



Flagship Report: Transporte para el desarrollo inclusivo – Un camino para ALC.

Juan David Barahona R.

Consultor en
Transporte



TRANSPORTE PARA EL DESARROLLO INCLUSIVO

UN CAMINO PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

Lynn Scholl
Lead Specialist, Transport Division



CONTENIDO

- 1. CONTEXTO: POBREZA, DESIGUALDAD y SU RELACIÓN CON TRANSPORTE**
- 2. QUIENES MERECEN MAYOR INCLUSIÓN A TRAVÉS DEL TRANSPORTE Y POR QUÉ?**
- 3. EVIDENCIAS DE MEJORAS EN INCLUSIÓN EN TRANSPORTE**
- 4. RECOMENDACIONES PARA MEJORAR LA INCLUSIÓN EN TRANSPORTE**

CONTENIDO

1. CONTEXTO: POBREZA, DESIGUALDAD y SU RELACIÓN CON TRANSPORTE

2. QUIENES MERECEAN MAYOR INCLUSIÓN A TRAVÉS DEL TRANSPORTE Y POR QUÉ?

3. EVIDENCIAS DE MEJORAS EN INCLUSIÓN EN TRANSPORTE

4. RECOMENDACIONES PARA MEJORAR LA INCLUSIÓN EN TRANSPORTE



POBREZA Y DESIGUALDAD EN ALC

- Latinoamérica: **la región más desigual del mundo.**
- Ingreso 10% más rico: 22X ingreso 10% más pobre.
- **33.7% de la población:** en condiciones de **pobreza** (2020).
- Impacto COVID.

EL TRANSPORTE Y LA EXCLUSIÓN SOCIAL

TRANSPORTE PÚBLICO DEFICIENTE

ALTAS TARIFAS

SIN INFORMACIÓN

CRIMINALIDAD

DESVENTAJA DE TRANSPORTE

POBREZA DE TRANSPORTE

DESVENTAJA SOCIAL

BAJOS INGRESOS

DESEMPLEO

HABILIDADES BAJAS

SALUD DEFICIENTE

VIVIENDA PRECARIA

TOMA DE DECISIONES

SERVICIOS

BIENES

INACCESIBILIDAD

OPORTUNIDADES DE VIDA

REDES SOCIALES

CAPITAL SOCIAL

EXCLUSIÓN SOCIAL

Estructuras económicas y políticas

Fuente: Autores basados en Lucas 2012.

Gobernanza y decisión

Normas y prácticas sociales

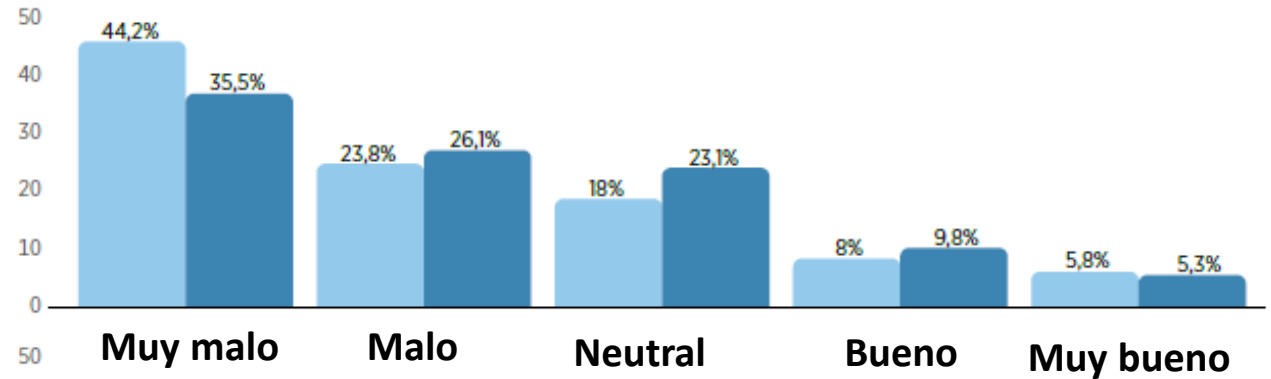
TRANSPORT E PÚBLICO DEFICIENTE

En dos tres ciudades encuestadas, los usuarios de menor NSE manifestaron mayores niveles de inconformidad con la comodidad de sus sistemas de transporte respect a los NSE altos.

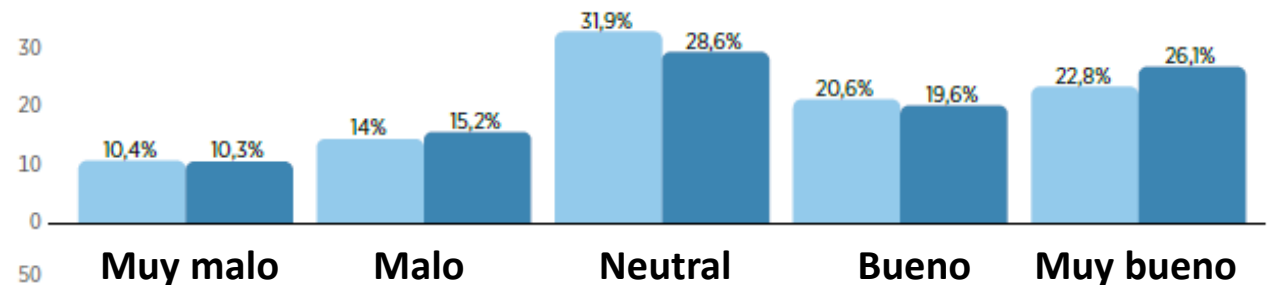
PERCEPCIÓN DE COMODIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO POR NIVEL SOCIO ECONÓMICO - NSE



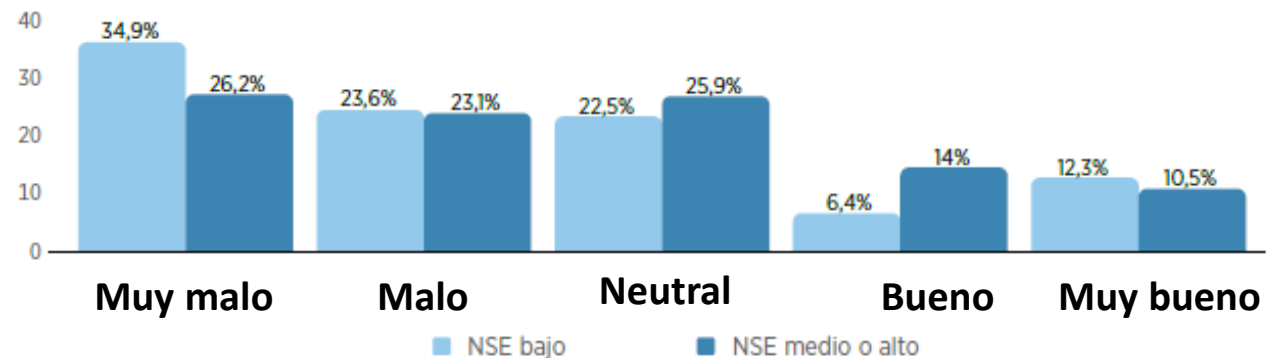
BOGOTÁ



MEDELLÍN



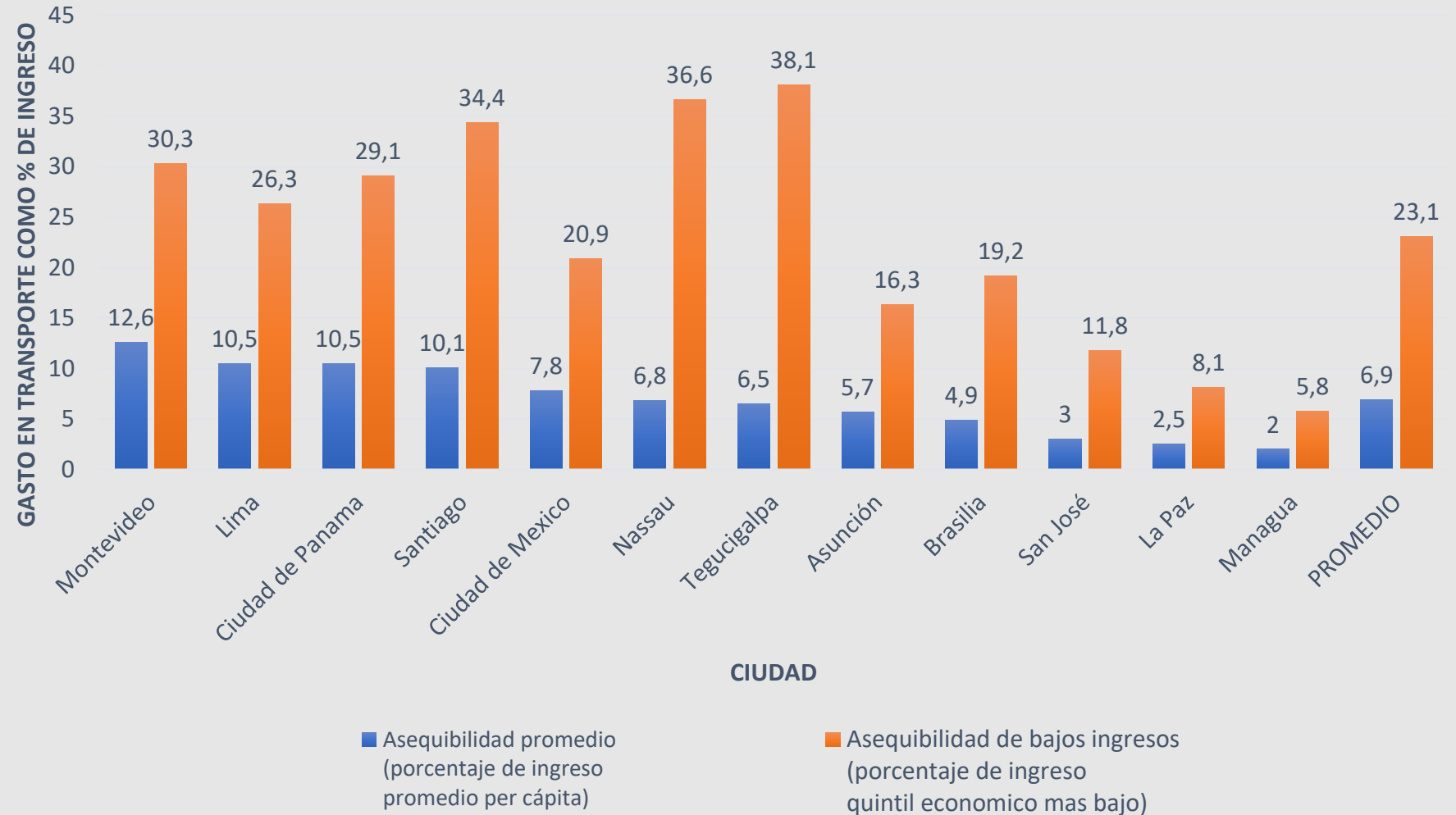
CDMX



ASEQUIBILIDAD

La población de menores ingresos gasta un mayor porcentaje de su ingreso en transporte comparado con el resto de la población.

GASTO EN TRANSPORTE PÚBLICO (60 VIAJES) COMO PORCENTAJE DEL INGRESO (PROMEDIO VS QUINTIL MÁS BAJO)



TRANSPORT E ALTERNATIV O

Los estratos
socioeconómicos
más bajos realizan
más viajes a pie.

PORCENTAJE DE VIAJES A PIE, POR NIVEL DE INGRESO



GRÁFICO 4 Porcentaje de viajes a pie, por nivel de ingreso, en Bogotá, São Paulo y Santiago de Chile

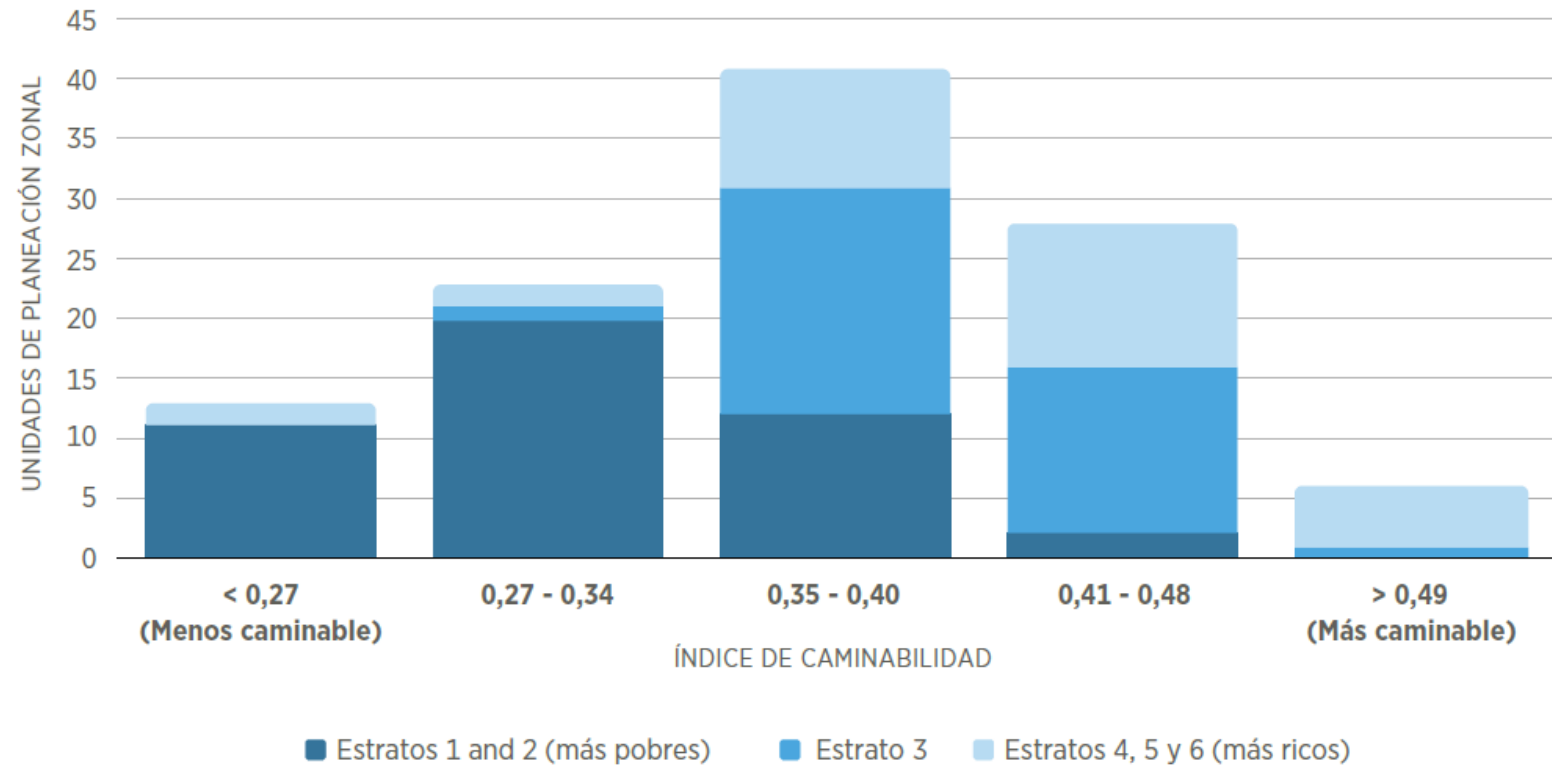


Fuente: Elaboración propia a partir de Steer-CNC (2019), STM-Metro SP (2019) y SECTRA (2015).

TRANSPORT E ALTERNATIVO

Sin embargo, a pesar de caminar más, enfrentan condiciones adversas al hacerlo.

ÍNDICE DE CAMINABILIDAD POR ESTRATO SOCIOECONÓMICO – BOGOTÁ, 2018



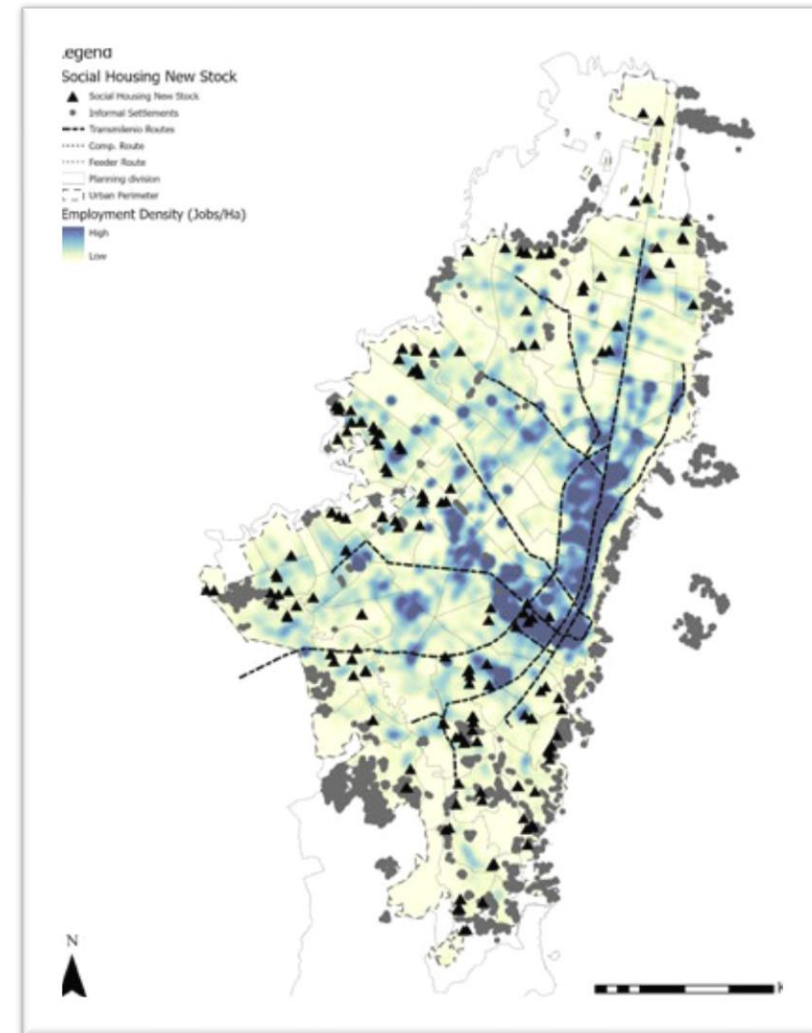
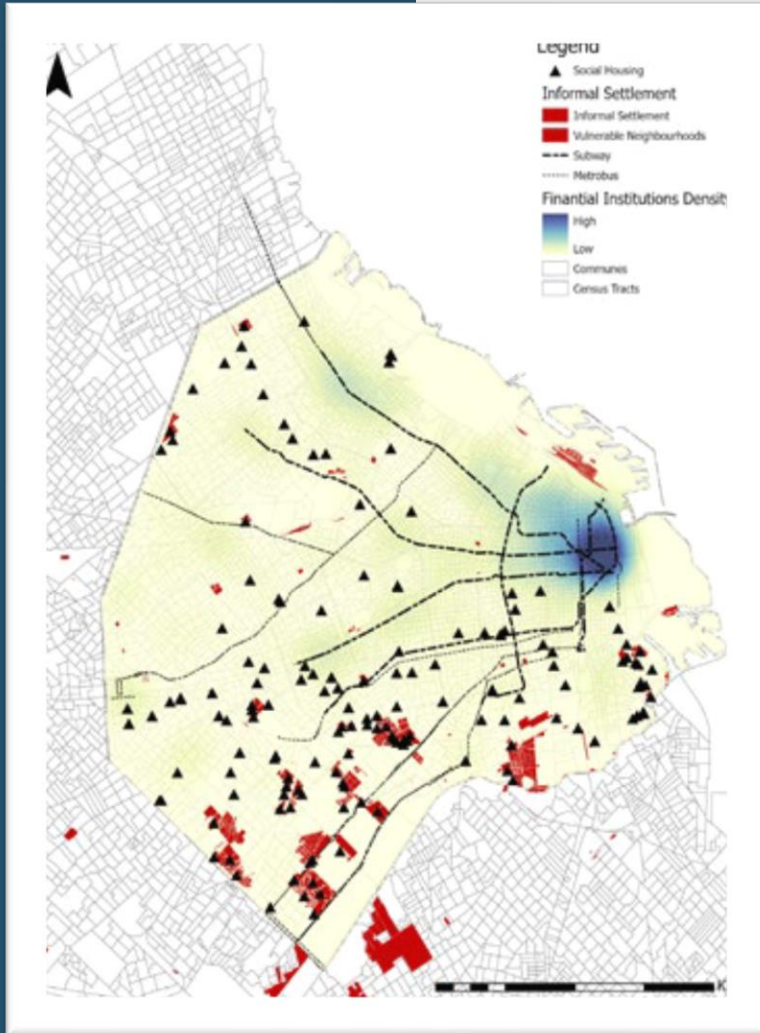
OTROS FACTORES QUE INCIDEN EN LA EXCLUSIÓN SOCIAL

ENTORNO FÍSICO Y PLANIFICACION

USOS SUELO

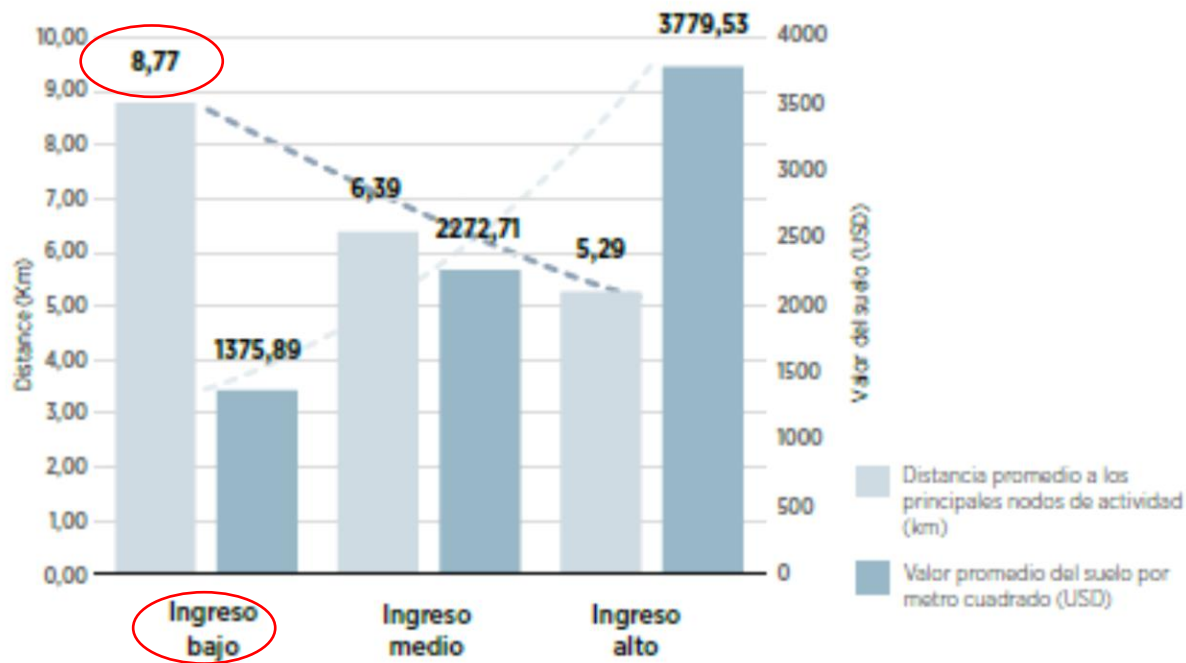
BUENOS AIRES

BOGOTÁ



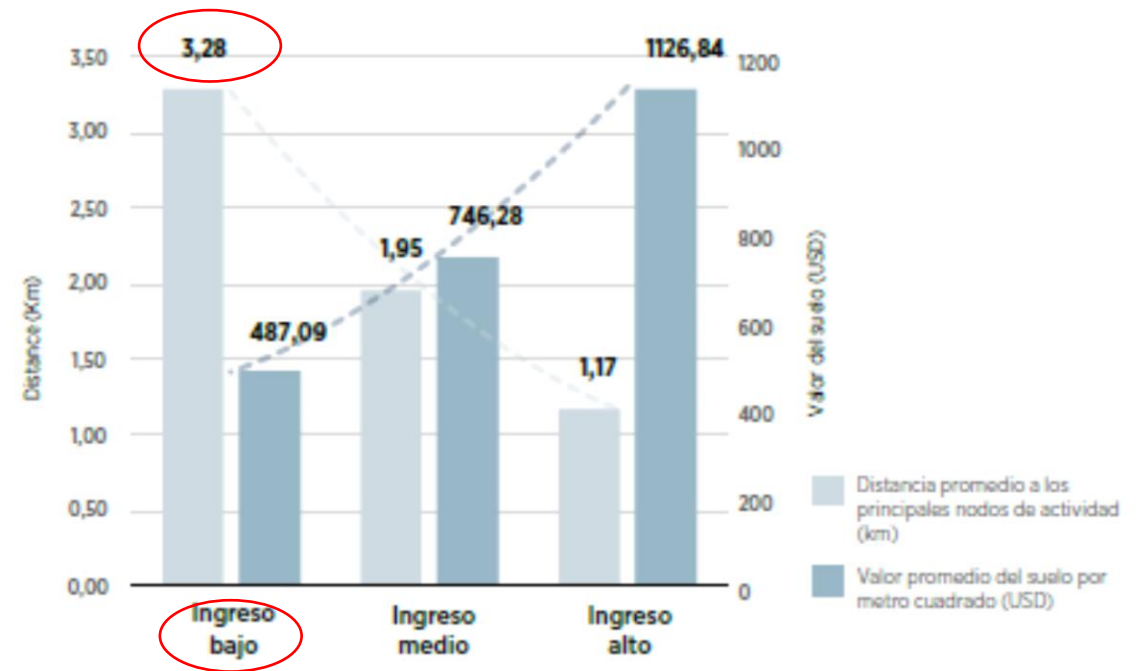
ENTORNO FISICO Y PLANIFICACIÓN DE USOS DEL SUELO

Distancia a nodos de actividad (km) por nivel de ingreso



BUENOS AIRES

Distancia a nodos de actividad (km) por nivel de ingreso



BOGOTÁ

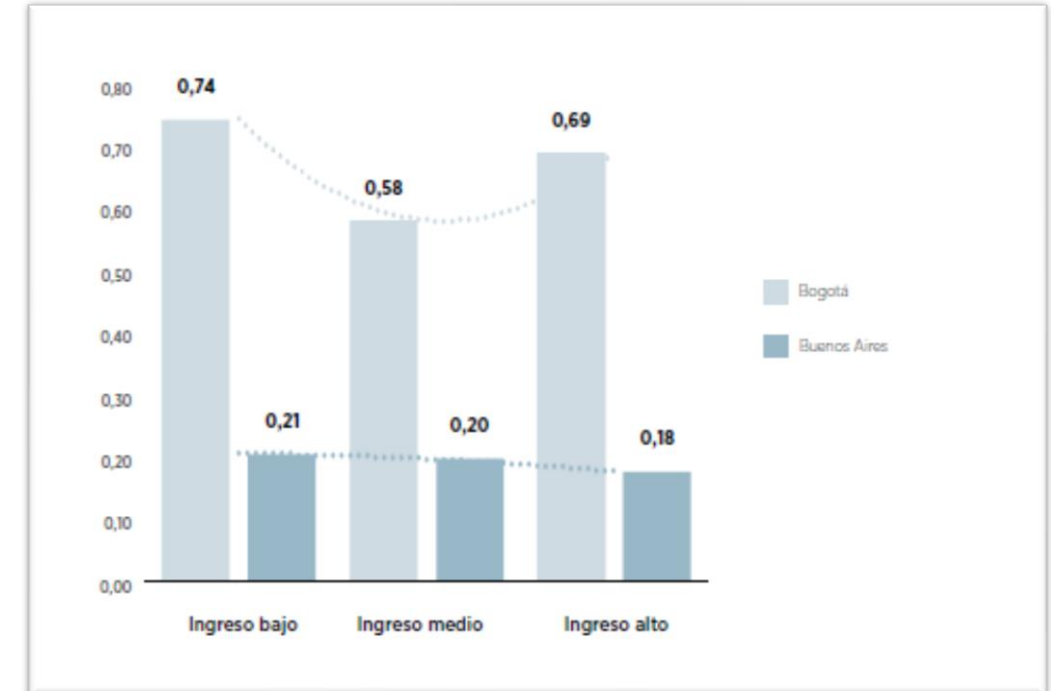
ENTORNO FISICO Y PLANIFICACIÓN DE USOS DEL SUELO

**Distancia promedio a centros de salud (km)
por nivel de ingreso**



BUENOS AIRES Y BOGOTÁ

**Distancia promedio a centros educativos
(km) por nivel de ingreso**



BUENOS AIRES Y BOGOTÁ

CONTENIDO

1. CONTEXTO: POBREZA, DESIGUALDAD y SU RELACIÓN CON TRANSPORTE

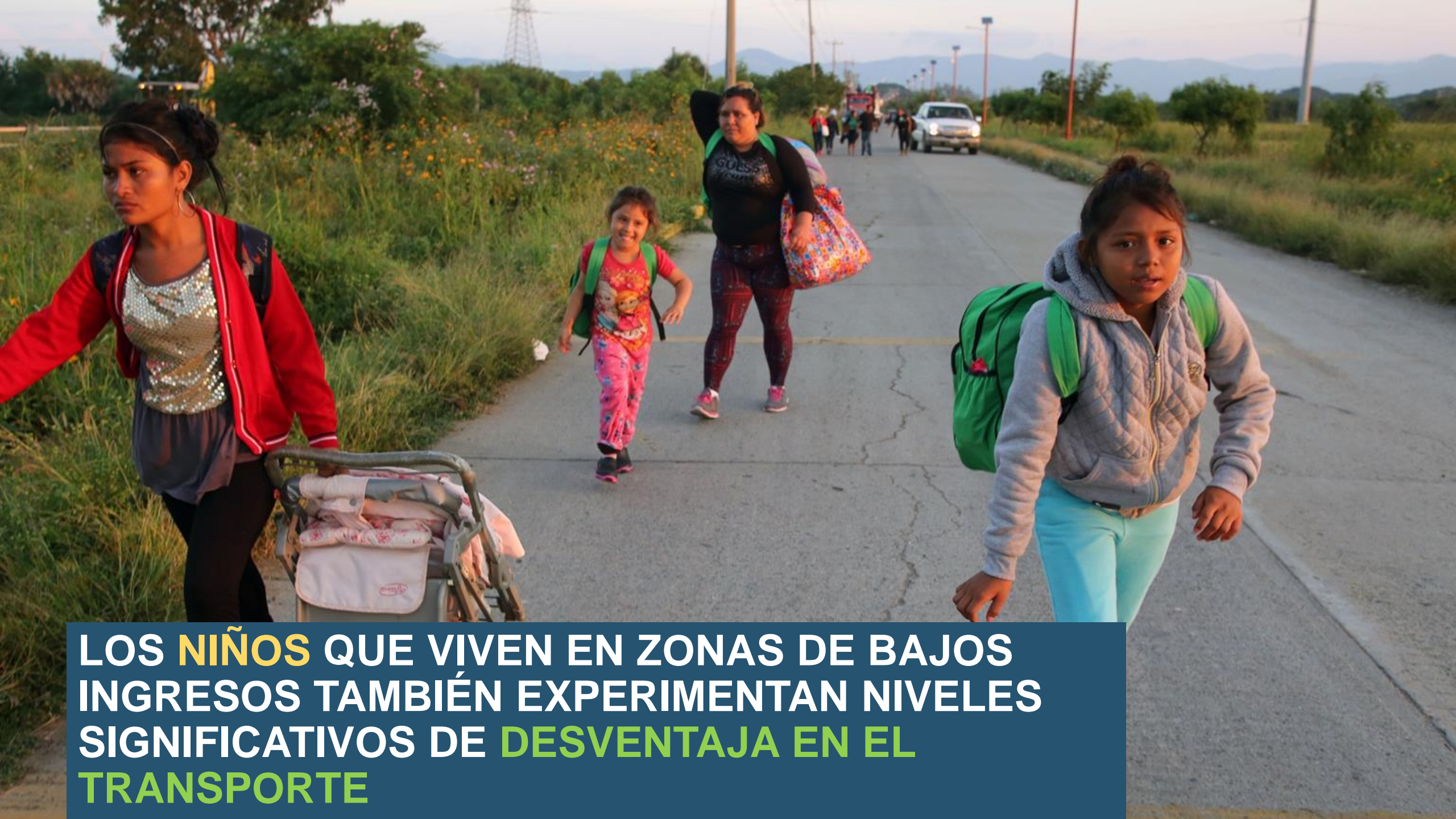
2. QUIENES MERECEN MAYOR INCLUSIÓN A TRAVÉS DEL TRANSPORTE Y POR QUÉ?

3. EVIDENCIAS DE MEJORAS EN INCLUSIÓN EN TRANSPORTE

4. RECOMENDACIONES PARA MEJORAR LA INCLUSIÓN EN TRANSPORTE



POBLACIÓN EN DESVENTAJA SOCIAL: MÁS
EXPUESTA A LAS **EXTERNALIDADES NEGATIVAS**
DEL TRANSPORTE, COMO LA CONTAMINACIÓN
ATMOSFÉRICA Y ACÚSTICA, Y LAS LESIONES
CAUSADAS POR EL TRÁFICO.



LOS NIÑOS QUE VIVEN EN ZONAS DE BAJOS INGRESOS TAMBIÉN EXPERIMENTAN NIVELES SIGNIFICATIVOS DE DESVENTAJA EN EL TRANSPORTE

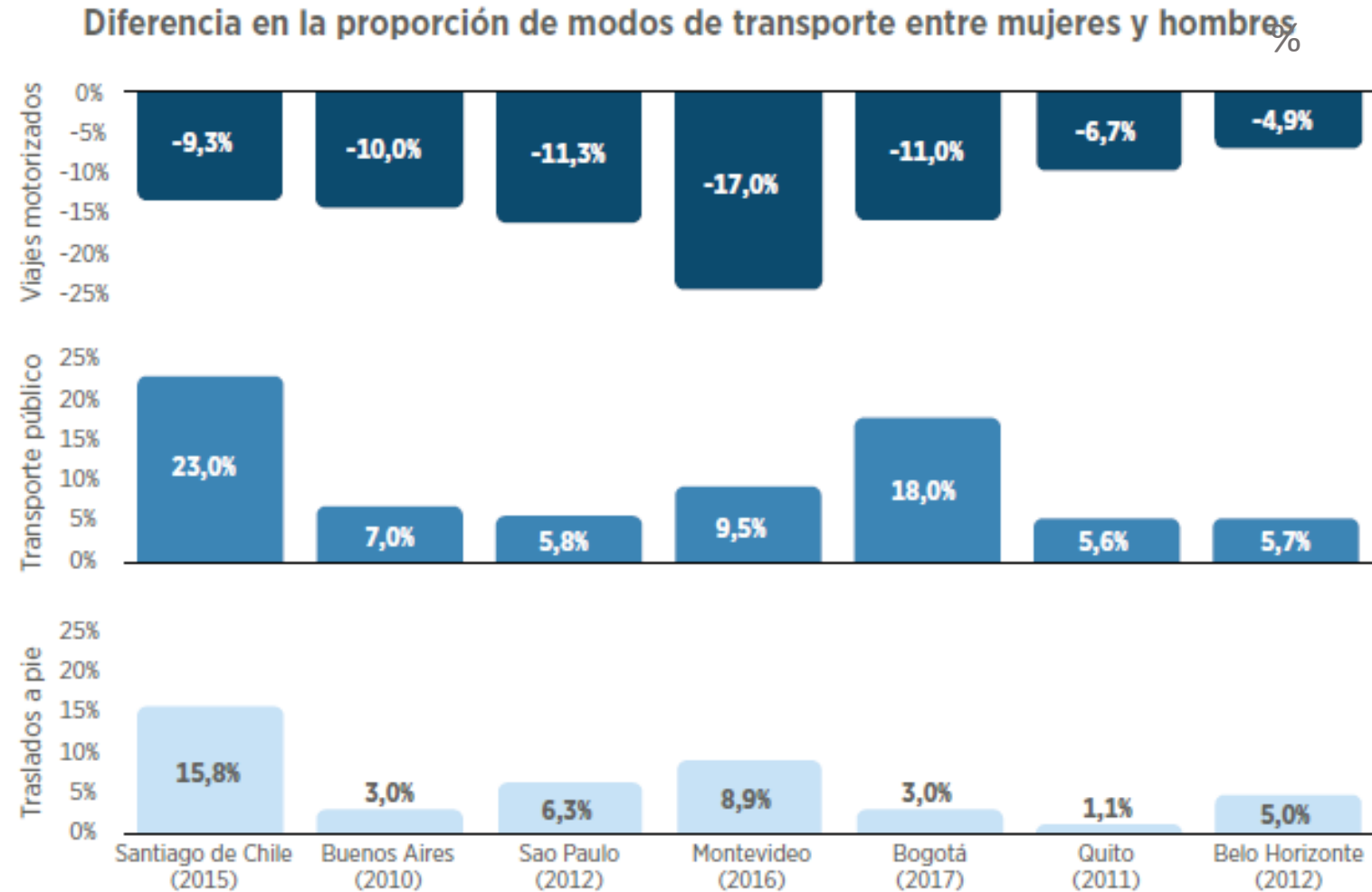


**LAS MUJERES TIENEN
PATRONES DE VIAJE MÁS
COMPLEJOS**



LAS MUJERES DEPENDEN MÁS DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y DE LOS DESPLAZAMIENTOS A PIE

Los patrones de movilidad no son neutrales en términos de género en ALC.



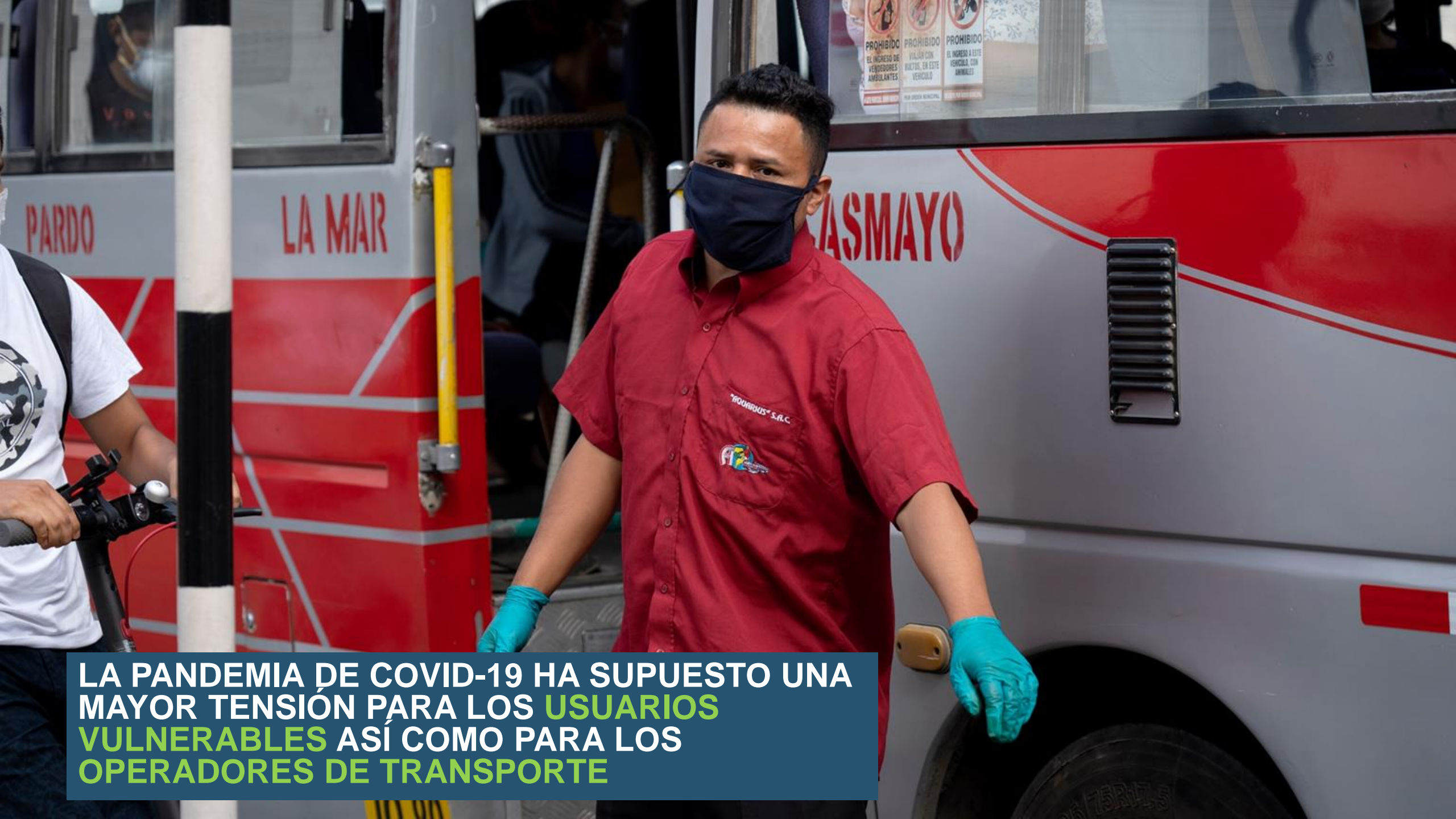
Fuente: Rivas *et al.* (2019a).



**LAS MUJERES SUFREN CON
FRECUENCIA ACOSO Y VIOLENCIA
SEXUAL EN EL TRANSPORTE PÚBLICO**



LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD SON UN GRUPO DIVERSO QUE A MENUDO SE ENFRENTA A IMPORTANTES BARRERAS EN TÉRMINOS DE ACCESIBILIDAD FÍSICA Y ASEQUIBILIDAD DEL TRANSPORTE



LA PANDEMIA DE COVID-19 HA SUPUESTO UNA MAYOR TENSION PARA LOS **USUARIOS VULNERABLES** ASÍ COMO PARA LOS **OPERADORES DE TRANSPORTE**

CONTENIDO

1. CONTEXTO: POBREZA, DESIGUALDAD y SU RELACIÓN CON TRANSPORTE
2. QUIENES MERECEAN MAYOR INCLUSIÓN A TRAVÉS DEL TRANSPORTE Y POR QUÉ?
- 3. EVIDENCIAS DE MEJORAS EN INCLUSIÓN EN TRANSPORTE**
4. RECOMENDACIONES PARA MEJORAR LA INCLUSIÓN EN TRANSPORTE

IMPACTO DEL (BRT) DE LIMA Y DE LA LÍNEA 1 DEL METRO EN EL EMPLEO



Grandes reducciones en los tiempos de viaje (35%) y las emisiones de los vehículos
Mejora de la accesibilidad, la seguridad y la protección



Las tasas de empleo aumentaron un 5-6%.



La tasa de empleo de las mujeres aumentó entre un 8,3 y un 16,6%.

MI TELÉFERICO, LA PAZ-EL ALTO



**Los usuarios declaran
viajar 70 minutos
menos al día en
promedio**

**Reasignación de
tiempo a actividades
educativas y
recreativas**

**Aumento del 50% de
las tasas de
automepleo e ingresos.**

CALLES MÁS SEGURAS Y ACCESIBLES, CON MAYOR PRIORIDAD PARA NIÑOS Y PEATONES: BOGOTÁ, COLOMBIA



Intervenciones costo-eficientes en materia de infraestructura.

Enfoque participativo y urbanismo táctico para realizar intervenciones piloto que respondan a las necesidades de los más vulnerables

Las normas de accesibilidad universal aumentaron la accesibilidad de los niños, los ancianos y las personas con discapacidad.

ENTENDIENDO LAS NECESIDADES DE LOS RESIDENTES DE BAJOS INGRESOS DE LOS ASENTAMIENTOS INFORMALES DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES-COSTA ESPERANZA



Los datos de los teléfonos móviles y los SMS
se utilizan para trazar las pautas y
necesidades de movilidad



Los grupos de discusión enriquecieron
estos datos

CONTENIDO

1. CONTEXTO: POBREZA, DESIGUALDAD y SU RELACIÓN CON TRANSPORTE
2. QUIENES MERECEAN MAYOR INCLUSIÓN A TRAVÉS DEL TRANSPORTE Y POR QUÉ?
3. EVIDENCIAS DE MEJORAS EN INCLUSIÓN EN TRANSPORTE
- 4. RECOMENDACIONES PARA MEJORAR LA INCLUSIÓN EN TRANSPORTE**

CÓMO PUEDE EL TRANSPORTE SERVIR COMO CATALIZADOR EN LUGAR DE BARRERA PARA LA INCLUSIÓN SOCIAL?

1

Comprender las necesidades de los desfavorecidos en materia de transporte:

Identificar **las lagunas en el acceso y las barreras** a la movilidad (a través de grupos de discusión, encuestas, Big Data)

2

Aumentar la cobertura y la calidad del transporte público y de las infraestructuras para peatones y ciclistas centrándose en las zonas de bajos ingresos y en las subvenciones.

3

Aprovechar las tecnologías de movilidad basadas en ITS y en aplicaciones para **diagnosticar y mejorar**, la seguridad, la calidad y la respuesta a la demanda del servicios de transporte.

4

Adoptar un enfoque multisectorial y agrupar **las viviendas asequibles y los usos del suelo** cerca del transporte (guarderías, oficinas, tiendas, centros médicos, cerca del tránsito).

5

Revisar y fortalecer los esquemas financieros y operativos de los sistemas de transporte para asegurar asequibilidad y viabilidad de operadores en pro de **mejor calidad del servicio**.





GRACIAS