

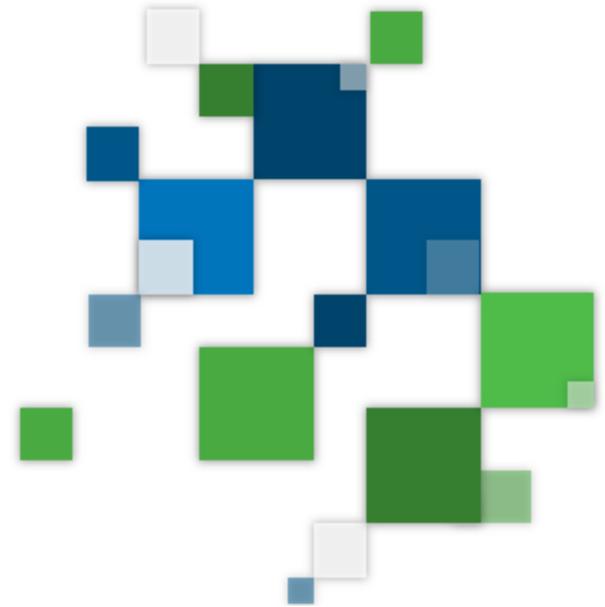
# OMU - Observatorio de Movilidad Urbana 2014

Eduardo A. Vasconcellos

Technical support for strategies to mitigate air pollution – Part 1

Limits to conventional license plate schemes

México DF, Enero 18-19, 2017



## OMU – Información general

Áreas urbanas 29

Países 12

Población 150.176.953

Flota Automóviles 35.264.511

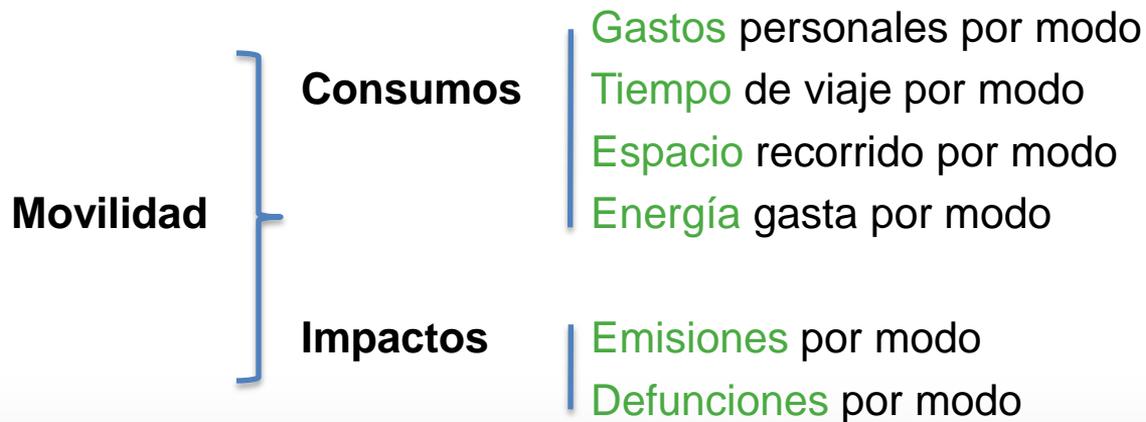
Motocicletas 7.168.997

Autobús 125.459

Micro/vans 253.248

Viajes/día 288 millones (1.9/hab.)

## OMU - Estructura del análisis (“Metabolismo” de la movilidad)



# Título

## Cómo reducir el uso excesivo del automóvil?

# Título

1. **Gestión de tránsito:** Limitación por local/período/vehículo
2. **Gestión de demanda:** influenciar elección modal

## Restricción a la circulación de autos (OMU: 11 de las 29 AM)

### Ventajas

Directas	Reducción de espacio y emisiones
Indirectas	Mejor fluidez para autobuses

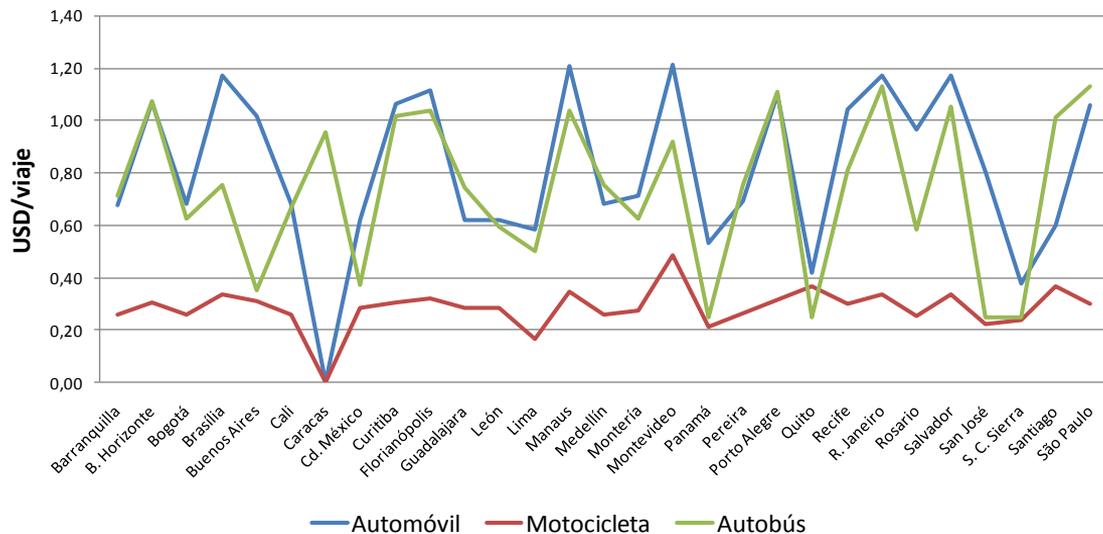
### Debilidades

- La flota sigue aumentando
- Estimula uso de otros automóviles
- Difícil de fiscalizar (evasión elevada)
- Efectividad en São Paulo (dos placas): 12% (real) x 20% (teórico)

# Título

## Porque el uso del automóvil no cambia?

Costo directo de viaje de 7 km, 2014



México DF

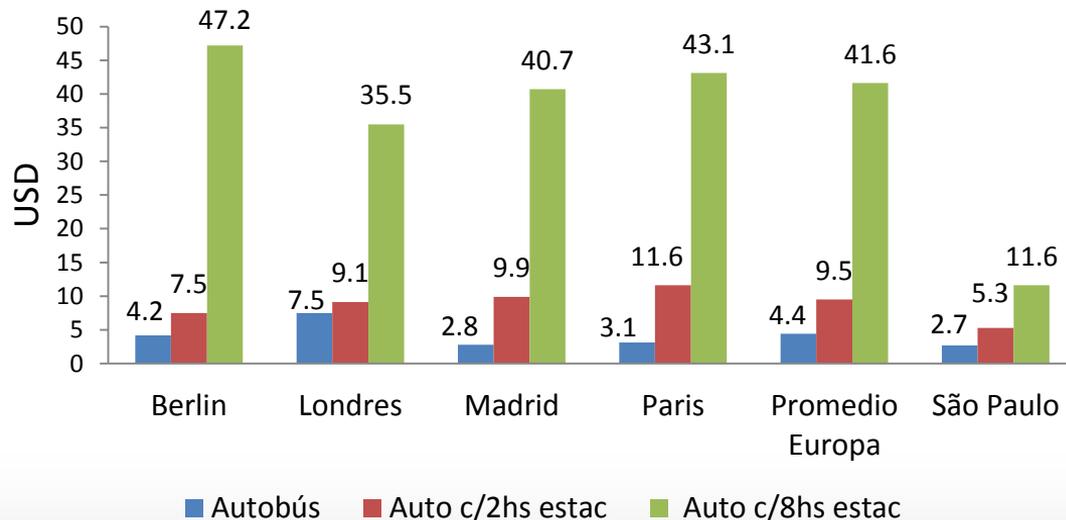
Moto x bus: USD 0.28 x 0.37

Auto x bus: USD 0.62 x 0.37

**Costos considerados:**  
 Ómnibus: tarifa plena  
 Auto y moto: combustible

Probabilidad de pagar estacionamiento es muy baja  
 (10% en São Paulo)

## Costo relativo en grandes ciudades AL x Europa (viaje 10 km)



Costos considerados:  
Ómnibus: tarifa plena  
Auto: combustible + estacionar

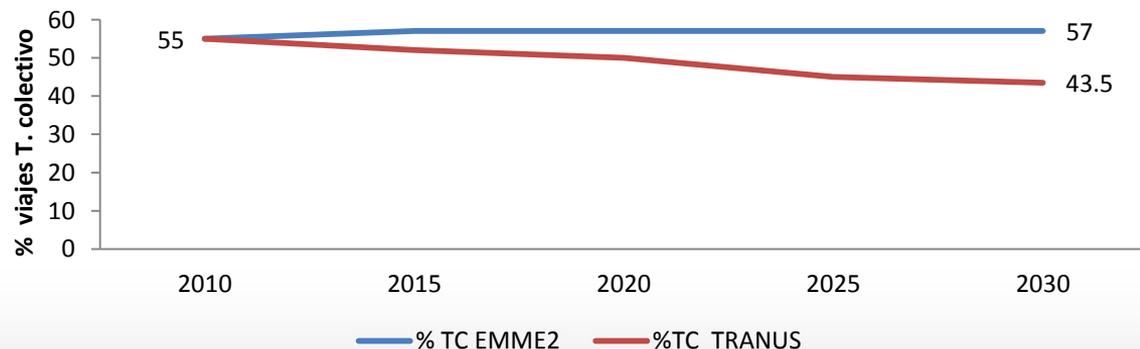
**Conclusión:**  
Europa: \$ auto >> autobús

Sao Paulo: 1 millón de autos estacionan en las vías sin pagar por día

## Impacto de la infraestructura (RMSP) (Modelos:EMME2 y TRANUS)

- Acciones: a) Inversiones en infraestructura: **708km (BRT)** y **847km (VLT, rieles y metro)**  
b) **Sin** restricciones al uso del auto

### % viajes Tp. Colectivo en el futuro, dos modelos, RMSP



<b>Velocidad autobús</b>	
2010	12 km/h
2030	9 km/h

Conclusión: Sin cobrar el costo real del auto el uso del TC no cambia

## Conclusiones

1. Mejorar el transporte público es importante pero **no es suficiente** (costos relativos desfavorables)
2. Es necesario cobrar de los usuarios de auto el costo real de su uso

## Acciones principales

1. **Restricción de circulación** de autos para reducir espacio/emisiones
2. **Cobrar por el estacionamiento** en las vías de áreas centrales/críticas
3. **Sustituir/controlar** vehículos colectivos/individuales para bajar emisiones
4. **Garantizar circulación fluida** y regular del transporte público
5. **Hacer gestión permanente y efectiva del tránsito** para garantizar resultados



**Más oportunidades, un mejor futuro.**

