

CIUDADES SUSTENTABLES

Movilidad Urbana

America Latina

Ac. Prof. Dr. Gaston Casaux

Movilidad urbana, inversiones y nueva infraestructura china en América Latina.-

Se acaba (octubre 2024) de publicar la noticia de la recepción de 250 autobuses fabricados por la compañía china Yutong para el sistema de transporte urbano de Nicaragua. Es el reflejo de tres realidades en la América Latina de hoy en día, donde la existencia de grandes retos de movilidad urbana en las ciudades y la voluntad de los gobiernos de reducir sus niveles de emisiones de gases contaminantes, se entremezclan con como China está trabajando con distintos países de la región para lidiar con ambos retos.

- En base a cifras del Banco Mundial (BM) **el 82% de los habitantes de América Latina y el Caribe residen en zonas urbanas**, y las previsiones indican que para 2050 esta proporción alcanzará el 86%.
- *Megaciudades* de talla mundial como **Buenos Aires, Ciudad de México, Lima o São Paulo** *concentran* en sus áreas metropolitanas a millones de personas, concretamente, las diez mayores engloban *al 25% del total de la población urbana de la región*. Por ello, la movilidad urbana se ha convertido en uno de los mayores desafíos a los que se enfrentan las ciudades latinoamericanas.

De acuerdo con el [Urban Mobility Readiness Index](#), sólo cuatro ciudades latinoamericanas se sitúan entre las 50 con mejor transporte urbano del mundo (Santiago de Chile, Buenos Aires, São Paulo y Ciudad de México) alcanzando respectivamente los puestos 43, 44, 46 y 50 de este ranking internacional.

Muy por detrás de ellas, les siguieron urbes tales como Rio de Janeiro, Bogotá, Montevideo o Quito, todas ellas lejos de los primeros puestos de clasificación copados por capitales europeas, norteamericanas o asiáticas.

El referido índice, en su edición de 2024, resalta la estrategia que están adoptando las ciudades latinoamericanas en forma concienzuda respecto a *agrandar y perfeccionar sus redes de transporte urbano*, con especial énfasis en la movilidad eléctrica colectiva, optando por la electrificación y modernización de las flotas de autobuses, o a través de la construcción y **ampliación de redes de metro o ferrocarriles urbanos**.

Esta apuesta por la movilidad eléctrica colectiva está estrechamente ligada a que, de acuerdo con los datos del PNUD, el tráfico rodado representa casi el 39% de las emisiones de gases de efecto invernadero en América Latina y el Caribe, *provocando unas graves externalidades* para una población eminentemente citadina. Además de ello, la práctica totalidad de los países de la región han firmado compromisos para reducir sus emisiones contaminantes en las próximas décadas, *apostando fuertemente por el sector del transporte público como motor del cambio*.

Los objetivos más ambiciosos previstos en **Chile y Colombia** se han propuesto transformar en eléctricos el 100% de los autobuses antes del año 2035. **Argentina y Costa Rica** también propusieron metas en esta línea, pero con un horizonte temporal que se traslada a 2050. Otros países de la región como **Ecuador, Honduras o México** han previsto también, aunque con menores ambiciones, la transformación paulatina a la movilidad eléctrica de sus flotas de autobuses.

Esta decisión por la electrificación de la movilidad urbana ha hecho que países como **Chile** (21,4%), **Uruguay** (18,7%), **Colombia** (11,4%) o **Argentina** (9,9%) cuenten en la actualidad con flotas de autobuses eléctricos que superan con creces la penetración de países tradicionalmente más a la vanguardia tecnológica como Alemania o los Estados Unidos, donde la electrificación de sus flotas de autobuses llega apenas al 4,5% y 0,5% respectivamente.

Estas estadísticas no serían creíbles sin la existencia de una industria de fabricación de autobuses eléctricos que actualmente pasa por la mayor del mundo. Fabricantes como **BYD, Yutong, Higer o Farizon** han pasado de meros desconocidos, a convertirse en los proveedores de autobuses tanto eléctricos como de combustión para Santiago de Chile, San José de Costa Rica, Guayaquil o Ciudad de México.

Así, las empresas chinas se sitúan inmejorablemente de cara al proceso de modernización y mejora de la movilidad urbana en múltiples zonas y territorios de la región- no solo respecto a autobuses- sino también en otros proyectos como la renovación de las flotas de trenes del metro de Buenos Aires, o la construcción de nuevas líneas de metro en Bogotá, Monterrey y Santiago de Chile. Estos proyectos no solamente estarían dentro del proceso de internacionalización de las empresas chinas, sino que también forman parte de la llamada “***nueva infraestructura***”.

Este término, acuñado por China en 2018, se refiere a *proyectos de infraestructura que buscan la modernización* tanto dentro de China como a lo largo de los países participantes en la Iniciativa de la Franja y la Ruta, de un modo “pequeño, lento pero inteligente”. Tanto la movilidad eléctrica como la infraestructura de transporte ferroviario urbano se ubican dentro de los sectores prioritarios englobados en dicha filosofía.

La bautizada “nueva infraestructura” en América Latina, ha atraído a empresas chinas para la realización de grandes obras como **la línea 7 del metro de Santiago de Chile** (China Railway 16th Bureau Group), **la línea 1 del metro de Bogotá** (CHEC), o **la ampliación de las líneas 4 y 6 del suburbano de Monterrey** (CRCC).

Esta participación también puede servir para *incentivar la competencia* con las empresas de Europa, Estados Unidos, Canadá o Japón, y de este modo permitir alcanzar soluciones al reto de la movilidad urbana en la región, de un modo más eficiente, ecológico y competitivo.-

