

UN  **HABITAT**
FOR A BETTER URBAN FUTURE

Expert Group Meeting on Sustainable Urban Transport:
Modernising and Greening Taxi Fleets in Latin American Cities
Rio de Janeiro, 18 May 2011

Taxis y servicios de transporte alternativo en países en desarrollo:

¿Movilidad Urbana Sostenible?

Frederic SALIEZ
Oficial de Asentamientos Humanos

Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos
Oficina Regional para América Latina y el Caribe

Índice

1. Contexto

2. Movilidad Urbana Sostenible

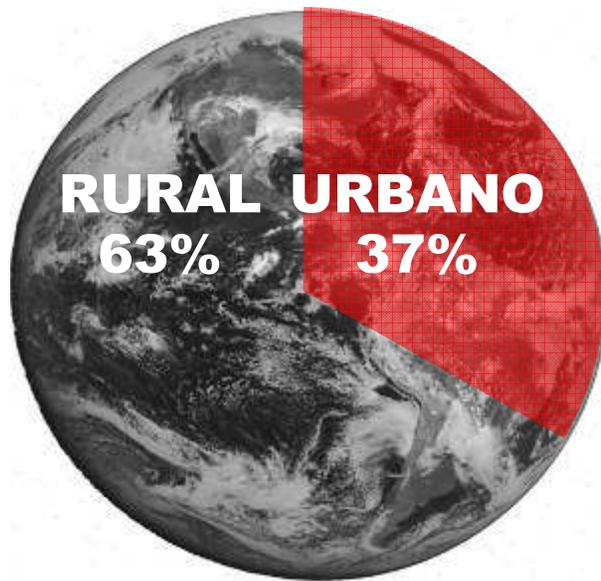
3. Los Servicios de Taxis y transporte alternativo en la “cadena de movilidad”

4. Desafíos e ideas para la acción

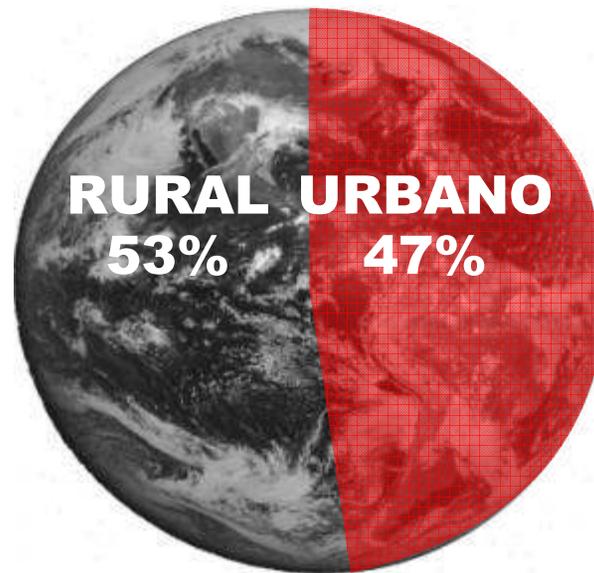


Contexto

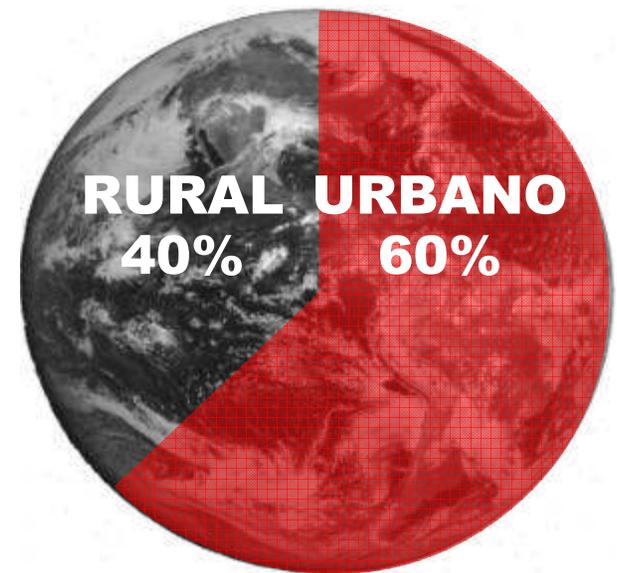
Proceso Global de Urbanización



1970



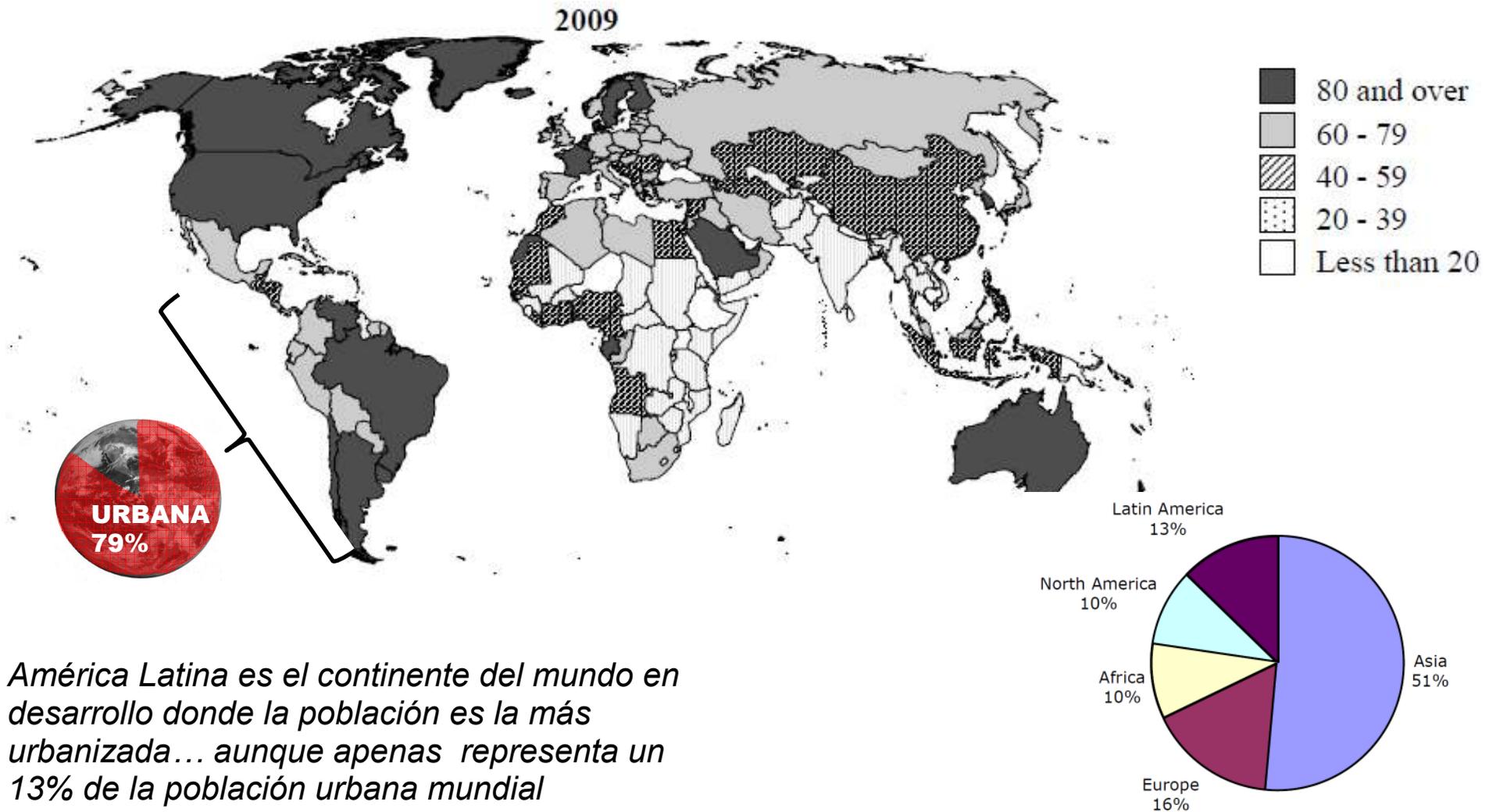
2000



2030

Mundo urbanizado – Mundo en movimiento

Figure IV. Percentage of the population in urban areas, 2009, 2025 and 2050



¿Movilidad Urbana Sostenible ?

Económico

- El desarrollo económico genera demanda de movilidad urbana
- La movilidad urbana orienta geográficamente el desarrollo
- El sector de infraestructura y servicios de movilidad es un sector de actividad en sí mismo

Ambiental

- Contaminación atmosférica y ruido
- Reducido consumo de energía / cambio climático
- Las infraestructura como barreras en el territorio
- Consumo de espacio urbano / construcción de espacio público

Social

- Contribuye a construir una ciudad incluyente
- Movilidad para todos. incluyendo grupos con demandas específicas (pobres urbanos, ancianos, mujeres, discapacitados, niños, etc).
- Ofrece oportunidades de desarrollo para grupos vulnerables
- Accidentes de tránsito

(Cultural)

- Respetuoso de identidades locales

**Espacio (público) Urbano
un recurso no renovable**

VISIÓN: ¿Ciudad de calles o de carreteras?



Servicios de la Transporte Alternativo (Taxi/*paratransit*)



- Servicio de transporte con vehículos para pocos pasajeros
- Con varios niveles de flexibilidad :
 - Servicios personalizados “puerta-a-puerta” (taxis, mototaxis, bicitaxis)
 - Servicios compartidos con rutas determinadas por pasajeros individuales (taxis compartidos, kombis)
 - Servicios con rutas predefinida (similar al tráfico de buses)
- Complementan y alimentan la oferta de transporte colectivo tradicional.
 - Horarios menos atendidos
 - Rutas desde barrio periféricos y/o pobres
 - Otros niveles de confort
 - Demandas especiales
 - Otras tarifas

Servicios de la Transporte Alternativo (Taxi/*paratransit*)

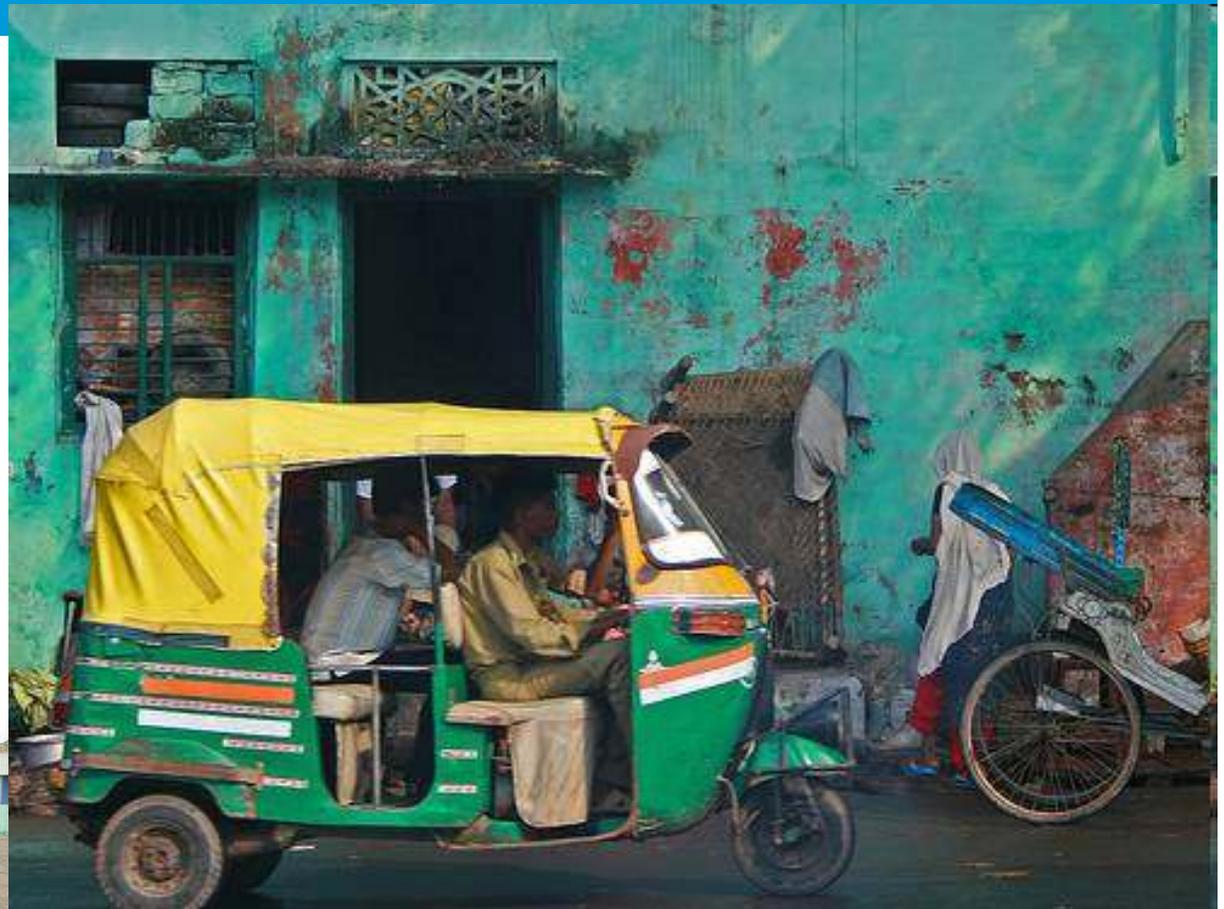


- Casi sin excepción son servicios operados por dueños individuales privados (alta fragmentación)
- No (totalmente) regularizados:
 - Existencia legal / ilegal
 - Tarifas
 - Impuestos
 - Estado técnico
 - Rutas
 - Velocidad
 -

Taxi/Paratransit : ¿Cuántos son?

30% 40%
70% ?

- Pocos datos disponibles.
- Servicios informales no contemplados en los estudios



- Fuente importante de empleo urbano
- Dinamizadores de economía local
- Capacidad de adaptación a los cambios en la demanda

¿Contaminante?

Análisis en África: servicio informal = doble contaminación

EUR/Pasajero	ABIDJAN	ACCRA	ADDIS ABABA	JOHANNES BURG	LAGOS	NAIROBI
Consumo de combustible por pasajero de TP organizado	68.8	108.3	33.4	298.5	37.7	3.5
Consumo de combustible por pasajero de transporte informal	101.6	148.8	65.7	157.4	180.8	11.1

Source: Trans-African Consortium 2010

- Vehículos viejos (Dakar, Senegal, el promedio es de vehículos con más de 15 años)
- Con tarifas bajas, los operadores logran cubrir los costos operativos, pero no tienen la capacidad de mejorar las flotas



Caso de estudio : Ciudad de México

- 60 % de la demanda de movilidad cubierta por los transportes alternativos
- Altas emisiones y servicio de mala calidad llevaron al establecimiento de un programa de renovación de flota del transporte público (2011)
 - Busca reemplazar todos los minibuses manufacturados antes del 2006
 - Los vehículos viejos son desmontados y los dueños reciben un subsidio que contribuye a la compra de un nuevo vehículo
- La ciudad invirtió en sistema BRT el 2005 y formalizó las prácticas informales
 - En la primera línea BRT 262 los antiguos vehículos informales fueron sustituidos por 68 buses articulados, mientras 30 buses articulados reemplazaron a 90 buses públicos



Desafíos e ideas para la acción

Fragmentación

Dificultad de negociar acuerdos con las autoridades locales

Capacidad de adaptación muy rápida a la demanda

**Agresividad, competencia violenta
Complejidad para el usuario**

Bajo costo para la municipalidad;

→ Acuerdos institucionales, apoyo a la creación de consorcios

- Las operaciones consolidadas del pre-Transmilenio en Bogotá hizo que el número de compañías de ómnibus disminuyera de 65, a 4 grupos de licitación. Una vez que los contratos de concesión se firmaron, el acceso al financiamiento de vehículos se simplificó
- En Dakar, Senegal, se creó una instancia de coordinación para el transporte urbano y reagrupó a 446 operadores de ómnibus en 13 cooperativas que brindan servicio de transporte bajo una franquicia

Desafíos e ideas para la acción

Cantidad de vehículos, informalidad

Riesgo de causar disfunciones en el sistema de transporte

Potencial de aumentar la cobertura geográfica

Apoyo a la demanda de transporte público

→ visión multimodal, vincular densidad urbana y movilidad

- El proyecto “Cape Town’s Integrated Rapid Transit” propuso redes “multimodales” de transporte público que suplementan los corredores e incorporan las operaciones formales e informales existentes
- Cuando crearon el Transantiago en Santiago de Chile se buscó contratar a operadores informales en calidad de alimentadores (*feeders*)
- En Curitiba, el esquema de movilidad está concebido como uno de los instrumentos de la planificación urbana

Desafíos e ideas para la acción

Confort, seguridad, contaminación

Mal estado de la flota

Inversión accesible para pequeños inversores

→ Convenios para renovación de la flota / aplicación de normas

- Renovación de la flota en Ciudad de México (2011)
- En Cape Town, 22.000 vehículos fueron desmontados y sus dueños recibieron pagos entre 2006 y 2010

→ Uso adecuado de la tecnología

- Recaudación sofisticada de tarifas (Smart Card en Cape Town), sistemas de control con GPS (Bogotá) y técnicas de prioridad en la señalización (como en muchos países de América Latina)

Conclusión

- Cada ciudad es única. No existe una solución para todos.
- Bien integrados, los servicios de taxi y transporte alternativo pueden contribuir sobremanera al desarrollo de una movilidad urbana sostenible.

¡Muchas gracias!

Christian.schlosser@unhabitat.org

Sección de Transporte Urbano
UN-HABITAT sede Nairobi, Kenia

www.unhabitat.org

Frederic.saliez@unhabitat.org

Oficina para América Latina y el
Caribe, Rio de Janeiro, Brasil

www.onuhabitat.org