



**MOVILIDAD, CIUDADES Y GRUPOS EN
SITUACIÓN DE VULNERABILIDAD: LA AGENDA
SOCIAL DE LA MOVILIDAD SUSTENTABLE**

Jueves 29 de agosto de 2019 | 10:00 a.m. CST

Idioma: **Español**

Ponentes:

Anette Ramírez

Gerente De Políticas Públicas En Movilidad
| WRI México

Modera: **Jessica Garduño**

Analista De Proyectos De Movilidad Urbana | WRI México

ESTRUCTURA DE LA PRESENTACIÓN

- ¿Por qué este planteamiento es relevante e innovador?
- ¿Por qué es esencial asegurar la accesibilidad y equidad a los grupos en situación de vulnerabilidad?
- ¿Cómo se relaciona la movilidad urbana con el ejercicio de derechos sociales?
- ¿Cómo diseñar una política inclusiva de movilidad urbana?

QUEREMOS CONOCERLOS



@wri_ciudades

#WebinarsWRI

Anette Ramírez

Gerente De Políticas Públicas En Movilidad | WRI México

Licenciada en Ciencia Política por el Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM), cuenta con cuatro certificaciones en administración de proyectos por el International Institute for Learning (IIL).

Entre sus trabajos se encuentran:

- El diseño de la Encuesta de Titulares de Derechos 2018 para el Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores.
- Fue Asesora del Subsecretario de Planificación y Desarrollo çRegional en la Secretaría de Desarrollo Social.

Además, cuenta con una amplia experiencia en el sector privado con compañías como The Nielsen Company.

En WRI es Gerente de Políticas Públicas en Movilidad, siendo responsable de coordinar y dar seguimiento a las actividades del Programa de Apoyo al Transporte Urbano Masivo y realizar análisis de política pública.



POBREZA: VISIÓN DE CAPACIDADES

“[...] el desarrollo es un proceso de expansión de las capacidades que disfrutan los individuos” (Sen, 1999).

Las capacidades simbolizan las posibilidades que tienen los individuos para alcanzar desempeños valiosos y libertades fundamentales. De igual forma, las capacidades permiten evaluar y valorar el bienestar y la libertad de una persona, un grupo o una sociedad.

MEDICIÓN DE LA POBREZA EN MÉXICO

Rezago educativo



3 a 21 años sin educación obligatoria y no asiste a un centro de educación formal
22 años o más sin educación media superior.
16 años o más sin primaria y/o secundaria completa.

Acceso a servicios de salud



Sin adscripción a servicios médicos de alguna institución (Seguro Popular, IMSS, ISSSTE, PEMEX, Ejército o Marina).

Acceso a la seguridad social



PEA, asalariada con prestaciones laborales; o afiliación voluntaria (IMSS o Afore). Persona jubilada, si recibe pensión por se adulta mayor

Calidad y espacios en la vivienda



Vivienda con piso de tierra, techo de lámina, cartón o desechos, muros endebles y hacinamiento (2.5 personas/cuarto).

Acceso a servicios básicos en vivienda



Agua se obtiene de un pozo, lago o pipa, o mediante acarreo. Sin drenaje, sin energía eléctrica y combustión de alimentos de leña o carbón.

Acceso a la alimentación



Inseguridad alimentaria o limitación en el consumo de alimentos. Limitación en el acceso de alimentos nutritivos y de calidad.

NUEVOS COMPONENTES Y REFORMAS

Cohesión social



- Unidad de medición a nivel hogar
- Redes sociales
- Discriminación
- Participación social
- Confianza

Accesibilidad a carretera pavimentada



- Red de carreteras
- Pendiente del terreno
- Características ambientales
- Identificación de la localidad
- Disponibilidad de transporte público
- Tiempo de desplazamiento a centros de salud

Ley General de Desarrollo Social

Fracciones sin reformas

- I. Ingreso corriente per cápita;
- II. Rezago educativo promedio en el hogar;
- III. Acceso a los servicios de salud;
- IV. Acceso a la seguridad social;

Fracciones reformadas

- V. Calidad y espacios de la vivienda digna y decorosa; (2018)
- VI. Acceso a los servicios básicos en la vivienda digna y decorosa; (2018)
- VII. Acceso a la alimentación nutritiva y de calidad; (2013, 2016)
- VIII. Grado de cohesión social, (2013)

Fracciones adicionadas

- IX. Grado de Accesibilidad a carretera pavimentada. (2013)

¿CÓMO HEMOS AVANZADO? UNA DÉCADA



Cuadro 1
Medición de la pobreza, Estados Unidos Mexicanos, serie 2008-2018
Porcentaje, número de personas y carencias promedio por indicador de pobreza, 2008-2018

Indicadores	Estados Unidos Mexicanos																		
	Porcentaje						Millones de personas						Carencias promedio						
	2008	2010	2012	2014	2016	2018	2008	2010	2012	2014	2016	2018	2008	2010	2012	2014	2016	2018	
Pobreza																			
Población en situación de pobreza	44.4	46.1	45.5	46.2	43.6	41.9	49.5	52.8	53.3	55.3	53.4	52.4	2.8	2.6	2.4	2.3	2.2	2.2	
Población en situación de pobreza moderada	33.3	34.8	35.7	36.6	35.9	34.5	37.2	39.8	41.8	43.9	44.0	43.1	2.4	2.2	2.0	1.9	1.9	1.9	
Población en situación de pobreza extrema	11.0	11.3	9.8	9.6	7.6	7.4	12.3	13.0	11.5	11.4	9.4	9.3	3.9	3.8	3.7	3.6	3.5	3.6	
Población vulnerable por carencias sociales	32.3	28.1	28.6	26.3	26.8	29.3	36.0	32.1	33.5	31.5	32.9	36.7	2.0	1.9	1.8	1.8	1.7	1.7	
Población vulnerable por ingresos	4.7	5.9	6.2	7.1	7.0	6.9	5.2	6.7	7.2	8.5	8.6	8.6	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
Población no pobre y no vulnerable	18.7	19.9	19.8	20.5	22.6	21.9	20.5	22.8	23.2	24.6	27.8	27.4	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
Privación social																			
Población con al menos una carencia social	79.6	74.2	74.1	72.4	70.4	71.2	85.5	85.0	86.9	86.8	86.3	89.1	2.4	2.3	2.2	2.1	2.0	2.0	
Población con al menos tres carencias sociales	31.7	28.2	23.9	22.1	18.7	18.8	35.4	32.4	28.1	26.5	23.0	23.6	3.7	3.6	3.5	3.5	3.4	3.4	
Indicadores de carencia social																			
Razgo educativo	21.9	20.7	19.2	18.7	17.4	16.9	24.6	23.7	22.8	22.4	21.3	21.1	3.2	3.1	2.9	2.8	2.6	2.7	
Carencia por acceso a los servicios de salud	38.4	29.2	21.5	18.2	15.5	16.2	42.8	33.5	25.3	21.8	19.1	20.2	3.0	3.0	2.8	2.8	2.7	2.7	
Carencia por acceso a la seguridad social	65.0	60.7	61.2	64.6	65.8	67.3	72.5	69.6	71.8	70.1	68.4	71.7	2.6	2.5	2.3	2.3	2.2	2.1	
Carencia por calidad y espacios de la vivienda	17.7	15.2	13.6	12.3	12.0	11.1	13.7	11.4	15.9	14.8	14.8	13.8	3.7	3.6	3.4	3.3	3.1	3.2	
Carencia por acceso a los servicios básicos en la vivienda	22.9	22.9	21.2	21.2	19.3	19.8	25.0	26.3	24.9	25.4	23.7	24.7	3.6	3.3	3.2	3.1	2.9	2.9	
Carencia por acceso a la alimentación	21.7	24.8	23.3	23.4	20.1	20.4	24.3	28.4	27.4	28.8	24.6	25.5	3.3	3.0	2.9	2.8	2.6	2.6	
Bienestar																			
Población con ingreso inferior a la línea de pobreza extrema por ingresos	16.8	19.4	20.0	20.6	17.5	16.8	18.7	22.2	23.5	24.6	21.4	21.6	3.1	2.9	2.5	2.5	2.4	2.4	
Población con ingreso inferior a la línea de pobreza por ingresos	49.0	52.0	51.6	53.2	50.6	48.0	54.7	59.6	60.6	63.8	62.0	61.1	2.5	2.3	2.1	2.0	1.9	1.9	

Fuente: estimaciones del CONEVAL con base en el INEGI-ENIGH 2008, 2010, 2012, 2014 y el IEC del INEGI-ENIGH 2016 y 2018.

+ 6.5 millones de personas
 Población vulnerable por
ingresos

+ 1.2 millones de personas
 Carencia por acceso a la
alimentación

+ 6.4 millones de personas
 Con **ingreso inferior a la línea**
de pobreza por ingresos

GRADO DE ACCESIBILIDAD A CARRETERA PAVIMENTADA



A excepción de CONEVAL, las instituciones nacionales de desarrollo social **no necesariamente consideran el transporte público** como un indicador de accesibilidad

EL RETO DE LA ACCESIBILIDAD A CARRETERA PAVIMENTADA



Es importante considerar la **accidentalidad del territorio mexicano** y su relación con la **accesibilidad a centros de servicios** y el impacto de lo anterior en la oferta de **servicios de movilidad**

PLANEACIÓN DE LA MOVILIDAD

ETAPAS

4

Socialización y proceso participativo

1

Estudio y diagnóstico

2

Elaboración de programas y proyectos

3

Conformación del plan de movilidad

COMPONENTES

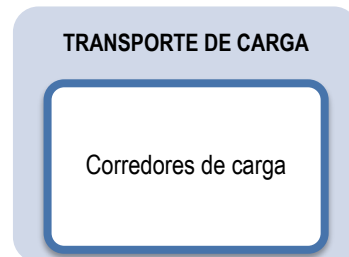
COBERTURA TEMÁTICA

Variable de cobertura	%	Seguridad y Movilidad	Desarrollo de programas y proyectos (%)	Avances de implementación del plan (servicios, acciones, actividades, programas)	Socialización y comunicación
Integración con el Desarrollo Urbano	100%	100	100	100	100
Transportación Masiva / Bici pública	100%	100	100	100	100
Accesibilidad	100%	100	100	100	100
Servicios para personas con discapacidad	100%	100	100	100	100
Transporte Público / Bici pública	100%	100	100	100	100
Infraestructura para bicicletas	100%	100	100	100	100
Seguridad vial	100%	100	100	100	100
Seguridad urbana	100%	100	100	100	100
Accesibilidad	100%	100	100	100	100
Seguridad en Bici pública	100%	100	100	100	100

1 = cumple; 2 = cumple parcialmente; 3 = no cumple

MOVILIDAD URBANA: EL UNIVERSO DESCONECTADO

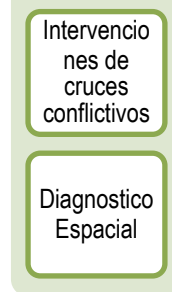
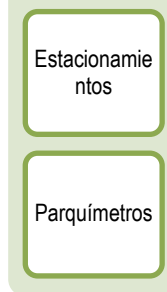
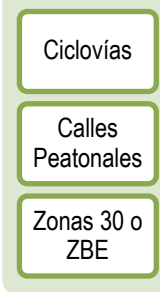
Antes de 2010
3 componentes
 Generalmente eran planes sectoriales



CONCEPTOS COMO POBREZA E INCLUSIÓN SOCIAL O GRUPOS VULNERABLES CONTINUÁN SIENDO CASI NIJOS

PIMUS Chihuahua 2005

De 2010 a 2018
6 componentes
 Análisis de la movilidad en las ciudades



PIMUS Hermosillo, 2018

MEJORES PRÁCTICAS EN PLANEACIÓN DE LA MOVILIDAD



Accesible y atiende las **necesidades básicas de movilidad de todos los usuarios**



Balancea y responde a las **diferentes demandas de movilidad**



Atiende requerimientos de sustentabilidad, **necesidades económicas, sociales, de equidad**, salud

Optimiza eficiencia y costo efectividad



Hace un mejor uso del espacio público y de los servicios existentes

Fortalece la atractividad del entorno urbano, **calidad de vida** y salud pública



Mejora la **seguridad vial y personal**

Reduce emisiones y contaminantes

Contribuye a un desempeño mejor en general

MOVILIDAD, DESIGUALDAD Y EXCLUSIÓN SOCIAL

Personas en situación de pobreza

- 20 a 30% menos viajes por día/persona
- Propósitos de viaje restringidos
- Gasto del hogar en transporte 8 y 16%

Decisiones basadas en ingreso

- Variables:
 - X1 Ubicación residencial
 - X2 Distancia de viaje
 - X3 Modo de transporte
- Largas distancias de caminata
- Preferencia por no-motorizado

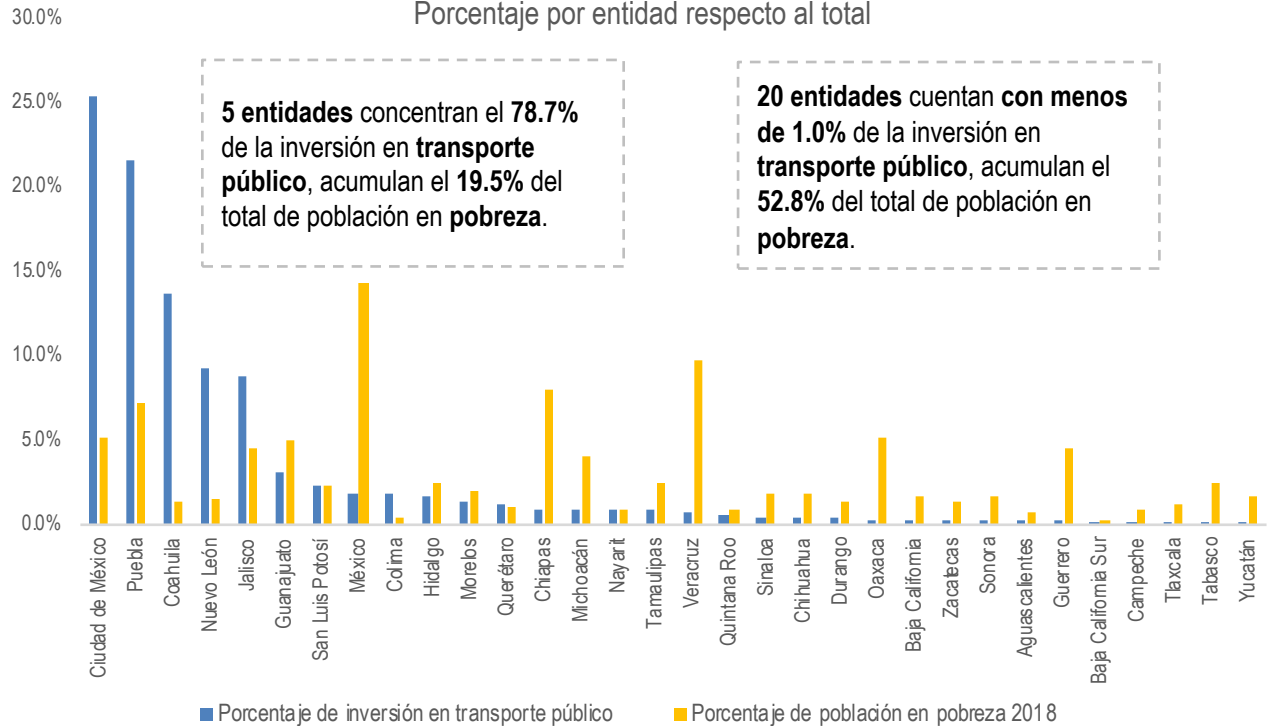
Personas no-pobres o no-vulnerables

- 2 a 3 viajes más viajes motorizados por persona
- Pueden gastar hasta 20 veces más en transporte



INVERSIÓN FEDERAL EN MOVILIDAD Y POBREZA

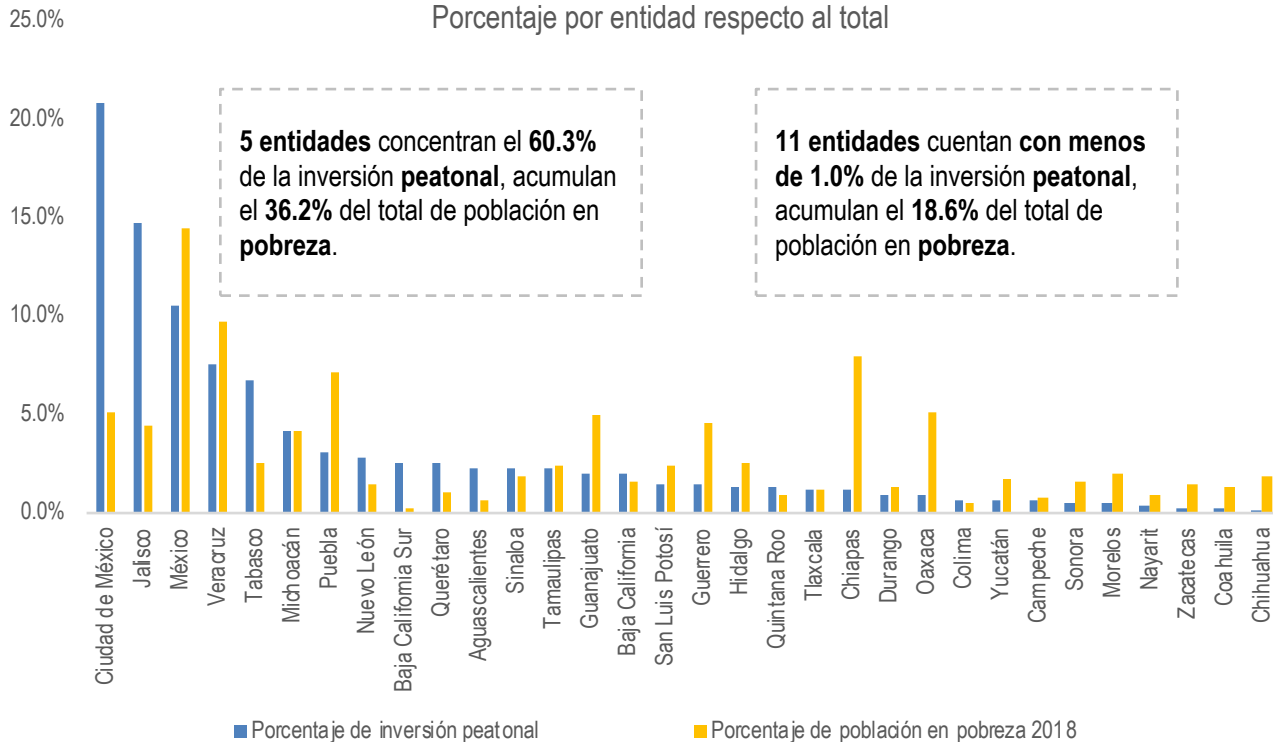
Inversión en **transporte público** y población en pobreza, 2018
Porcentaje por entidad respecto al total



INVERSIÓN FEDERAL EN MOVILIDAD Y POBREZA

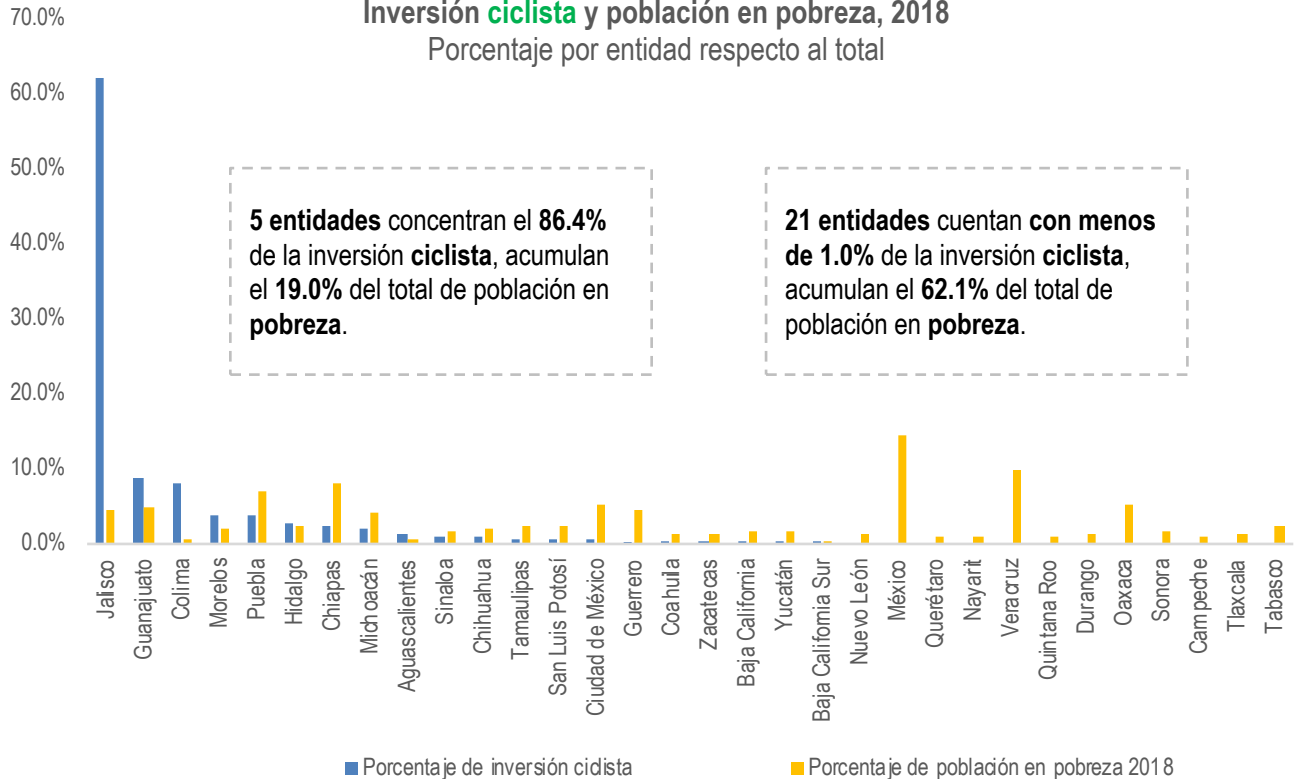
Inversión peatonal y población en pobreza, 2018

Porcentaje por entidad respecto al total

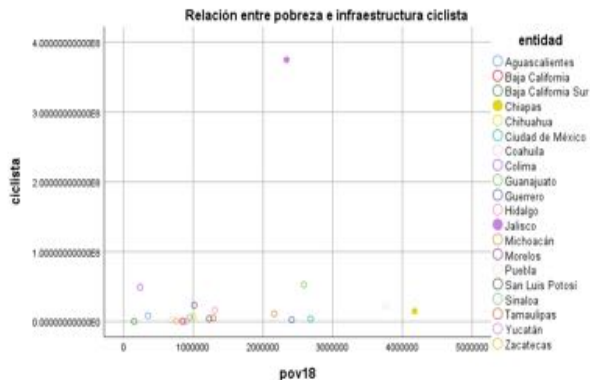


INVERSIÓN FEDERAL EN MOVILIDAD Y POBREZA

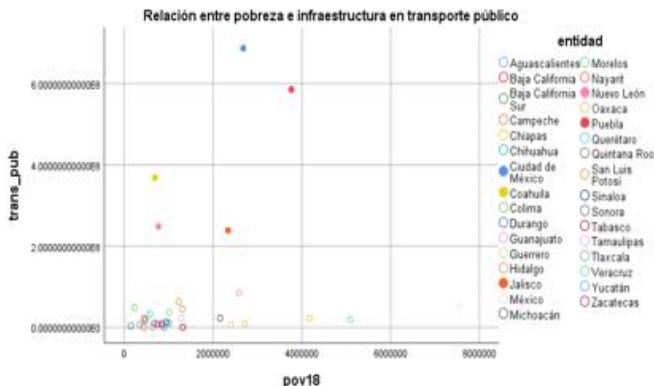
Inversión **ciclista** y población en pobreza, 2018
Porcentaje por entidad respecto al total



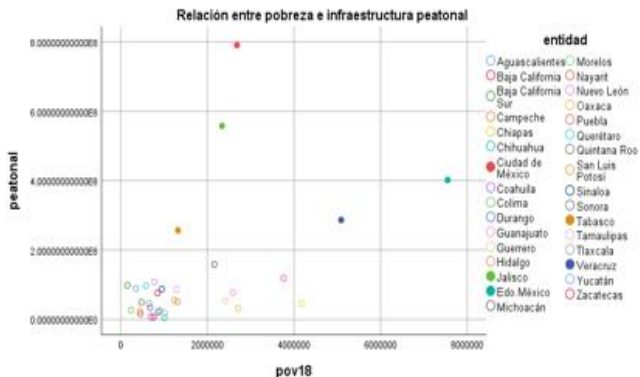
INVERSIÓN FEDERAL EN MOVILIDAD Y POBREZA



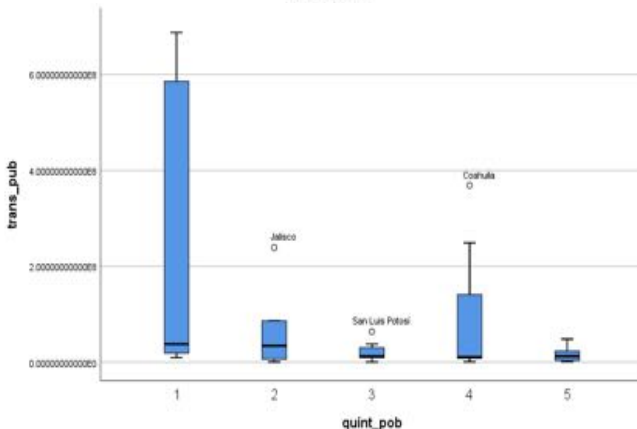
Elaboración propia
Fuente: CONEVAL



Elaboración propia
Fuente: CONEVAL



Elaboración propia
Fuente: CONEVAL



RETOS Y OPORTUNIDADES

Ingreso promedio de usuarios por tipo de transporte

Ciudad	Ingreso promedio usuarios de autos	Ingreso promedio no-usuarios de autos	Razón entre el ingreso promedio	Porcentaje del total de viajes motorizados realizados en auto
Bogotá	462.4	196.8	2.3	19.2%
Buenos Aires	607.2	299.1	2.0	40.0%
Lima	1,157.0	312.0	3.7	20.0%

1

Justicia social y disminución de la desigualdad por el uso de la vía

2

Visión económica de la pobreza y focalización de esfuerzos gubernamentales

3

Planeación de transporte convencional se orienta a la movilidad de vehículos en vez de personas

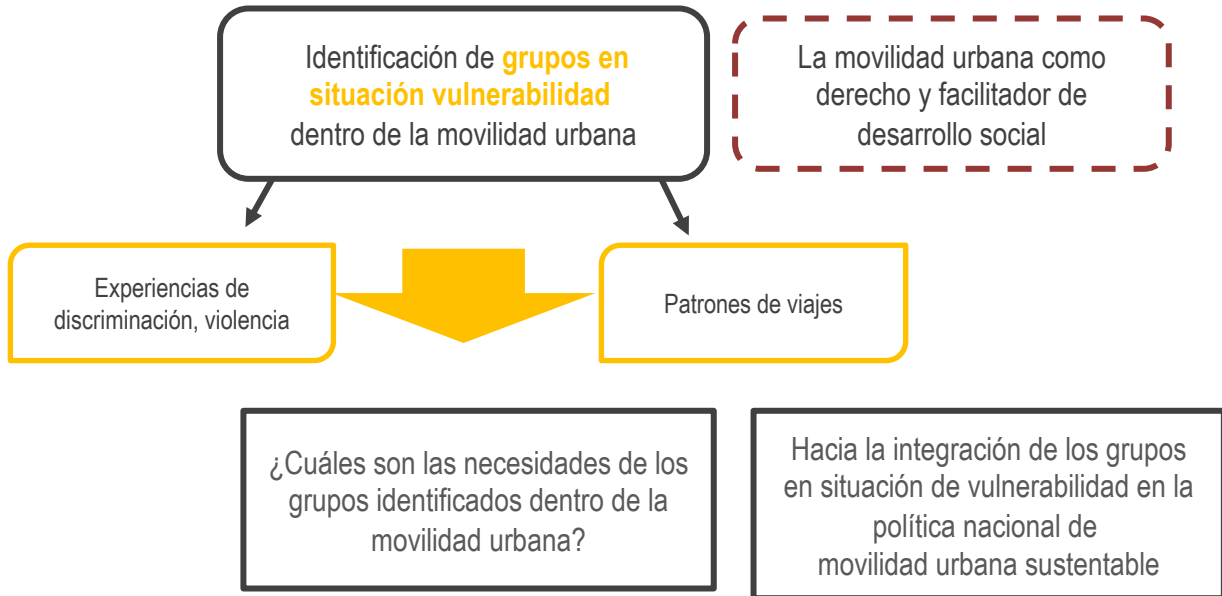
4

Subrepresentación de grupos en situación de vulnerabilidad para la toma de decisiones

ACCESIBILIDAD Y VULNERABILIDAD: DOS CONCEPTOS

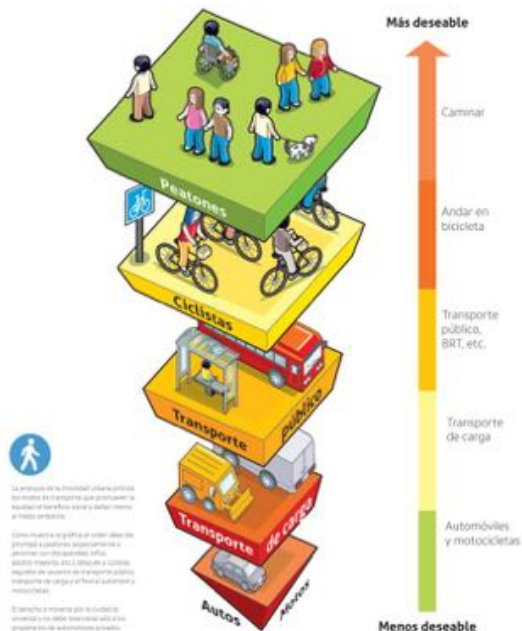


¿QUÉ ENTENDEMOS POR VULNERABILIDAD?



RETO A LA VISIÓN TRADICIONAL

Pirámide de **JERARQUÍA** de la movilidad urbana



www.mexico.itdp.org



“El tipo que la violó en los asientos de atrás de un **autobús**, le retorció el cuello y la abandonó bajo un puente en menos de 40 minutos”



“Mujeres intentaron ser secuestradas dentro del **subterráneo** y **alrededores de estaciones y paraderos de transporte público**”



NIÑAS Y NIÑOS

24.7% de la población en México son menores de 15 años
3.5 millones de niñas y niños trabajan en México
+20 millones de niñas, niños y adolescentes se encuentran en pobreza
Niños y niñas en pobreza sufren de violencia familiar y en el entorno público
15% de las niñas y niños empiezan a trabajar a los 12 años
60 veces más alta es la tasa de mortalidad infantil en niños indígenas

Desplazamiento
a centros
educativos y
“puntos de
empleo”

Acceso a
servicios de
salud infantil

Acceso a
espacios
públicos y
centros de
esparcimiento

Seguridad vial y
personal durante
desplazamientos
sin compañía

MUJERES

- 51.3% de la población en México son mujeres
- 41.0% de homicidios contra mujeres ocurren en la vía pública
- 94.9% de los delitos sexuales ocurren a mujeres
- 10.5% de las adolescentes de 15 a 19 años no asisten a la escuela por maternidad
- 12.2% de las adolescentes entre 15 y 19 años se encuentran casadas
- (-) **\$1,000.00 pesos** es la diferencia promedio que gana una mujer
- 55.3% de las mujeres de más de 15 años PEA no tiene acceso a trabajos formales
- 17.5% es la participación al PIB del trabajo doméstico por parte de las mujeres
- 74.8% de la población de más de 15 años sin ingresos propios son mujeres

Garantizar la seguridad personal y vial en los traslados

Facilitar acceso a los servicios urbanos y de empleo formal

Priorizar desplazamientos de madres adolescentes

Internalizar brechas de género en la planeación urbana

ADULTOS MAYORES

10.4% de la población en México es adulto mayor (más de 60 años)

26.9% tiene dificultad para realizar una actividad básica diaria (comer, caminar, etc.)

41.1% de la población vive en pobreza

Enfrentan violencias psicológicas, económicas, física y de abandono

28.7% de las mujeres y 19.9% de los hombres adultos mayores no saben leer o escribir

8.7% de las mujeres adultas están pensionadas, y un 25% de los hombres lo están

19.4% de las mujeres permanecen PEA después de los 60, y 50.8% de los hombres

20.3% de los adultos mayores declaran haber sido discriminados en servicios de salud, transporte público o calle

Garantizar
accesibilidad y
asequibilidad
para traslados

Priorizar acceso
a centros de
salud y atención
médica

Prevenir
discriminación en
transporte
público

Internalizar
brechas de
género en la
población de
adultos mayores

PERSONAS CON DISCAPACIDAD

5.1% de la población mexicana padece de un tipo de limitación física

64% caminar

58% para ver incluso con lentes

39% para aprender, recordar o concentrarse

34% para escuchar incluso con aparato auditivo

47% son mayores de 60 años y 49.4 % viven en situación de pobreza

40 de cada 100 realizan actividades económicas (nacional 70 de 100)

21% entre 15 y 59 años no sabe leer ni escribir (nacional 3%)

48% de considera que sus derechos no se respetan

Garantizar
accesibilidad y
asequibilidad
para traslados

Priorizar acceso
a centros de
salud y atención
médica, de
educación y
empleo

Prevenir
discriminación en
transporte
público

Internalizar
brecha de
pobreza y
educación en la
planeación de
movilidad

INTEGRACIÓN DE INFORMACIÓN: SOCIAL Y DE TRANSPORTE

Fuente	Alcance	Grupos en situación de vulnerabilidad incluidos	Variables de interés
Encuesta Nacional de Calidad y de Impacto Gubernamental (ENCIG 2017)	Federal	Mujeres Adultos mayores Encuesta aplicada a mayores de edad.	Nivel de satisfacción del transporte público y el acceso al servicio médico.
Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares (ENIGH 2016)	Federal	Mujeres Adultos mayores Niños menores de 12 años	Adquisición de vehículos de uso particular (bicicleta, automóvil, motocicleta, etc.). Gasto efectuado en transporte público
Encuesta Nacional de Victimización y Percepción sobre Seguridad Pública (ENVIPE 2017)	Federal	Mujeres Adultos mayores Encuesta aplicada a mayores de edad.	Daño presentado tras el incidente y si el delito ocurrió en el transporte público
Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD 2017)	Local	Mujeres Adultos mayores Niños menores de 12 años	Medios de transporte utilizados (auto, bicicleta, automóvil, etc.). Estrato sociodemográfico, lugar origen y destino del viaje, propósito del viaje, paradas intermedias
Encuesta Intercensal 2015	Federal	Mujeres Adultos mayores Niños menores de 12 años	Pertenencia indígena, reparto modal de viajes y tiempos

CONCLUSIONES

1

¿**Por qué** este planteamiento es **relevante** e innovador?

Más que innovador, la relación entre la movilidad y el desarrollo social es un campo poco explorado. La situación de México exige la comprensión de la movilidad como un mecanismo para el ejercicio de derechos

2

¿**Por qué es esencial asegurar la accesibilidad y equidad** a los grupos en situación de vulnerabilidad?

Es necesario dotar de lógica social la inversión en infraestructura para transporte público urbano. La desvinculación entre las dos agendas ha acentuado los espacios de transporte como espacios de discriminación, violencia y perpetuación de la pobreza.

3

¿Cómo se relaciona la **movilidad urbana** con el **ejercicio de derechos sociales**?

Las carencias sociales no sólo están relacionadas con una idea de carencia-ausencia sino de acceso y su facilidad. En este contexto, la movilidad urbana juega un papel clave para la movilidad social.

4

¿**Cómo diseñar una política inclusiva** de movilidad urbana?

Incorporando mejores prácticas para la planeación, implica familiarizarnos con los datos sobre pobreza y desarrollo social, entender su relación. Incorporar la lógica de una visión de pobreza como ausencia de capacidades. Entender los dos enfoques de la vulnerabilidad.

¡GRACIAS POR SU ASISTENCIA!

Dudas o comentarios:

cecilia.ramirez@wri.org

valeria.hurtado@wri.org