 millones de habitantes. Esta urbe también impulsó el pasado año el uso de la bicicleta con la construcción de nuevos carriles bici y cerca de un millar de espacios públicos fueron rehabilitados como parte del “Plan Verde” instaurado por el gobierno y cuyo objetivo es convertir a la capital mexicana en la ciudad más verde de América Latina

³ Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos. México Mejores Políticas para un Desarrollo Incluyente. [en línea] [Fecha de consulta: 4 de abril de 2017] Disponible en: <https://www.oecd.org/mexico/Mexico%202012%20FINALES%20SEP%20eBook.pdf>

Marco Jurídico

Constitución Política de la Ciudad de México

Artículo 13.

E. Derecho a la movilidad

1. Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, eficiencia, calidad e igualdad. De acuerdo a la jerarquía de movilidad, se otorgará prioridad a los peatones y conductores de vehículos no motorizados, y se fomentará una cultura de movilidad sustentable.
2. Las autoridades adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio de este derecho, particularmente en el uso equitativo del espacio vial y la conformación de un sistema integrado de transporte público, impulsando el transporte de bajas emisiones contaminantes, respetando en todo momento los derechos de los usuarios más vulnerables de la vía, el cual será adecuado a las necesidades sociales y ambientales de la ciudad.

Artículo 16.

H. Movilidad y accesibilidad

1. La Ciudad garantizará la movilidad de las personas en condiciones de máxima calidad a través de un sistema

integrado y multimodal de transporte, que atienda las necesidades sociales y ambientales, bajo los principios de equidad social, igualdad, de accesibilidad, diseño universal, eficiencia, seguridad, asequibilidad, permanencia, predictibilidad, continuidad, comodidad e higiene.

2. En orden de importancia, las leyes darán prioridad y preferencia en la movilidad primero a peatones, en especial personas con discapacidad o movilidad limitada; a cualquier forma de movilidad no motorizada; personas usuarias del transporte público de pasajeros; a los vehículos privados automotores en función de sus emisiones y al transporte de carga, con restricciones a su circulación en zonas, vialidades y horarios fijados por ley

. 3. Las autoridades de la Ciudad desarrollarán y ejecutarán políticas de movilidad, para lo cual deberán:

- a) Impulsar, a través de un plan de movilidad, la transición gradual hacia patrones donde predominen formas de movilidad colectivas, no motorizadas, motorizadas no contaminantes, peatonales, así como a base de nuevas tecnologías;
- b) Privilegiar el desarrollo y la consolidación del transporte público colectivo;
- c) Estimular el uso de vehículos no contaminantes o de bajas emisiones a la atmósfera, y la creación de infraestructura

- conectada y segura para peatones y ciclistas;
- d) Promover el uso de sistemas inteligentes y tecnologías que permitan mayor fluidez a la circulación del tránsito vehicular, así como el mantenimiento óptimo de las vialidades, y regular los estacionamientos;
 - e) Promover y desarrollar paraderos y centros especializados de transferencia modal con el equipamiento requerido para garantizar la seguridad y el confort de los usuarios;
 - f) Regular el equipamiento adecuado en las vías y edificaciones de uso público para permitir la accesibilidad de las personas;
 - g) Realizar campañas de educación en favor de una nueva cultura cívica de la movilidad, fomentar la fluidez, seguridad vial y prevención de incidentes y accidentes de tránsito, así como el carácter público de las calles y de las vialidades;
 - h) Impulsar una participación corresponsable y equitativa de las y los ciudadanos en las políticas públicas;
 - i) Promover, bajo con criterios de equidad, la coordinación con otras entidades en los sistemas de movilidad metropolitana; y
 - j) Los demás que establezca la ley.

Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad

Artículo 13

1. Las ciudades deben garantizar a todas las personas el derecho de movilidad y circulación en la ciudad, de acuerdo a un plan de desplazamiento urbano e interurbano y a través de un sistema de transportes públicos accesibles, a precio razonable y adecuados a las diferentes necesidades ambientales y sociales (de género, edad y discapacidad)
2. Las ciudades deben estimular el uso de vehículos no contaminantes y se establecerán áreas reservadas a los peatones de manera permanente o para ciertos momentos del día.
3. Las ciudades deben promover la remoción de barreras arquitectónicas, la implantación de los equipamientos necesarios en el sistema de movilidad y circulación y la adaptación de todas las edificaciones públicas o de uso público y los locales de trabajo y esparcimiento para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad.

Derecho a la movilidad en números

En México el gasto en transporte es la segunda variable en la que los hogares ocupan sus ingresos, sólo por debajo del rubro de alimentos, bebidas y tabaco, representando en promedio el 18.5% del ingreso neto total monetario.⁴

- Los costos del viaje en transporte público son muy desiguales, un viaje en la Ciudad de México representa el 12.5% de un salario mínimo, mientras que en otras zonas metropolitanas el porcentaje rebasa el 22% como es el caso de Mexicali y Puebla.⁵
- En México se dedica mayor tiempo en el transporte al trabajo (5.7 horas a la semana en promedio) que en actividades como juegos, aficiones, deportes, ejercicio físico, eventos culturales, deportivos y de entretenimiento.⁶
- Además, se emplea el mismo tiempo de traslado en las grandes zonas urbanas que en las medias y pequeñas, debido a que la oferta y los usos del transporte no son tan variados, aunque las distancias pueden ser más cortas.⁷

⁴ ONU, REPORTE NACIONAL DE MOVILIDAD URBANA EN MÉXICO 2014-2015, México, 2015 [en línea]. [Fecha de consulta: 7 de abril de 2017]. Disponible en: <http://www.onuhabitat.org/Reporte%20Nacional%20de%20Movilidad%20Urbana%20en%20Mexico%202014-2015%20-%20Final.pdf>

⁵ Ibídem

⁶ Ibídem

⁷ Ibídem

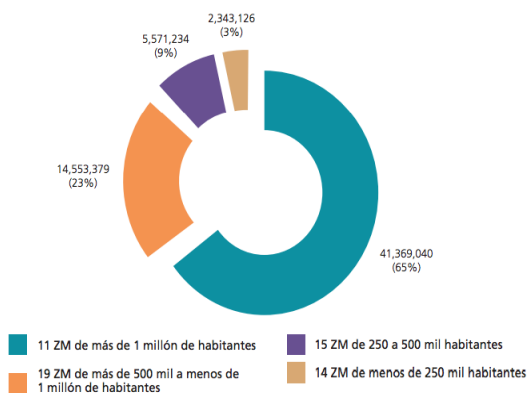
- En Guadalajara, León y Puebla, 4 de cada 10 personas se desplazan en transporte no motorizado.⁸
- En la Ciudad de México el 29% del total de viajes diarios (alrededor de 6.3 millones) se realizan en automóvil privado y el 60.6% en transporte público concesionado de baja capacidad (microbús, combis, autobús suburbano y taxi).⁹
- El 8% se realiza en sistemas integrados de transporte público masivo (Metro, Metrobús, Tren ligero y Trolebús) y un 2.4% en bicicleta y motocicleta.¹⁰

⁸ Ibídem

⁹ Ibídem

¹⁰ Ibídem

GRÁFICA 1
México. Concentración de la población según tamaño de zona metropolitana, 2010
(habitantes y porcentaje)



Fuente: INEGI, Censo Nacional de Población y Vivienda, 2010.
CONAPO. Delimitación de las zonas metropolitanas, 2010.

CUADRO 3
México. Parque vehicular 1995-2012 y Tasa Media de Crecimiento Anual (TMCA)

Total	Número de unidades (Millones)					TMCA (%)			
	1995	2000	2005	2010	2012	1995-2000	2000-2005	2005-2010	2000-2012
Total	11.3	15.6	22.1	31.6	35.0	6.7	7.2	7.4	7.0
Automóviles (sólo privados)	7.2	9.8	13.8	20.6	23.0	6.4	7.1	7.7	7.4
Camiones de carga ¹	3.6	4.9	7.0	9.0	9.4	6.4	7.3	6.3	5.6
Camiones de pasajeros de servicio público	0.1	0.1	0.1	0.1	0.2	7.3	2.2	2.5	2.8
Camiones de pasajeros de servicio privado	0.04	0.1	0.1	0.2	0.2	16.4	10.0	6.7	6.3
Motocicletas ²	0.1	0.3	0.6	1.2	1.6	17.9	14.9	14.7	15.1

Nota 1 y 2 Incluye vehículos de servicio oficial, público y privado.

Fuente: INEGI, Anuario Estadístico y Geográfico de los Estados Unidos Mexicanos (México, 2013).

Mejores Prácticas

Caso de Argentina

La capital de Argentina, Buenos Aires, una ciudad con tres millones de habitantes, introdujo recientemente dos servicios de autobuses de tránsito rápido. La vieja Avenida 9 de julio (la avenida más ancha del mundo) solía tener 20 carriles, y ahora sólo 10 se pueden utilizar para autos. El resto está abarcado por un tren superficial que combina los aspectos del servicio de autobús convencional con la comodidad de un metro.

Bibliografía

- Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo. El derecho a la movilidad debe ser reconocido e la Constitución. [en línea [Fecha de consulta: 4 de abril de 2017]] Disponible en: <http://mexico.itdp.org/noticias/el-derecho-a-la-movilidad-debe-ser-reconocido-en-la-constitucion/>
- Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos. México Mejores Políticas para un Desarrollo Incluyente. [en línea] [Fecha de consulta: 4 de abril de 2017]] Disponible en:

[https://www.oecd.org/mexico/Mexico%202012%20FINAL
ES%20SEP%20eBook.pdf](https://www.oecd.org/mexico/Mexico%202012%20FINAL%20SEP%20eBook.pdf)

- La Capital. Constitución CDMX: Desarrollo Sustentable. [en línea] [Fecha de consulta: 10 de abril de 2017] Disponible en:
<http://www.lacapitalmx.com/subteraneo/constitucion-cdmx-desarrollo-sustentable>
- Constitución Política de la Ciudad de México. En: Gaceta Oficial de la Ciudad de México, 5 de febrero de 2017 [en línea]. [Fecha de consulta: 11 de marzo de 2017.] Disponible en:
<http://www.cdmx.gob.mx/storage/app/uploads/public/589/746/ef5/589746ef5f8cc447475176.pdf>
- Organización de las Naciones Unidas.Habitat. Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad. [en línea] [Fecha de consulta: 8 de abril de 2017] Disponible en:
<http://www.revistas.unam.mx/index.php/mecedupaz/article/viewFile/36443/33018>
- ONU, REPORTE NACIONAL DE MOVILIDAD URBANA EN MÉXICO 2014-2015, México, 2015 [en línea]. [Fecha de consulta: 7 de abril de 2017]. Disponible en:
<http://www.onuhabitat.org/Reporte%20Nacional%20de%20Movilidad%20Urbana%20en%20Mexico%202014-2015%20-%20Final.pdf>

LA **CIUDAD** DE
LOS **DERECHOS**

CIUDADDEDERECHOS.MX