

SEDATU

SECRETARÍA DE
DESARROLLO AGRARIO,
TERRITORIAL Y URBANO



SUBSECRETARÍA DE DESARROLLO
URBANO Y VIVIENDA

Políticas públicas para la construcción de Ciudades Humanas



Mtro. Alejandro Nieto Enríquez
Subsecretario de Desarrollo Urbano y Vivienda
6° Congreso Internacional de Transporte
El Desafío de la Movilidad y la Gestión de Ciudad
Cd. de México, 24 de Abril de 2014



Estructura de la Presentación

1

- Diagnóstico

2

- Primeros pasos

3

- Visión de ciudad

4

- Retos para la gestión de la ciudad humana



1

- Diagnóstico



Diagnóstico

Ocupación del territorio **distante, disperso y desconectado** (conocido como el modelo 3D) (CTS-EMBARQ, 2013).

Los habitantes llegan a gastar **hasta 50%** del ingreso familiar en transporte (IMCO, 2012).

Las pérdidas económicas en el país por este problema se estiman en **200 mil millones de pesos anuales** (SCT, 2013).



Diagnóstico



- 67% califica entre regular y pésimo el **estado de las banquetas**
 - 22% manifiesta descontento con la **falta de alumbrado**
 - 15% manifiesta descontento con el hecho de que su calle **existen baches.**
- (SEDATU, CONAVI, 2013)

RANKING CICLOCIUDADES, 2013

Las 30 ciudades más
bici amigables de México
Todas por debajo de 50/100

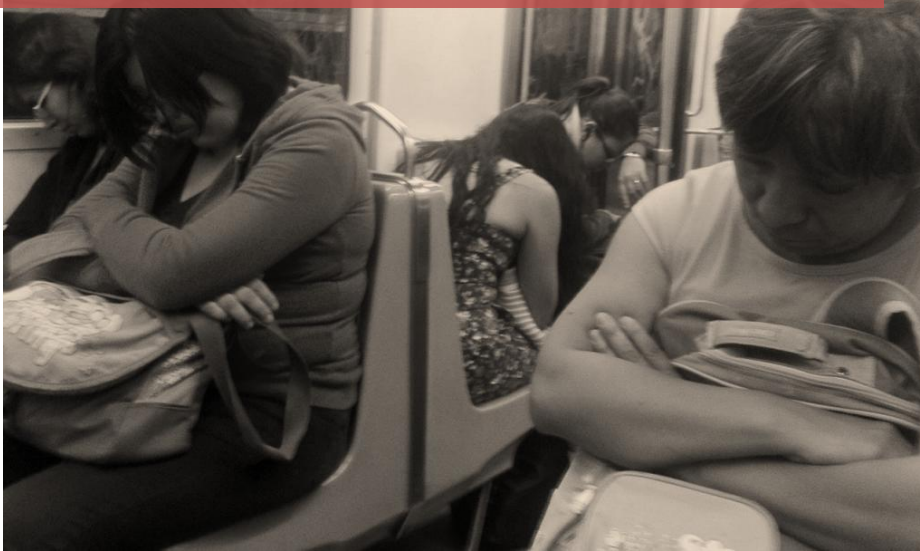
Máx. 100 pts.

No.	Ciudad	Puntos*	Presupuesto	Capacidad institucional	Monitoreo y evaluación	Promoción y educación	Regulación	Planeación	Intermodalidad	Infraestructura	Uso de la bicicleta	Seguridad vial
1	Ciudad de México	43	5	4	1	9	9	4	5	2	1	3
2	León	36	4	4	2	2	7	6	2	4	4	1
3	Aguascalientes	26	4	1	1	6	5	3	1	2	3	-
4	Guadalajara	25	-	3	-	4	9	3	2	-	2	2
5	Pachuca	20	6	3	-	2	3	2	-	2	-	2
6	Puebla	18	-	2	1	3	6	2	-	1	1	2
7	Saltillo	17	-	2	-	4	7	2	-	2	-	-
8	Hermosillo	15	-	1	-	2	6	2	-	3	1	-
9	Mexicali	15	-	-	1	2	10	1	-	-	-	1
10	Querétaro	14	2	-	-	3	5	2	-	-	-	2
11	Monterrey	14	-	1	-	3	6	2	1	-	-	1
12	Chihuahua	14	3	-	-	2	8	-	-	-	1	-
13	Mérida	14	1	-	-	2	6	1	-	1	-	1
14	Toluca	13	2	1	-	4	4	1	-	-	-	1
15	San Luis Potosí	12	-	-	-	1	7	3	-	1	-	2
16	Oaxaca	11	1	-	-	2	5	1	-	-	-	2
17	Tijuana	11	2	-	-	3	4	1	1	-	-	-
18	Xalapa	11	-	-	-	2	7	1	-	-	-	1
19	Morelia	10	-	-	-	4	2	3	-	-	-	1
20	Torreón	9	-	-	-	-	4	1	-	-	-	4
21	Acapulco	9	1	-	-	2	5	1	-	-	-	-
22	Tuxtla Gutiérrez	8	-	-	-	1	6	1	-	-	-	-
23	Culiacán	8	-	-	-	-	6	-	-	-	-	2
24	Cancún	8	-	-	-	2	3	1	-	-	-	2
25	Veracruz	8	-	-	-	-	6	2	-	-	-	-
26	Juárez	8	-	-	-	-	6	-	-	-	-	2
27	Celaya	8	2	-	-	-	5	-	-	-	-	1
28	Cuernavaca	7	-	-	-	-	5	-	-	-	-	2
29	Villahermosa	6	-	-	-	-	4	-	-	-	-	2
30	Tampico	6	-	-	-	-	5	-	-	-	-	1

Diagnóstico

En México existen 32 ciudades con más de 500 mil habitantes; sólo 7 de éstas cuentan con un sistema de transporte público masivo

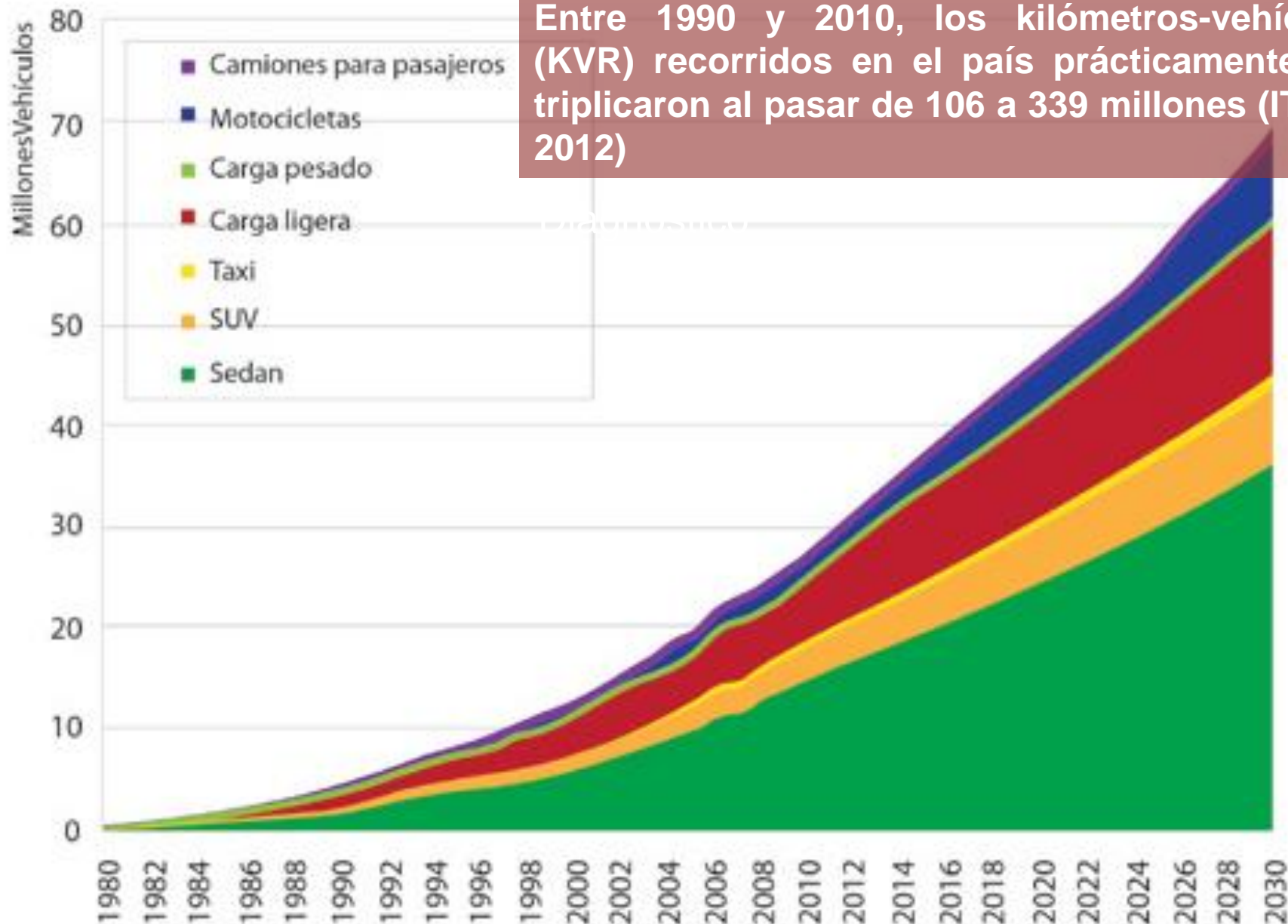
(Transporte público de pasajeros que cuenta con corredores con alta demanda, cuya circulación se hace por carriles exclusivos y accesos especiales de pasajeros)



La población de zonas urbanas señala como algunos de los principales problemas con el transporte público:

- 39% la **falta de unidades o que pasan poco**
 - 15% la **tardanza del servicio** para pasar
 - 14% **delincuencia, inseguridad**
 - 8% **robos**
 - 8% **unidades en mal estado o sucias**
- (SEDATU, CONAVI, 2013)

Entre 1990 y 2010, los kilómetros-vehículo (KVR) recorridos en el país prácticamente se triplicaron al pasar de 106 a 339 millones (ITDP, 2012)



Cálculo con base en información de INEGI:
Vehículos de motor registrados en circulación
datos anuales 2000-2010 y datos del Censo
Nacional de Población y Vivienda 2000 y 2010

2000 = 15.6 millones de automóviles
2010 = 32.3 millones
2030 = 70 millones

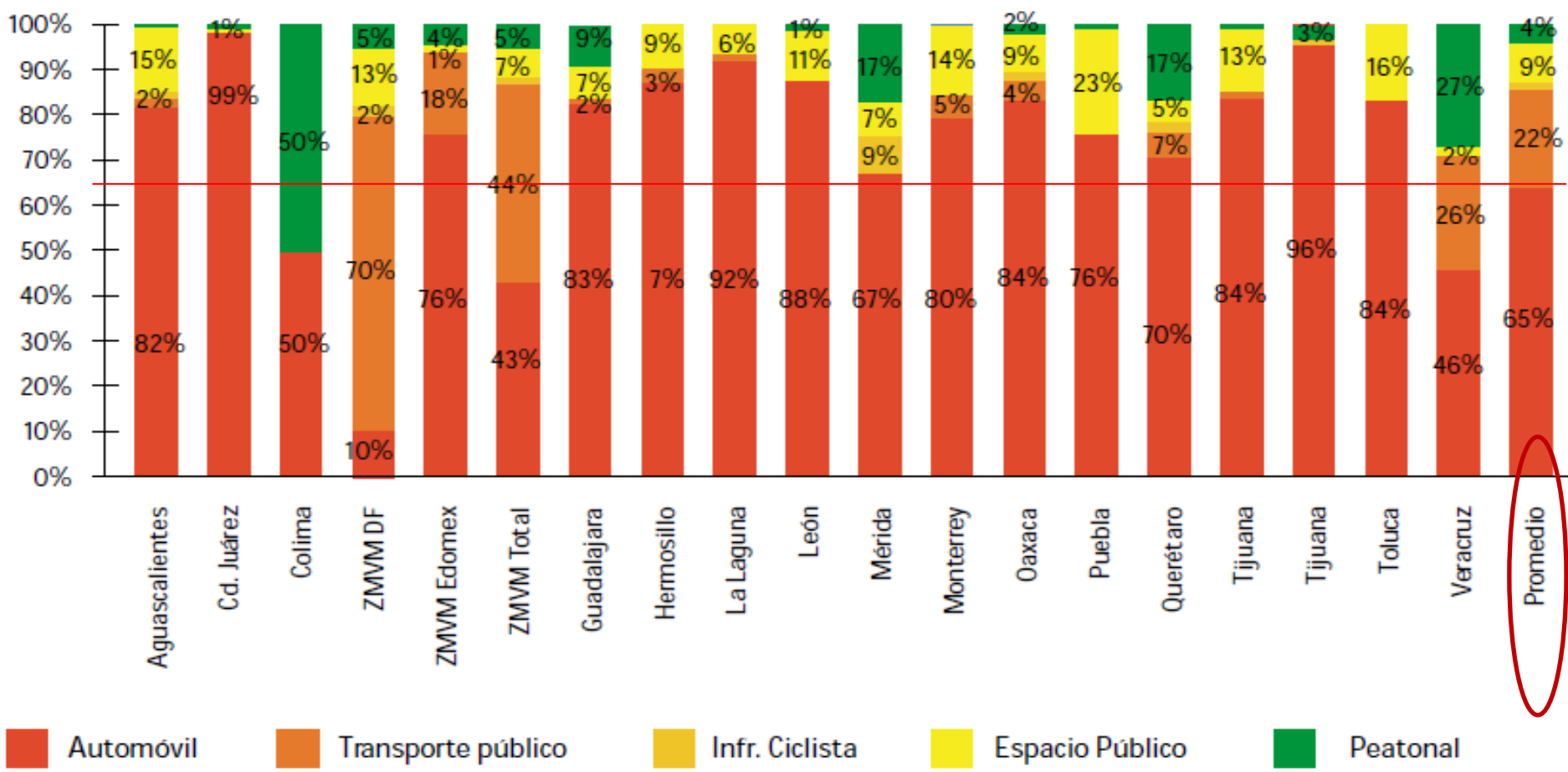
Diagnóstico

El uso excesivo del automóvil frenan la productividad,
el desarrollo integral y bajo en carbono de México

Se ha estimado que el costo público de las **externalidades negativas** generadas por el uso del automóvil (contaminación, accidentes, ruido, congestionamiento, etc.) representa **4% del Producto Interno Bruto (PIB)** de las ciudades (Medina, 2012).



GRÁFICA 1: DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE FONDOS FEDERALES POR TIPO DE INVERSIÓN EN MOVILIDAD, 2012



Fuente: Elaborado por ITDP México con base en datos de la SCHP.

65% de las inversiones en el rubro de movilidad se destina para infraestructura vial para el auto.

- 21% en transporte público
- 9% en espacio público
- 4% en infraestructura peatonal
- 1% en infraestructura ciclista



2

- Primeros pasos



Primeros pasos

1992, la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología se transforma en la Secretaría de Desarrollo Social; y el rol del gobierno federal en el desarrollo de las ciudades fue relegado a un segundo nivel

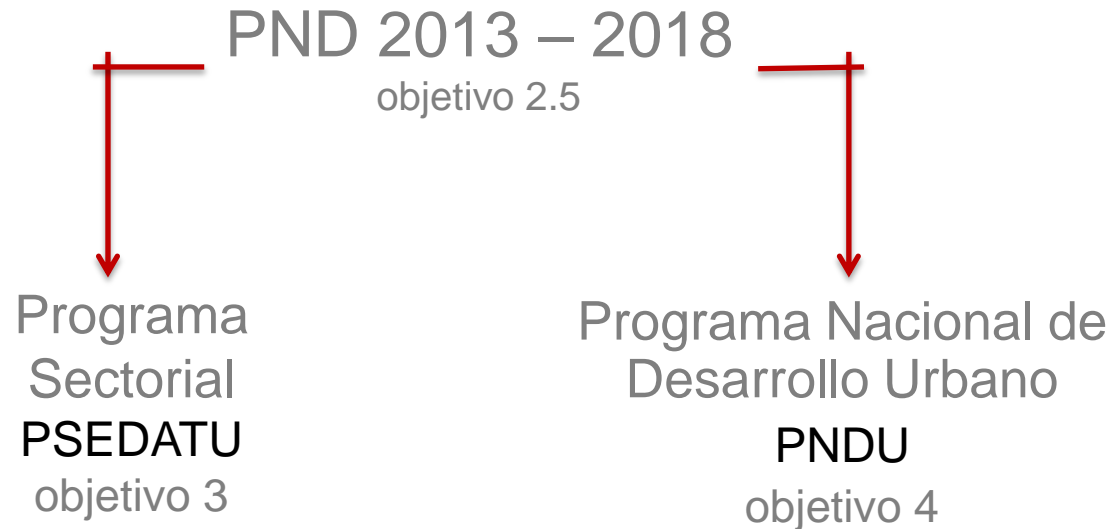
2013, se crea la **Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano** como una medida necesaria para ordenar el crecimiento urbano y consolidar una Política Urbana Nacional



Transitar hacia el modelo de desarrollo urbano sustentable e inteligente que procure vivienda digna para los mexicanos



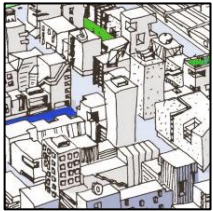
Primeros pasos



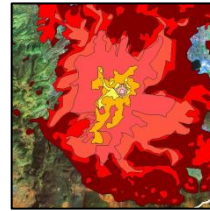
La MUS por primera vez en el Sistema de Planeación abre puertas infinitas para **eficientar el uso de los recursos públicos y privados** del país

Primeros pasos

Política Nacional Urbana



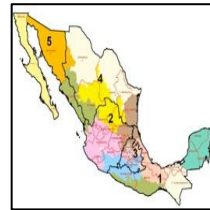
1. Nuevo modelo de desarrollo urbano y metropolitano



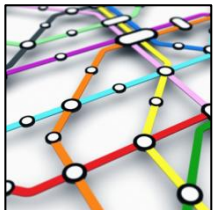
4. Gestión del suelo



2. Vivienda digna y sustentable



5. Desarrollo regional sustentable y ordenamiento territorial



3. Movilidad sustentable



6. Prevención de riesgos



3

- Visión de ciudad



Visión de Ciudad

Una ciudad **humana, es incluyente, equitativa, segura, sustentable y productiva.**



El modelo de ciudades “modernas”, centrado en el tránsito de vehículos particulares, es altamente excluyente y antidemocrático; porque **el espacio público, no es sólo de los propietarios de un automóvil.**

Visión de Ciudad

Nueva York



CIUDADES CAMINABLES:

Generar calles activas y llenas de vida en donde la gente se sienta segura, se pueda relacionar y conocer.

Visión de Ciudad



CIUDADES CON ACTIVIDAD FÍSICA:

Transformar los hábitos de desplazamiento de los mexicanos hacia medios eficientes, promover la intermodalidad e incentivar el uso del espacio público.



Visión de Ciudad



**Guangzhou,
China.**

CIUDADES CON SISTEMAS INTEGRADOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE CALIDAD:

Facilitar el acceso de todos a la ciudad a través de un servicio de alta calidad, los corredores son los lugares naturales donde la densificación debe iniciar.

Visión de Ciudad

Singapur



CIUDADES CON MENOR USO DEL AUTO:

Implementar herramientas de tarificación y reducción del uso del automóvil que alienten a cambiar el auto por otros medios de transporte más sustentables y equitativos.



Visión de Ciudad



CIUDADES VIVAS Y CON USO DE SUELO MIXTO:
Propiciar actividades que promuevan viajes más cortos y zonas llenas de vida y seguras.



**Rostock,
Alemania**



Visión de Ciudad

Londres



CIUDADES CONECTADAS:

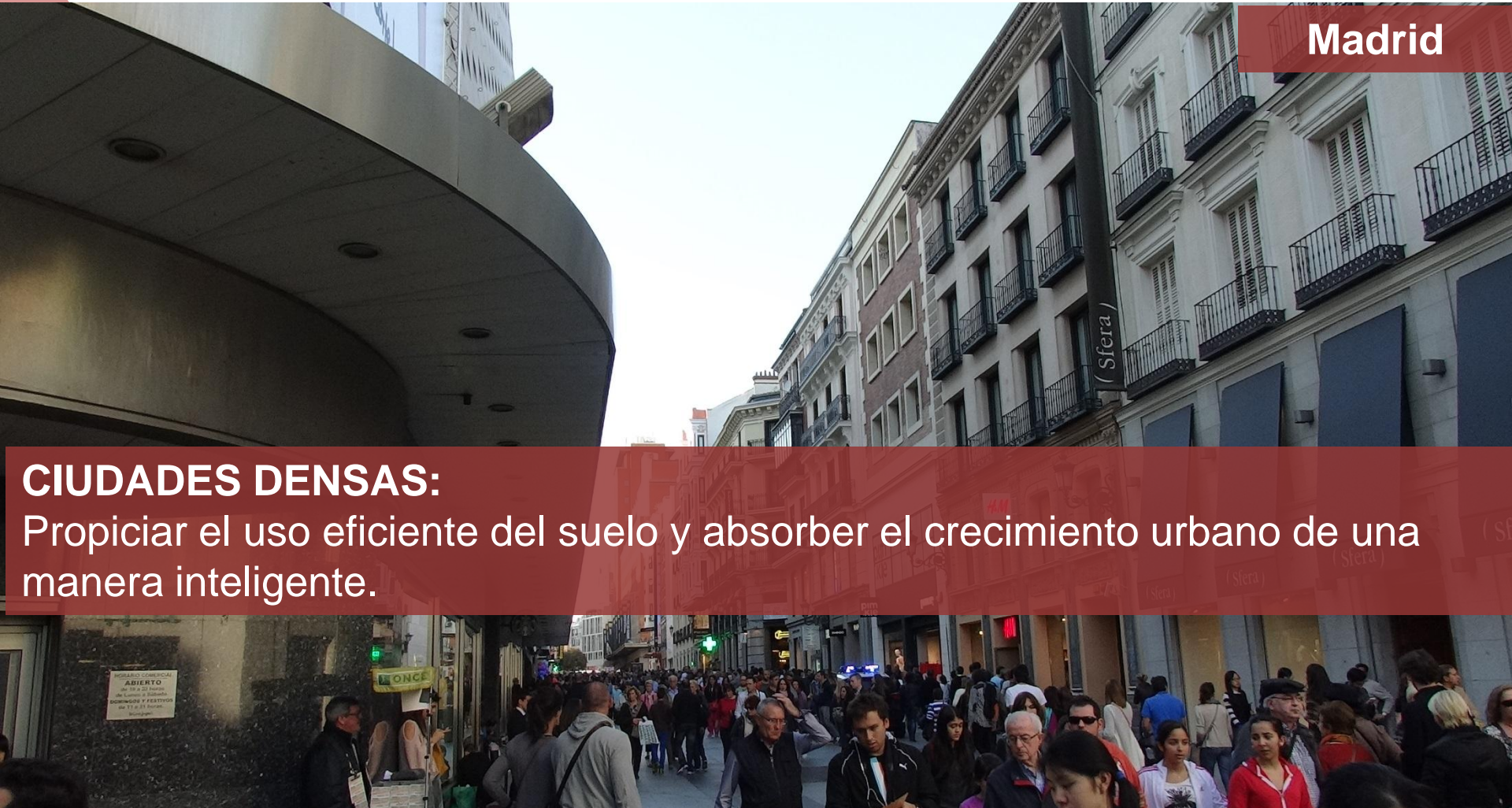
Promover viajes más directos hacia los destinos, a través de barrios permeables, cuadras cortas y una red de calles que permita el acceso a diferentes medios.



Visión de Ciudad

Madrid

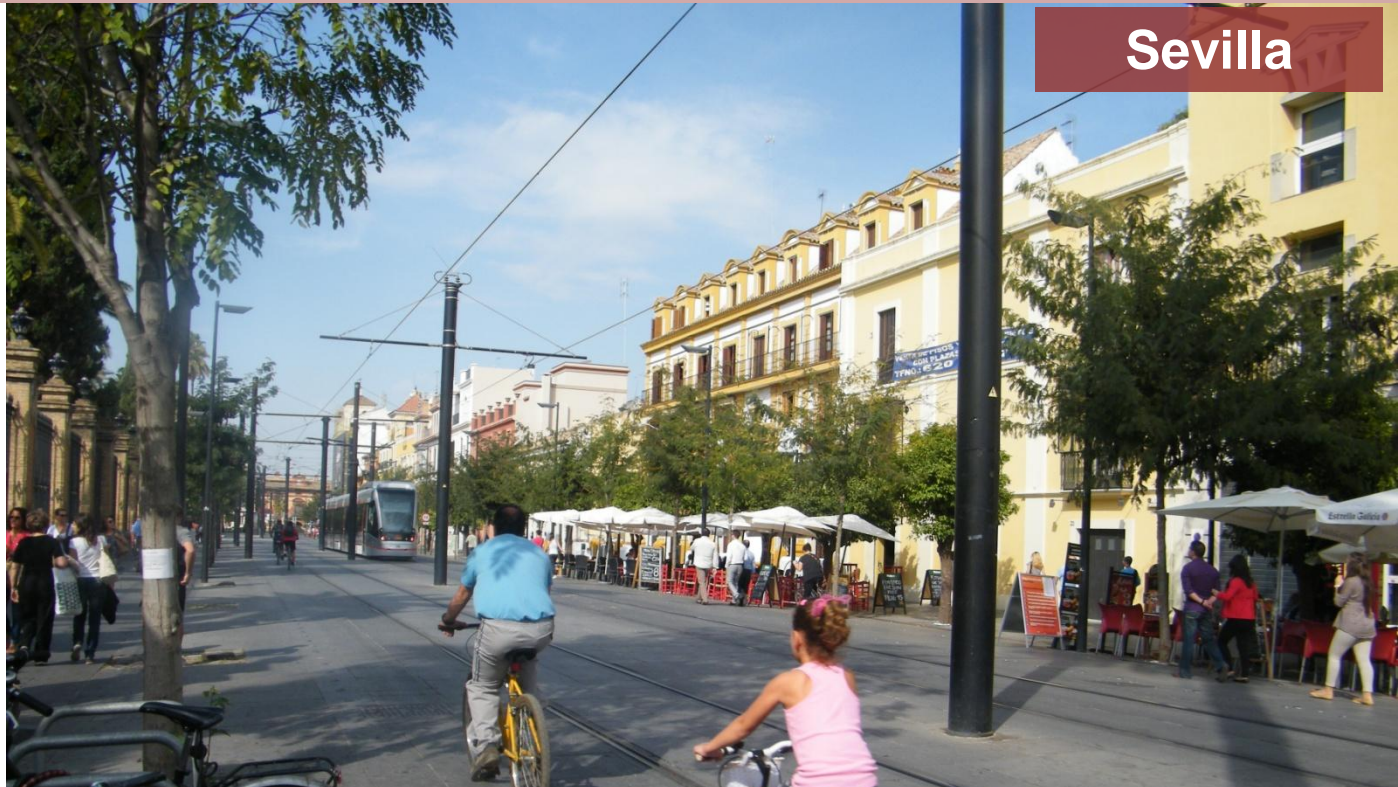
CIUDADES DENSAS:
Propiciar el uso eficiente del suelo y absorber el crecimiento urbano de una manera inteligente.





Visión de Ciudad

Sevilla



CIUDADES COMPACTAS:

Generar cercanía entre actividades, lugares de interés, trabajo y vivienda, requiriendo de menor tiempo y energía para transportarse de un lugar a otro.



4

- Retos para la gestión de la ciudad humana



Retos para la Gestión de la Ciudad Humana

**Paradigma de
capacidad**

Mayor
oferta vial



Más congestión



Retos para la Gestión de la Ciudad Humana

**Paradigma de
capacidad**



Mayor
oferta vial



Más congestión

**Paradigma de
movilidad**

Más
transporte
público



Por si solo no
siempre reduce
uso de auto



Retos para la Gestión de la Ciudad Humana

**Paradigma de
capacidad**



**Paradigma de
movilidad**



**Paradigma de
accesibilidad**

Mayor
oferta vial



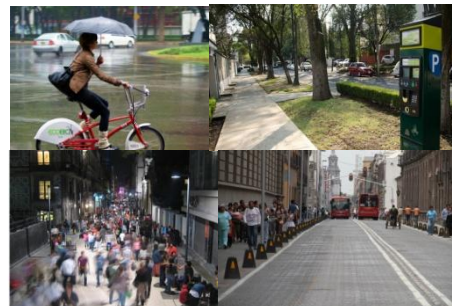
Más congestión

Más
transporte
público



Por si solo no
siempre reduce
uso de auto

Gestión
de la
movilidad



Accesibilidad y
movilidad de las
personas, y
reivindicación
del **espacio
público.**



Retos y estrategias para la Gestión de la Ciudad Humana



Ausencia del
marco institucional
y normativo

Impulsar la creación de la **plataforma institucional y normativa** que consolide la política nacional de movilidad urbana sustentable.

Bajas
capacidades
técnicas de los
gobiernos locales

Capacitar y sensibilizar a los actores involucrados el diseño y gestión de políticas públicas que impulsen el cambio modal a medios sustentables, eficientes y seguros.

Escasa
coordinación
intersectorial

Crear el **espacio de coordinación multisectorial** para la implementación del programa de movilidad urbana sustentable.



Retos y estrategias para la Gestión de la Ciudad Humana



Falta de inversiones
públicas y
certidumbre jurídica
para el privado

Reorientar el financiamiento federal existente con una visión de “Ciudades Humanas” a fin de impulsar estudios, obras y proyectos de movilidad urbana sustentables e integrales.

Carencia de
información

Generar, recopilar y sistematizar información en materia de movilidad para mejorar las capacidades técnicas de funcionarios y tomadores de decisiones..

Insuficiente
cultura de la
movilidad

Promover y posicionar la **cultura de movilidad urbana sustentable** en la agenda pública y de gobierno.



Primeros pasos

SEDATU pretende auxiliar técnica y financieramente a los gobiernos locales y otras dependencias, para implementar proyectos en tres vertientes:.



Calles para todos

Recuperación del
espacio público y la
infraestructura urbana



Sistemas integrados de transporte

Servicio confiable, eficaz
y con amplia cobertura
que incentive viajes en
medios seguros y
sustentables



Desarrollo orientado al transporte

Modelo urbano que
reduzca las necesidades
de viajes en automóvil



Retos para la Gestión de la Ciudad Humana





Retos para la Gestión de la Ciudad Humana

2 Creación de Plataforma



2013

2014

2015

2018

3 Proyectos piloto



SEDATU

SECRETARÍA DE
DESARROLLO AGRARIO,
TERRITORIAL Y URBANO



SUBSECRETARÍA DE DESARROLLO
URBANO Y VIVIENDA

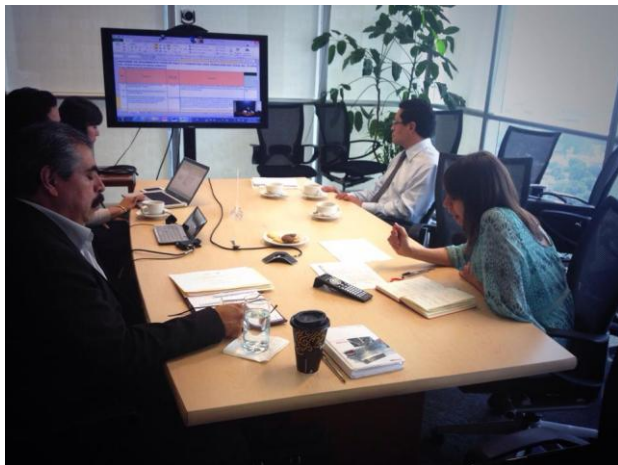


Retos para la Gestión de la Ciudad Humana





Retos para la Gestión de la Ciudad Humana



Retos para la Gestión de la Ciudad Humana





Retos para la Gestión de la Ciudad Humana

SCT
SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES



SEDESOL
SECRETARÍA DE
DESARROLLO SOCIAL



SEGOB
SECRETARÍA DE
GOBERNACIÓN



SEMARNAT
SECRETARÍA DE
MEDIO AMBIENTE
Y RECURSOS NATURALES





Los primeros movimientos para una verdadera Reforma Urbana





SEÚL



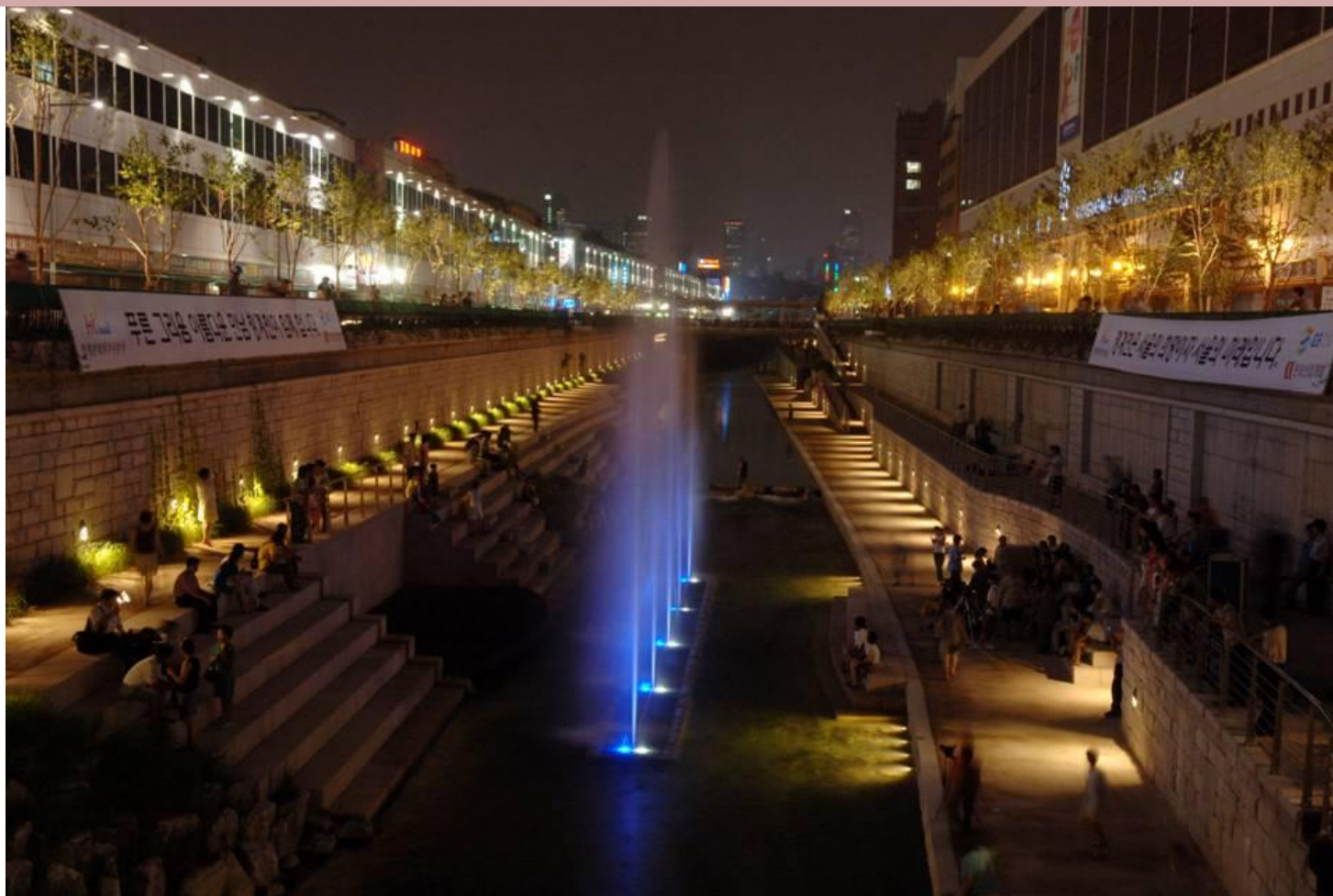


SEÚL



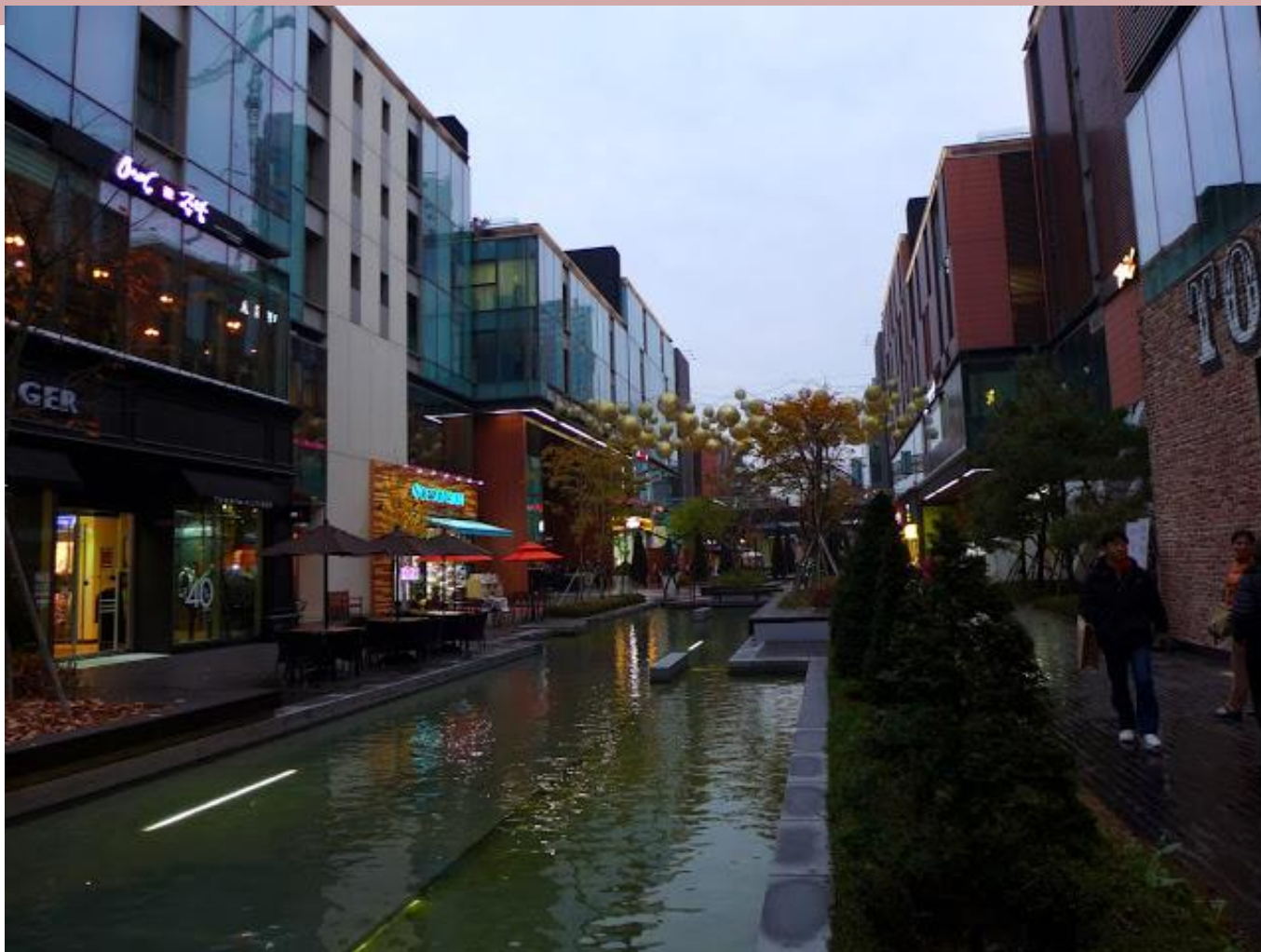


SEÚL





SEÚL





SEÚL





SEÚL





SEVILLA



ROTTERDAM





BOGOTÁ



PUEBLA



AMSTERDAM



COSTA RICA



BARCELONA



MEDELLÍN



CD. MÉXICO



NUEVA YORK



#CiudadHumana

www.sedatu.gob.mx

Twitter: @SEDATU_mx
@AlejandroNietoE

