

Invertir en teleféricos urbanos puede traer beneficios ambientales y detonar una mejor movilidad en zonas de difícil acceso

- Con la incorporación del Cablebús en la CDMX se lograron reducir los tiempos de traslado y de costo de viaje
- Desde su implementación, se estima que el Cablebús ha permitido reducir 18 mil 569 toneladas de CO₂e
- Los teleféricos urbanos son una solución de transporte sostenible, fiable y eficiente, pero su éxito depende de la capacidad para atender la demanda y desarrollar capacidades técnicas en las administraciones para que puedan operarlo

Ciudad de México, 26 de septiembre de 2024.- La rápida expansión urbana demanda redes de transporte sostenibles y económicas que permitan un mayor acceso a oportunidades y alivien la congestión urbana, especialmente en territorios de difícil acceso. Ante este problema, la implementación del Cablebús desde 2021 en la Ciudad de México, ha sido una alternativa de movilidad sustentable, el cual ha permitido eficientar los tiempos de traslado y una solución a la falta de accesibilidad en ciertas zonas.

Para identificar algunas buenas prácticas a nivel regional y reconocer qué se ha aprendido con la incorporación del Cablebús al sistema de transporte de la Ciudad, así como sus retos actuales, Andrés Lajous, secretario de Movilidad de la Ciudad de México; Laura Ripani, representante del Grupo BID México; Amado Crotte, especialista Sr en Transporte del BID; Gonzalo Peón, director Ejecutivo y Valentine Delleur, coordinadora de Políticas Públicas del ITDP México, realizamos un análisis que consolida aprendizajes de este sistema, incluyendo la planeación del servicio, la construcción de infraestructura y la integración con el entorno inmediato.

Entre los principales hallazgos destacan:

1. La Línea 1 y 2 del Cablebús son las de mayor longitud de teleféricos urbanos existentes (9.2 y 10.5 km, respectivamente), y suman una afluencia diaria de más de 100 mil personas usuarias
2. La Línea 1 logró disminuir los tiempos de traslado de las personas usuarias: en promedio, de 1hr y 21 minutos a 46 minutos, es decir, una reducción de casi el 45%. Además, se detectó una ligera disminución en el costo de viaje: de \$17.50 pesos a \$15.80 pesos por viaje, de acuerdo con lo que reportó la persona usuaria
3. Se duplicaron las oportunidades de empleo, salud, educación, abastecimiento y esparcimiento a las que las personas pueden acceder a menos de una hora de trayecto, y en algunos casos se triplicó
4. El proyecto del Cablebús se acompañó de intervenciones de mejoramiento del entorno y rehabilitación de espacios públicos y comerciales cerca de las estaciones. Además,



favoreció la accesibilidad a destinos relacionados con los cuidados como mercados, centros educativos y espacios de recreación

5. Desde su implementación en 2021 y hasta diciembre de 2023, se estima que el Cablebús ha permitido reducir 18 mil 569 toneladas de CO₂e

América Latina es la región con más iniciativas de teleféricos urbanos que atiende los problemas de movilidad y de topografía compleja. El Metrocable de Medellín ha sido una buena práctica y la iniciativa pionera en materia de transporte acompañado de proyectos de urbanismo social, así como Mi Teleféricos de La Paz-El Alto como ejemplo de consolidación del sistema, mismos que sirvieron como referente para la Ciudad de México.

Para que la incorporación de los teleféricos urbanos sea efectiva, es necesario que vaya acompañada de un proceso de socialización y de atención a las necesidades de la población de la zona, así como la cooperación entre actores involucrados: autoridades de distintos niveles, líderes comunitarios, empresas contratistas, organizaciones de la sociedad civil, entre otros, para implementar un proyecto integral.

Por otro lado, es importante considerar la capacidad de atención de este modo transporte, pues hoy por hoy no pueden atender corredores de alta demanda en comparación con otros modos de transporte en estos contextos.

Y, finalmente, hay que considerar que esta tecnología es distinta y, por tanto, requiere de capacidades técnicas específicas para su operación que no se encuentran normalmente en las administraciones públicas.

Para más información y/o entrevistas escríbenos a ingrid.chavez@itdp.org