

Vivienda, transporte público y ciudades sostenibles: Cumplimiento del ODS 11.2



OBJETIVO 11.2



SISTEMAS DE TRANSPORTE
ASEQUIBLES Y SOSTENIBLES

Conseguir que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, resilientes y sostenibles es el núcleo del Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 11, y conseguirlo depende de los avances que se logren en relación con las distintas metas asociadas, entre ellas las del ODS 11.2. Este objetivo se centra en facilitar el acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles y sostenibles para todo el mundo, en especial mediante la expansión del transporte público.



Unión Internacional de Transporte Público (UITP)
Rue Sainte-Marie, 6 | B-1080 Bruselas | Bélgica

Tel.: +32 2 673 61 00
info@uitp.org
www.uitp.org

© UITP—Unión Internacional de Transporte Público, mayo de 2026

Todos los derechos reservados. Ninguna parte de esta publicación puede reproducirse o transmitirse de ninguna forma ni por ningún medio sin el permiso por escrito de la Unión Internacional de Transporte Público.

ÍNDICE

04

Introducción

05

Situación a nivel mundial

06

Situación a nivel regional

07

Carencias y retos del seguimiento de datos

09

La Década de Transporte Público de Naciones Unidas: ciudades sostenibles gracias al transporte público y la vivienda

12

Conclusión

13

Casos prácticos

- Curitiba
- Hong Kong
- Casablanca
- Medellín

Introducción

Como complemento del ODS 11.2, el objetivo del ODS 11.1 es garantizar el acceso de todas las personas a viviendas y servicios básicos adecuados, seguros y asequibles. Para las familias, las decisiones sobre dónde vivir y cómo desplazarse se encuentran entre las elecciones más importantes que determinan su vida cotidiana, ya que el acceso al empleo, la educación, la asistencia sanitaria y otros servicios esenciales influye en gran medida en estas decisiones. El acceso al transporte público permite que los ciudadanos pueda llegar a estos servicios de forma asequible y sostenible, lo que fomenta la inclusión social y el bienestar general.

El transporte público y la vivienda están estrechamente relacionados, ya que la ubicación, el diseño y la asequibilidad de las viviendas determinan los hábitos de viaje, mientras que el acceso a un transporte público de calidad influye a la hora de elegir el lugar de residencia. Priorizar la proximidad a los servicios es fundamental para reforzar la seguridad ante la actual crisis de la vivienda y los desafíos urbanos. Reduce la dependencia de los vehículos particulares y los gastos de desplazamiento, además de fomentar un estilo de vida más saludable al promover los desplazamientos activos (a pie o en bicicleta) y limitar las emisiones de CO₂, lo que contribuye a combatir el cambio climático. Igualmente, garantiza un mejor acceso a los servicios públicos y privados, refuerza la equidad social y, por lo tanto, constituye un factor clave para la calidad de vida. La proximidad fomenta la interacción social, refuerza los lazos entre vecinos y promueve un sentido de pertenencia, seguridad y bienestar. Al integrar la planificación de la vivienda y del transporte público, las ciudades pueden crear comunidades compactas y orientadas al transporte público que frenen la expansión urbana descontrolada, reduzcan las emisiones y los costes de desplazamiento, amplíen el acceso a los servicios esenciales y fomenten ciudades más inclusivas, resilientes y sostenibles, lo que contribuye al cumplimiento del ODS 11.1 y del ODS 11.2.

Los beneficios del transporte público van mucho más allá de la movilidad, ya que generan efectos positivos en muchos de los ODS. Al mejorar el acceso a las oportunidades urbanas, el transporte público puede desempeñar un papel fundamental para: erradicar la pobreza (ODS 1), acabar con el hambre (ODS 2), promover estilos de vida saludables y bienestar (ODS 3), empoderar a las mujeres y niñas (ODS 5), garantizar el acceso a una energía sostenible y moderna para todos (ODS 7), construir infraestructuras resilientes (ODS 9), hacer que las ciudades sean sostenibles (ODS 11) y tomar medidas para combatir el cambio climático y sus efectos (ODS 13), entre otros ejemplos (imagen 1).

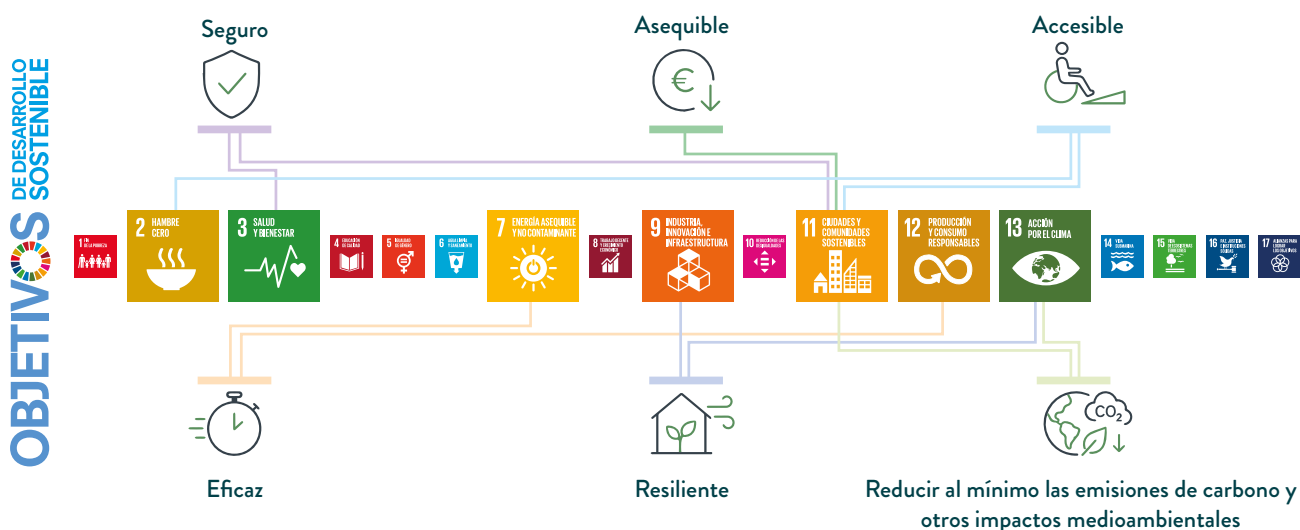


Imagen 1: Características del transporte público sostenible y su relación con los ODS (fuente: UITP y ONU-Habitat)

ODS 11.2: Acceso al transporte público: visión general y tendencias clave

Situación a nivel global

Según una muestra de 414 ciudades de 126 países, aproximadamente 4 de cada 10 habitantes de zonas urbanas siguen sin tener un acceso adecuado al transporte público. Esto refleja un avance moderado hacia el ODS 11.2, pero aún lejos de ser universal.

Según la muestra de ciudades, el porcentaje de la población urbana con acceso adecuado al transporte público aumentó del 53,2 % en 2020 al 61,5 % en 2025. Es probable

que esta mejora refleje una combinación de la ampliación de las infraestructuras y la inversión en transporte público, así como una mejora en la recopilación de datos y la presentación de informes, lo que permite obtener una visión más precisa de la accesibilidad.

Alrededor del 40 % de la población urbana mundial no dispone de un acceso adecuado al transporte público.

Los autobuses y otros medios de transporte de baja capacidad representan la mayor parte del acceso al transporte público según el ODS 11.2.1, mientras que los sistemas de transporte informales y semiformales marcan la pauta en las ciudades de la mayoría de los países en desarrollo. Los sistemas de gran capacidad, como el metro y el ferrocarril, solo dan servicio a, aproximadamente, una quinta parte de la población urbana según los datos de las ciudades incluidas en la muestra.

Solo quedan cuatro años para el 2030 y el acceso universal sigue siendo un objetivo lejano. Además, los avances en muchas ciudades no alcanzan el nivel necesario. Aunque más de un tercio de las ciudades cuenta con niveles altos o muy altos de acceso al transporte público ($\Rightarrow$ el 75 % de la población tiene un acceso adecuado), una de cada cuatro ciudades de la muestra, aproximadamente, tiene menos de una cuarta parte de su población con alcance a los servicios de transporte público (imagen 2).

Esta disparidad tan notable pone de manifiesto la necesidad urgente de acelerar las inversiones y adoptar políticas que permitan ampliar con rapidez las infraestructuras y los servicios de transporte público en las comunidades desatendidas, en especial en el sur global.

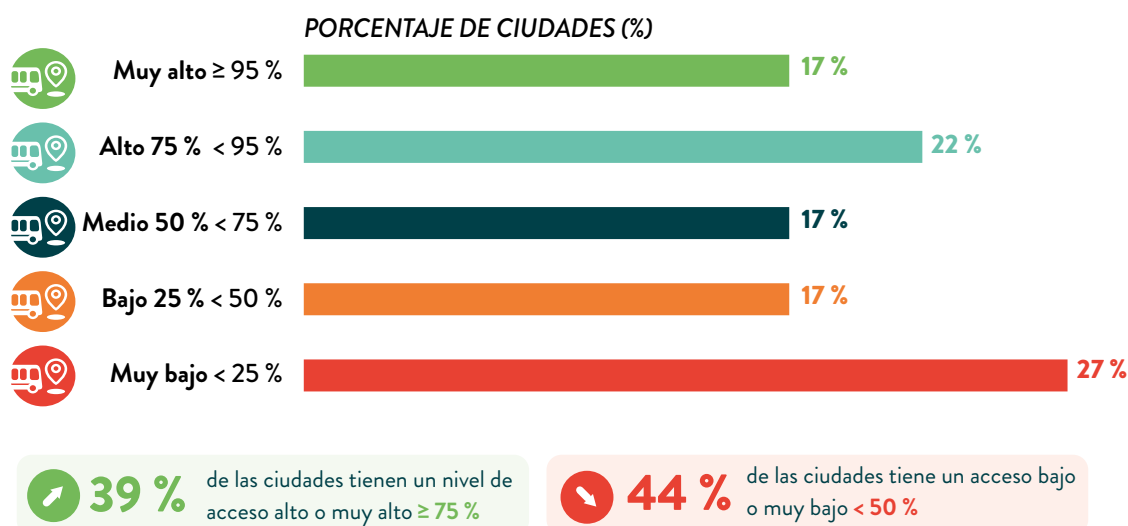


Imagen 2: Proporción de ciudades con distintos niveles de acceso al transporte público en 2025:

Situación a nivel regional

El acceso al transporte público varía considerablemente de una región a otra, con una cobertura significativamente mayor en las zonas más desarrolladas que en las que están en vías de desarrollo. Las mayores brechas en materia de acceso se registran en el África subsahariana, en Asia Occidental y en África del Norte, donde casi dos tercios de las ciudades incluidas en la muestra del África subsahariana y casi la mitad de las de Asia Occidental y África del Norte se sitúan muy por debajo de los niveles previstos. Este déficit refleja el rápido crecimiento urbano, que ha superado la expansión de la infraestructura de transporte público, la escasa inversión en los sistemas formales de transporte público y la dependencia generalizada de servicios de transporte informales que, a menudo, no se tienen en cuenta en los sistemas oficiales de seguimiento y planificación.

Por el contrario, regiones como Australia y Nueva Zelanda, América del Norte y Europa, y América Latina y el Caribe demuestran que es posible alcanzar niveles altos de acceso al transporte público. En más de la mitad de las ciudades de estas regiones incluidas en la muestra, más de tres cuartas partes de la población dispone de un acceso adecuado al transporte público. Estos resultados ponen de relieve la importancia de una inversión sostenida a largo plazo, unos marcos normativos e institucionales sólidos, unas redes de transporte densas y una planificación urbana integrada. Sin embargo, incluso en estas regiones con mejores resultados, el éxito general puede ocultar importantes desigualdades localizadas en el acceso dentro de las ciudades.



→ Medellín
© Metro
Medellín



El acceso genera valor

El transporte público genera valor mediante el acceso*. Esto lo convierte en una estrategia de inversión, no en un coste. Las pruebas son evidentes en todo el mundo, donde la mejora de las conexiones ha reducido los tiempos de desplazamiento, ha impulsado el empleo, la creación de puestos de trabajo y ha mejorado la igualdad.

* Ver informe de UITP: <https://www.uitp.org/publications/access-creates-value/>

Carencias y retos del seguimiento de datos

El ODS 11.2 se mide en función del porcentaje de población que dispone de un acceso adecuado al transporte público, desglosado por sexo, edad y personas con discapacidad. Se considera que el acceso es adecuado cuando se puede llegar andando en un radio de 500 metros de un lugar determinado —como una casa, un colegio, el lugar de trabajo o un mercado— para los servicios de baja capacidad —como los autobuses— y en un radio de un kilómetro para los sistemas de alta capacidad —como el tren o el metro—.

El ODS 11.2 se mide en función del porcentaje de población que dispone de un acceso adecuado al transporte público, desglosado por sexo, edad y personas con discapacidad.

No obstante, el acceso adecuado es algo más que una cuestión de proximidad. Comprender hasta qué punto las zonas de influencia del transporte público son seguras, accesibles y atractivas es fundamental para su uso.

Si bien a nivel conceptual el indicador es claro, cuenta con una metodología establecida internacionalmente, existen normas al respecto y los países elaboran datos con regularidad, sigue habiendo un problema fundamental: la falta de datos desagregados y normalizados entre los distintos países, lo que dificulta la comparación de los niveles de acceso.

Aunque se han logrado avances en la creación de un marco propicio para el seguimiento, la presentación de los informes del ODS 11.2 requiere un inventario de las paradas de transporte público y de la red viaria, un análisis espacial para definir las zonas de servicio del transporte público y su superposición con datos demográficos para calcular la población que tiene un acceso conveniente al transporte público respecto al total de la población de la ciudad. Este proceso es complejo, ya que los datos no siempre son accesibles o están disponibles, su calidad y nivel de detalle suelen ser insuficientes para sustentar un análisis sólido, además de que muchas autoridades locales y algunos sistemas estadísticos nacionales carecen de la capacidad necesaria para elaborar informes con dicha información. Sin embargo, surgen diversas oportunidades en relación con los avances tecnológicos y el aumento de los datos abiertos.

Dado que el desarrollo de las infraestructuras de transporte lleva tiempo (desde que se conciben hasta que finaliza el proyecto), en función del modo de transporte del que se trate, puede ser difícil analizar los cambios en la accesibilidad al transporte público a lo largo del plazo establecido para los ODS. El ODS 11.2 puede contemplar el acceso a los servicios de movilidad compartida y al transporte bajo demanda, así como a los sistemas de transporte público informales, que se utilizan ampliamente en las regiones en desarrollo y desempeñan un papel crucial para facilitar la movilidad diaria. Aún así, a menudo faltan rutas o paradas específicas, lo que dificulta enormemente su inclusión en los modelos de accesibilidad espacial. Las fuentes de datos alternativas —como las encuestas sobre desplazamientos en los hogares, que podrían aportar información complementaria— necesitan un procesamiento considerable para obtener indicadores de accesibilidad espacial a partir de los patrones de desplazamiento observados. Además, la integración de los datos sobre el acceso al transporte público con la información demográfica y socioeconómica supone un reto, lo que dificulta la capacidad para determinar si varios grupos de la población —como mujeres, personas

mayores o personas con discapacidad— tienen un acceso equitativo. Estas limitaciones crean algunas lagunas para los responsables políticos, lo que dificulta la planificación y el seguimiento basados en los datos del ODS 11.2.

La UITP, en colaboración con ONU-Hábitat y socios clave, desempeña un papel esencial en el desarrollo de capacidades para el seguimiento del ODS 11.2, prestando apoyo a las ciudades, las autoridades de transporte público y los gobiernos nacionales mediante orientaciones, metodologías de datos, formación e intercambio de conocimientos con el fin de reforzar la recopilación, análisis y presentación de informes sobre los indicadores de movilidad urbana sostenible y el acceso al transporte público.

Por último, medir la proximidad espacial al transporte público no refleja el uso real ni el rendimiento del sistema. Se necesitan datos complementarios —por ejemplo, sobre el número de pasajeros, la calidad del servicio, la frecuencia, la fiabilidad, el reparto modal y la satisfacción de los clientes— para determinar si la población realmente se está beneficiando del sistema. También es importante entender cómo la edad, el género y las capacidades influyen en la percepción de la calidad de la accesibilidad en cuanto a seguridad, comodidad y atractivo en la zona de influencia. Sin esta información, los índices de acceso registrados pueden impedir que el indicador de los ODS refleje los resultados reales sobre movilidad y conectividad. Esto se debe a que disponer de acceso como tal (por proximidad geográfica) no siempre significa un mayor uso del transporte público. Por ejemplo, muchas áreas urbanas de la OCDE cuentan con un alto nivel de accesibilidad a pie a las paradas de transporte público, pero el uso de éste sigue siendo bajo en la periferia. Por ejemplo, en EE. UU. muchas áreas metropolitanas cuentan con una red de autobuses amplia y una infraestructura ferroviaria en las zonas céntricas, pero, en 2019, *solo el 5 % de todos los trabajadores estadounidenses* acudían al trabajo en transporte público y, además, su uso se concentraba en unas pocas ciudades.

→ Oslo
© Ruter-Fartein Rudjord



Hay varios factores que han contribuido a la disminución del número de usuarios del transporte público en todo el mundo. A nivel mundial, más de la mitad de los operadores de transporte público (el 57 %) aún no ha recuperado los niveles previos a la COVID-19. De cara al futuro, se espera que el número de usuarios del transporte público a nivel global aumente considerablemente durante la próxima década, ya que la urbanización y el crecimiento de la población incrementarán la demanda de soluciones de movilidad urbana eficientes y sostenibles. Ese crecimiento general del mercado traerá grandes inversiones en las infraestructuras de metro, autobuses de tránsito rápido

(BRT) y ferrocarril. Las innovaciones tecnológicas en los vehículos, la digitalización y las comunicaciones también contribuirán a transformar rápidamente los sistemas de transporte público, lo que mejorará la experiencia

diaria de los pasajeros y hará que el transporte público sea una opción más atractiva para un mayor número de usuarios.

Para garantizar que este crecimiento de las infraestructuras e innovaciones en el transporte público se traduzca en un mayor uso de éste, es fundamental ofrecer un acceso seguro, cómodo y atractivo a servicios asequibles y de alta calidad, caracterizados por su fiabilidad, frecuencia, rapidez y una mejor calidad general del servicio. Abordar estos factores permitirá a los gobiernos y a la industria del transporte público incentivar a más personas a utilizar autobuses, trenes, tranvías, bicicletas compartidas y otras opciones de movilidad sostenible. Es fundamental señalar que el progreso depende de sistemas multimodales que conecten el transporte público de alta capacidad con los desplazamientos a pie, en bicicleta y mediante la movilidad compartida a través de transbordos fluidos, un sistema integrado de billetes y centros de movilidad. Sin este ecosistema más amplio, incluso las inversiones más cuantiosas en transporte público corren el riesgo de no alcanzar todo su potencial.

El Decenio de las Naciones Unidas del Transporte Sostenible presenta una oportunidad clave para acelerar los avances hacia el ODS 11.2.

La Década de Transporte Sostenible de Naciones Unidas: ciudades sostenibles gracias al transporte público y la vivienda

Con el fin de crear una proximidad integral, centrada en la vivienda y con múltiples servicios en las ciudades y los asentamientos humanos, es necesario desarrollar una política a medio y largo plazo que integre el uso del suelo, la vivienda y el transporte multimodal con el objetivo de garantizar la disponibilidad y la asequibilidad de la vivienda. Debería apoyarse la construcción de diversos tipos de viviendas, incluidas las sociales, las asequibles y las familiares, y promover su integración en un tejido urbano dinámico y conectado, en el que las distancias cortas mejoren la calidad de vida, refuercen la cohesión social y fomenten un entorno urbano sostenible y resiliente. La política también

debería mejorar el acceso a los servicios y al empleo de los colectivos más vulnerables, al tiempo que fomenta la interacción social, la diversidad y la inclusión. Esto acerca los servicios a los residentes, reduce los costes de transporte y libera recursos para otras necesidades esenciales. La proximidad de las viviendas a los servicios y a las oportunidades económicas contribuye, por tanto, a la diversidad social, la equidad y la resiliencia, es decir, a un enfoque con visión de futuro para construir una ciudad que sea de verdad para todo el mundo.

Durante la próxima década, se prevé que el acceso al transporte público y el desarrollo de la vivienda en las ciudades estén cada vez más interrelacionados, a medida que las políticas de urbanización y planificación vayan impulsando ciudades más compactas, conectadas, accesibles y sostenibles. La *Década de Naciones Unidas de Transporte Sostenible* (2026-2035) presenta una oportunidad clave para acelerar los avances en este ámbito y hacia el ODS 11.2.

En el centro de la visión de la Década se encuentra la necesidad de dar forma a una movilidad urbana centrada en las personas y las ciudades habitables. Aboga por la promoción de sistemas transporte público de alta calidad, integrados y accesibles, combinados con movilidad activa, reconociendo que unos entornos seguros para los peatones y los ciclistas son esenciales para una conectividad fluida y comunidades más saludables. Destaca la importancia de integrar la movilidad en la planificación urbana, lo que garantiza que las redes de transporte público se ajusten a los planes de uso del suelo y zonificación para viviendas asequibles, servicios esenciales y espacios públicos. En este contexto, la vivienda, el urbanismo y el acceso al transporte público, como servicio urbano básico esencial para todos, se consideran esenciales para conseguir una urbanización sostenible durante la Década de Naciones Unidas de Transporte Sostenible.

La Década resalta la importancia de un seguimiento y evaluación continuos para garantizar que las políticas, inversiones y medidas sigan siendo eficaces y se adapten a las necesidades a la hora de lograr un transporte sostenible más allá de 2030. Recomendamos aprovechar los indicadores de los ODS existentes, lo que hace que la medición y presentación de informes continuos sobre el acceso al transporte público sean imprescindibles para supervisar los avances y fundamentar las políticas basadas en datos que permitan ampliar la infraestructura y servicios del transporte público. Este seguimiento debería ser un elemento central de la Década y de su revisión a medio plazo en 2030, permitiendo evaluar los avances, renovar el impulso político en favor del transporte público y adaptar la segunda mitad de la Década a las oportunidades y retos mundiales y regionales que vayan surgiendo.

Para conseguirlo, es necesario adoptar medidas urgentes durante los próximos cuatro años para acelerar los avances en el ODS 11.2 y promover la visión de la Década del Transporte Sostenible de Naciones Unidas sobre una movilidad urbana centrada en las personas y unas ciudades habitables:



→ Berlín
© Andrey Danilovich

Establecer una gobernanza y planificación sólidas y solidarias

Las autoridades locales deberían elaborar Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) que integren la ordenación del territorio, la vivienda y la planificación del transporte multimodal. Los PMUS proporcionan un marco estratégico para armonizar las inversiones en transporte público, desplazamientos a pie, en bicicleta y movilidad compartida con los objetivos climáticos y de equidad. Además, la creación de instituciones de transporte, como una autoridad integrada de transporte público o, mejor aún, agencias de movilidad, puede contribuir a garantizar un sistema de transporte integrado que funcione correctamente. Estas instituciones facilitan la coordinación entre los distintos departamentos municipales y niveles del gobierno, lo que favorece la integración de la planificación territorial y del transporte. A su vez, esto mejora la conectividad entre las áreas residenciales, los centros de empleo, los servicios y las infraestructuras, al mismo tiempo que permite supervisar los avances hacia el ODS 11.2. Al reforzar la gobernanza y la coordinación, este enfoque favorece el desarrollo de barrios más compactos, inclusivos y sostenibles, mejora el acceso a una vivienda asequible y garantiza que las inversiones en un transporte público integrado y accesible reporten grandes beneficios sociales, económicos y medioambientales.

Desarrollo orientado al transporte (TOD)

El TOD es una estrategia de planificación urbana de eficacia probada que fomenta la creación de barrios de alta densidad y uso mixto situados a poca distancia a pie de paradas de transporte público (normalmente, entre 500 y 800 metros, en consonancia con el ODS 11.2). El TOD fomenta el desarrollo residencial, comercial y recreativo en torno al transporte público, lo que reduce la expansión urbana, los desplazamientos largos y la dependencia de los vehículos privados, a la vez que promueve comunidades dinámicas y conectadas. Los gobiernos pueden incentivar el TOD mediante el apoyo técnico, la ayuda con la planificación y mecanismos financieros.

Recuperación del valor del suelo

Este mecanismo de financiación permite a los gobiernos aprovechar el aumento del valor del suelo que generan las inversiones en transporte público. Los ingresos procedentes de las plusvalías generadas (Land Value Capture, LVC) —ya sean de carácter fiscal o basados en proyectos como, por ejemplo, que el gobierno venda derechos de desarrollo que superen los límites establecidos en las normativas de uso del suelo— pueden destinarse a mejorar el TOD y las instalaciones comunitarias, como las viviendas asequibles, mientras que, al mismo tiempo, se amplían e integran los servicios de transporte público. Esto crea conexiones fluidas, accesibles y de buena calidad entre los hogares, el lugar de trabajo y los servicios urbanos principales.

Reformas de zonificación y usos del suelo

La reforma de las normas urbanísticas es fundamental para permitir la construcción de edificios de alta densidad y uso mixto cerca del transporte público. Los marcos de zonificación actualizados, incluida la ordenación espacio-temporal, pueden favorecer una mayor variedad de opciones de vivienda, promover barrios en los que se pueda caminar y armonizar mejor el uso del suelo con los objetivos de transporte sostenible. La simplificación de los trámites de concesión de licencias y la actualización de las normas de construcción y los estándares de diseño pueden acelerar aún más la ejecución de proyectos urbanísticos compactos y orientados a un transporte público de buena calidad.

Políticas de calles centradas en las personas

Diseñar calles que prioricen a los peatones, ciclistas y usuarios del transporte público, cuando se integra con la vivienda y el uso del suelo de la zona, mejora el acceso seguro, fácil y atractivo a los hogares, los servicios y las instalaciones. Modificar las leyes de aparcamiento, como el establecimiento de límites máximos, mediante una gestión y regulación eficaces, también puede liberar espacio para destinarlo a las personas, creando calles y viviendas más seguras y accesibles, además de mejorar la operación del transporte público.

Conclusión

El cumplimiento del ODS 11.2 es esencial para garantizar una vivienda digna y adecuada para todos, asegurando que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. Al mejorar el acceso a un transporte público de calidad, ampliar las infraestructuras y los servicios, reformar el uso del suelo y promover desarrollos urbanísticos de uso mixto orientados al transporte público, las ciudades pueden reducir la expansión urbana descontrolada, mejorar el acceso a los servicios esenciales y transformar los patrones de vivienda. La aplicación de estas medidas será crucial para acelerar el progreso hacia el ODS 11.2 y el transporte público durante la Década de Transporte Sostenible de Naciones Unidas del Transporte Sostenible. Mantener el impulso en el seguimiento y presentación de informes sobre los avances en el acceso al transporte público más allá de 2030 será fundamental para reforzar la coordinación y la colaboración entre los países y el sector del transporte público, movilizar recursos para proyectos de transporte público a todos los niveles y fomentar la concienciación y el desarrollo de capacidades en torno a las mejores prácticas. Este enfoque aumentará la visibilidad del transporte público en los debates sobre los ODS y respaldará los esfuerzos para garantizar que el transporte público y la movilidad activa tenga un lugar importante en la movilidad urbana centrada en las personas y en las ciudades habitables.



→ Hong Kong

CASOS PRÁCTICOS:

Un modelo de planificación orientado al transporte público en Curitiba, Brasil

La ciudad de Curitiba, en Brasil, es un ejemplo destacado de desarrollo orientado al transporte público, en el que el crecimiento urbano se adapta al transporte público. Como respuesta al rápido crecimiento de la población y la congestión, la ciudad adoptó un modelo de planificación lineal que concentra el desarrollo de alta densidad y uso mixto a lo largo de los corredores de transporte. Al integrar el uso del suelo y la movilidad, los servicios y las viviendas se encuentran cerca del transporte público, lo que reduce la dependencia del coche y fomenta el acceso a pie.

Una característica clave es su sistema BRT, que se introdujo en 1974. Gracias a sus carriles exclusivos y su funcionamiento eficiente, transporta a millones de personas cada día, a la vez que reduce el uso del coche, el consumo de combustible y las emisiones. La visión a largo plazo de Curitiba, su gobernanza sólida y el énfasis en un transporte público asequible y accesible la convierten en un modelo mundial de desarrollo urbano sostenible.

→ Curitiba
© Shutterstock



CASOS PRÁCTICOS:

El modelo «Rail + Property» de Hong Kong

Hong Kong es una de las pocas ciudades donde el transporte público es rentable, en gran medida gracias a su enfoque LVC (Land Value Capture). La empresa MTR adquiere terrenos a precios previos al desarrollo y, después, los vende o alquila a precio de mercado, por lo que obtiene un beneficio derivado del aumento del valor del suelo.

Este modelo se ve reforzado por su programa «Rail + Property», que integra las infraestructuras de transporte con el desarrollo urbano. MTR, la empresa de transporte público, utiliza las plusvalías para financiar la construcción, explotación y mantenimiento de las líneas ferroviarias. Entre 2013 y 2015, esta iniciativa aportó a la empresa el 44 % de sus beneficios. Una planificación urbanística adecuada y una administración territorial sólida han sido claves. Dada la escasez de suelo, las directrices de planificación fomentan la construcción de complejos de alta densidad y uso mixto en los alrededores de las estaciones de tren, lo que garantiza un uso eficiente del suelo y la integración con el transporte público.

→ Hong Kong
© Red John



CASOS PRÁCTICOS:

Autoridades de transporte que integran la oferta de transporte en Casablanca, Marruecos



→ Casablanca
© Oussama Rahib

Desde 2009, Casa Transports ha liderado la movilidad urbana de Casablanca, con el objetivo de promover el desarrollo sostenible dando prioridad al transporte público colectivo integrado y transformando las infraestructuras de movilidad para mejorar el acceso de los residentes.

Como modelo de gobernanza innovador, Casa Transports funciona como una empresa financiada con fondos públicos en la que participan múltiples partes interesadas, lo que garantiza una coordinación sólida y una financiación estable. Un fondo específico financia las inversiones en transporte y cubre los déficits operativos iniciales. La organización actúa como un enlace fundamental entre la ciudad y sus socios, ya que supervisa la ampliación integrada de las redes de tranvía y BRT, así como la reestructuración de los servicios de autobús. También impulsa la integración multimodal mediante iniciativas como la venta de billetes sin contacto y los hubs de movilidad.



→ Casablanca

CASOS PRÁCTICOS:

La ciudad de Medellín, en Colombia, mejora la inclusión mediante la conectividad

En Medellín, Colombia, se ha aprovechado el transporte público como motor de la inclusión social y la transformación urbana. Desde la puesta en marcha del Metro de Medellín en 1995, la ciudad ha desarrollado una red multimodal integrada que incluye líneas de metro, BRT, tranvías, además del Metrocable y escaleras mecánicas en las laderas, diseñadas para poder moverse por una topografía exigente. Más allá de la movilidad, los proyectos de transporte se vincularon a iniciativas más amplias de renovación urbana, ya que se crearon más de 1 600 000 m² de espacio público, entre los que se incluyen parques, paseos y bibliotecas, lo que ha permitido mejorar la seguridad, reducir la pobreza y potenciar la calidad de vida en general.

Un factor clave en el éxito de Medellín fue la adaptación de las soluciones de transporte a las condiciones locales y la participación activa de la comunidad. El Metrocable redujo largos trayectos de dos horas por las laderas a unos 30 minutos, mientras que las escaleras mecánicas y los tranvías mejoraron la accesibilidad en las zonas con pendientes pronunciadas, lo que contribuyó a conectar a los residentes con los asentamientos informales situados en las afueras montañosas. Esto benefició en especial a los habitantes de los barrios desfavorecidos, ya que se amplió su acceso al empleo, la educación y los servicios básicos. Programas transversales como «Cultura Metro» refuerzan la participación de la comunidad a través de la educación, las iniciativas culturales y las medidas de inclusión, garantizando que el transporte público no sea simplemente una infraestructura, sino que sea también un catalizador de un cambio urbano equitativo. La planificación coordinada, la innovación técnica y la participación ciudadana se han combinado para convertir a Medellín en un ejemplo mundial de cómo el transporte público puede transformar positivamente las ciudades.



→ Medellín
© Shutterstock



Esta es una publicación oficial de la Unión Internacional de Transporte Público (UITP). La UITP tiene más de 2.000 instituciones y empresas afiliadas en 100 países de todo el mundo y representa los intereses de los agentes clave del sector. Entre sus socios se encuentran las autoridades de transporte y operadores, tanto privados como públicos, de todos los modos de transporte colectivo de pasajeros, así como de empresas del sector. La UITP aborda los aspectos económicos, técnicos, organizativos y de gestión del transporte de pasajeros, así como el desarrollo de políticas de movilidad y transporte público en todo el mundo.