



13° CIT

REDEFINIR E INNOVAR LA MOVILIDAD

CONGRESO VIRTUAL



www.13citvirtual.com



Mercedes-Benz
The standard for buses.

V O L V O



VEMO

GOAL
SYSTEMS
optimizing your world

LUCKY
RIDE
BUS 
TU MARCA MARCHA SOBRE RUEDAS

- 4** **PRÓLOGO**
Congreso Internacional de Transporte.
- 6** Sobre AMTM.
- 10** **CONFERENCIA MAGISTRAL**
MOHAMED MEZGANHI.
- MESA DE DIÁLOGO**
- 12** Gobernanza transformadora:
¿cómo pueden los gobiernos fomentar
la mejora e innovación en la movilidad?
- MESA DE DIÁLOGO**
- 14** Desarrollo del transporte público;
estrategias más allá del Covid-19.
- 16** **CONFERENCIA MAGISTRAL**
ENRIQUE DE LA MADRID
Director del Centro para el Futuro de las Ciudades,
del Tec de Monterrey.
- MESA DE REFLEXIÓN**
- 18** La Descarbonización del transporte:
Barreras y soluciones para la
descarbonización acelerada del transporte.
- MESA DE DIÁLOGO**
- 20** El rol de la innovación y la tecnología
en una movilidad más sostenible.
- 22** **CONFERENCIA MAGISTRAL**
CLAUDIA ADRIAZOLA
Directora del Programa de Salud y Seguridad Vial y
directora adjunta de Movilidad Urbana Global en el
Instituto de Recursos Mundiales (WRI).
- MESA DE DIÁLOGO**
- 24** Ciudad y Movilidad.
- 26** **CONFERENCIA MAGISTRAL**
TODD LITMAN
Instituto de Políticas de Transporte de Victoria, Canadá.
- MESA DE REFLEXIÓN**
- 28** Movilidad con Perspectiva de Género.
- MESA DE DIÁLOGO**
- 30** El papel de la planificación urbana y
la movilidad para las ciudades del mañana.
- 32** **CONFERENCIA MAGISTRAL**
ADAM LEISHMAN
Director General Ascendal Group.
- MESA DE REFLEXIÓN**
- 34** El transporte y la nueva realidad.
- MESA DE DIÁLOGO**
- 36** Financiación del transporte público
en las ciudades latinoamericanas.

CONGRESO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE

“Redefinir e Innovar la Movilidad”

Organizado por la Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad (AMTM) el Congreso Internacional de Transporte (CIT) es el evento anual que convoca a especialistas nacionales e internacionales, autoridades de gobierno, operadores y empresas de transporte, consultores, académicos, proveedores de bienes y servicios, instituciones académicas, organizaciones de la sociedad civil y usuarios, entre otros.

Este evento se ha consolidado como un punto de encuentro para la exhibición y el debate sobre los avances y desafíos que plantea el sector de la movilidad, ya que cada año adquiere más relevancia, que lo ubica a la vanguardia entre los eventos de este tipo en México, porque América Latina es una de las regiones más urbanizadas del mundo, donde casi el 80% de la población vive en ciudades y el 56% de los viajes diarios se hacen vía transporte público.

El presente texto es el resultado de las actividades del 13° Congreso Internacional de Transporte, en su edición "Redefinir e Innovar la Movilidad", celebrado los días 27 y 28 de abril, en formato virtual, que hizo posible seguirlo digitalmente desde cualquier parte del mundo, como un espacio útil para el diálogo, el intercambio de buenas prácticas y recomendaciones de políticas para fortalecer el marco institucional para la movilidad urbana y explorar las funciones y responsabilidades de diferentes actores que pueden facilitar una agenda de transporte sostenible a nivel nacional y de la región.

El 13° CIT contó con la participación de mil 900 asistentes virtuales de 25 países, quienes siguieron algunas de las

14 sesiones de trabajo, lo que les permitió conocer las principales ideas, compromisos y planteamientos de quienes, con experiencia y propuestas, presentaron soluciones y buenas prácticas en favor de la movilidad urbana.

Con más de 15 horas de contenido disponible en el canal de Youtube de la AMTM (www.youtube.com/AMTM), este documento presenta los principales ejes temáticos, ponencias magistrales y mesas de diálogo, de más de 30 conferencistas que nos compartieron su visión, experiencias y soluciones movilidad de países de América, Europa y Medio Oriente, como Estados Unidos, Canadá, Argentina, Chile, Colombia, Brasil, España, Túnez, Francia, Inglaterra y México, entre otros.

Cabe destacar que durante el CIT se organiza la Expo Feria, en versión recientemente virtual, la cual se consolida como un verdadero espacio de encuentro entre los actores del transporte, con las principa-

les armadoras de vehículos de pasajeros en México, donde se muestran diversas soluciones de flota vehicular, proveeduría y de tecnología que requiere el sector.

De esta manera, la AMTM pone a su disposición este ejemplar, porque estamos claros que trabajar por la movilidad urbana en la región y garantizar servicios de transporte accesibles y seguros, es una tarea fundamental para reducir las desigualdades, mejorar el uso del tiempo y elevar la calidad de vida de todos los habitantes de las ciudades.



NICOLÁS ROSALES PALLARES
Presidente de la Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad

Sobre AMTM



La Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad (AMTM) Nace en el año 2008, con el objetivo de involucrar a los actores que contribuyen con proyectos, iniciativas, acciones, programas y políticas que procuren la implementación de servicios de transporte público de mayor calidad, así como el desarrollo de sistemas sostenibles en los centros urbanos de México.

Para fortalecer la vinculación y crear alianzas con los diferentes actores de la movilidad, la AMTM organiza el Congreso Internacional de Transporte (CIT), un encuentro que cada año adquiere más relevancia al reunir ponentes nacionales y extranjeros, autoridades, especialistas, consultores, operadores de transporte, académicos, ONG's y usuarios, para compartir las mejores prácticas y construir soluciones a los constantes desafíos de la movilidad.



ACADEMIA

Universidades
Centros de Investigación



INSTITUCIONAL

Autoridades
ONG's nacionales e
internacionales
Consultores



EMPRESARIAL

Empresas
prestadoras de
bienes y servicios del
sector



INNOVACION

Difusión de
buenas prácticas



TRANSPORTISTAS

Prestadores de
servicio

En 13 años de organización, el Congreso Internacional de Transporte ha destacado en su agenda:

- La importancia de implementar sistemas para fortalecer el desarrollo del transporte privado y contribuir a la movilidad sostenible

- La necesidad de redefinir la planificación urbana, priorizando a las personas y colocándolas en el centro de atención.



Durante este tiempo ha quedado de manifiesto que el transporte público debe ser el eje transversal de la agenda de todos los gobiernos, para apostar por una movilidad sustentable, donde el peatón sea el centro de la movilidad en la urbe.

Entre las lecciones más importantes, el Congreso Internacional nos ha permitido:

Conocer las mejores prácticas y estrategias.

Medidas de inversión financiera pública y privada para impulsar la movilidad urbano-inclusiva.

Impulsar mejoras de los servicios de transporte público, que son la columna vertebral de la movilidad en las ciudades.

La AMTM a través del CIT ha apostado por acercarnos, durante más de una década, la voz de expertos y estudios de caso del transporte público.

Durante este periodo han participado más de **700 especialistas**, entre ellos **89 de talla internacional**, provenientes de América Latina, Estados Unidos, Europa y Asia y ha contado con más de **40 mil participantes**.

El Congreso es un foro de discusión de temas muy sensibles sobre transporte y movilidad como es la calidad del aire, que últimamente en nuestras ciudades se ha convertido en una de las demandas más sentidas de sus habitantes por el impacto que tiene en la salud y la calidad de vida.

Este Congreso Internacional seguirá siendo el punto de encuentro, donde se proponga un balance de acciones y semillero de las principales ideas de la movilidad, seguirá fomentando la conciencia para contar con un mejor transporte público, más eficiente, más limpio, más seguro y sustentable.



El Congreso Internacional de Transporte. Sumamos Voluntades, Ideas, Proyectos.





UITP tiene
**1900 compañías
 operadoras**
 y miembros en mas
 de 100 países



Para UITP,
**el transporte
 público es esencial,**
 vulnerable y está poco
 valorado

En UITP tenemos tres misiones principales:

1

Abogar por la
 sostenibilidad
 del TP

2

Colaborar con el
 centro de cono-
 cimientos para
 el transporte y
 la movilidad

3

Realizar
 networking para
 encontrar ideas,
 socios y
 desarrollar
 negocios

**¿Cómo debe ser hacer el
 transporte para la gente?**

1

RESILIENTE de la gobernanza,
 flexible, ágil para los operadores.

2

LIMPIO, se debe apostar por la
 descarbonización de la movilidad.

3

MODERNO, se tiende hacia
 la digitalización y sistemas
 avanzados de tecnología.

4

INNOVADOR se debe redefinir
 el transporte público.



SOLO EL 35%
de los gobiernos contribuye
a disminuir el cambio
climático



El transporte público
EMITE 3 O 4 veces
menos dióxido de carbono
que los automóviles privados



La Movilidad como un
Servicio (Maas), es la
combinación de todos
los medios de transporte,
a través de una sola
aplicación, que nos dé
la posibilidad de pagar y
responder a la demanda
de movilidad

Necesitamos:

Innovar en los mecanismos de
fondeo del TP de manera que
sus beneficios tengan impacto
en la economía, el ambiente y la
calidad de vida.

Más gente trabajando en el
TP con nuevas habilidades
y talento.

- Desarrollo de sistemas
de transporte.
- Digitalización
- Soluciones de movilidad
por demanda.



SOLO EL 22%
de los trabajadores de
transporte público son mujeres.

Necesitamos que el transporte
público sea atractivo para las mu-
jeres porque la mayor parte de los
usuarios son ellas.

Es una necesidad tener mujeres
trabajando, para diseñar, con-
struir y operar el TP, porque ellas
van a entender mejor las necesi-
dades de los usuarios.

Conclusiones

- En lugares donde la calidad
del servicio del transporte
público es alto los accidentes
viales son bajos.
- Mientras mejores instalaciones
de tenga el TP, menores
serán los accidentes fatales.
- El TP da acceso
al trabajo de forma
más conveniente
y útil.
- Cuando se invierte un
dólar en el desarrollo del
TP, se replica en cuatro
en la economía local.
- Es necesario
devolver las
ciudades a la
gente.

GOBERNANZA TRANSFORMADORA:

¿Cómo pueden los gobiernos fomentar la mejora e innovación en la movilidad?

Consulta desde aquí la mesa de diálogo



Moderador: **Nicolás Rosales**

Presidente de la Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad (AMTM)



● **FERNANDO DE CAÍRES**

Secretario de Movilidad de Campinas, Brasil.

“ Es importante que la gente tenga capacitación para que pueda transformar los datos del transporte en información que pueda ser útil para la operación y el día a día de todos los sistemas que utiliza”.



● **LUIS MIGUEL MARTÍNEZ**

Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, España.

“ La conjunción de lo público y lo privado es lo que lleva al éxito en una autoridad del transporte”.

Retos actuales del transporte público:

- **Integración tarifaria:** con la implantación de abonos de transporte y tarjetas de crédito y débito.
- **Integración modal:** a partir de promover la complementariedad de los modos y redes de transporte, extendiendo las redes y servicios y promoviendo la intermodalidad.
- **Integración tecnológica:** integración de datos, protocolos y procesos entre las empresas operadores y usuarios; para un mejor servicio, operación y control financiero de la empresa.

¿Qué necesita saber la autoridad en tiempo real?



Big Data

A partir de una cuota de la telefonía móvil y con técnicas de Big Data, se puede saber cómo se mueven las personas en transporte público y vehículo privado en tiempo real.

¿Para qué?

- Para planificar y hacer estrategias de transporte.
- Hacer hojas de ruta y proyecciones.
- Saber si se necesita ampliar redes del metro y donde hacerlo.
- Saber si es necesario modificar líneas de autobuses e ir ajustando a las necesidades de los usuarios con respecto a su movilidad.
- Saber qué problema tienen los usuarios.
- Conocer las matrices de origen-destino.
- Es una herramienta fundamental para los órganos decisorios del transporte.

Datos sobre tecnología:

1

Los países en desarrollo representan el **70% de los usuarios** de Internet.

2

92% de los brasileños prefieren usar Internet a través del celular.

3

Internet 2.0 ha transformado al usuario: ahora crea contenidos.



Moderador: Ángel Molinero

Director General de Urbanismo y Sistemas de Transporte S.A. de C.V. USTRAN

PARTICIPANTES



● **MARTHA LUCÍA GUTIÉRREZ**

Secretaria Ejecutiva de Sistemas Integrados de Movilidad Urbana Sustentable (SIMUS).

“ Los sistemas de transporte público son sinónimos de igualdad y desarrollo sostenible de las sociedades”.



● **ARNO KERKHOF**

Jefe de la División de Buses de la Unión Internacional de Transporte Público UITP.

“ Sólo mediante la movilidad eléctrica y alternativa, infraestructura y las políticas adecuadas, será posible generar un futuro más limpio”.



● **SERGIO AVELLEDA**

Socio Fundador de Urucuia Movilidad.

“ Estamos frente a la crisis más grave de transporte público”.

Estado del transporte público después de la pandemia:

- Pérdida de pasajeros, muchos de los cuales no volverán por home office y entregas a domicilio.
- La gente quiere utilizar más medios privados para estar sola.
- El mundo enfrenta una emergencia climática que no permite más tiempo.
- El sector encara una grave crisis financiera y los gobiernos no ven el transporte público como un deber.
- Además, atraviesa por una grave crisis de imagen.



Qué quiere el pasajero:

Confiabilidad (conocer los horarios precisos del transporte).

Información

Seguridad y comodidad.

Qué corresponde a las autoridades:

- Entender que es necesario proteger el espacio del transporte público.
- Diseñar zonas restringidas para su uso.
- Financiar el transporte mediante subsidios u otras fuentes de financiamiento.
- Limitar la circulación de vehículos privados mediante medidas como:

a)

Cargo por estacionamiento

b)

Tasa de congestión

c)

Eliminar plazas de estacionamiento

Para que la movilidad urbana sustentable se mantenga como un derecho social fundamental, hacen falta tres columnas:

1

Soporte institucional

2

Estructura financiera

3

Desarrollo urbano

Sobre esa base se pueden implementar conceptos como:

- Salud urbana.
- Sistemas integrados multimodales.
- Participación y cultura ciudadana.
- Innovación y sistemas tecnológicos.
- Empresarización del transporte.
- Equidad e inclusión social.
- Transporte limpio y cambio climático.

Medidas urgentes para encarar la crisis climática:

Conciencia global (autoridades y sociedad) de que no hay más tiempo.

Eliminación del carbono

Reflexiones sobre la condición del transporte público frente a otros derechos sociales:

- La movilidad es un derecho, al igual que el transporte público.
- La educación y salud son también un derecho por el que no se cobra.
- ¿Por qué el transporte público sí se cobra?
- Las autoridades deben entender que la sociedad tiene el deber de contribuir al mantenimiento de ese servicio público, como en el caso de la salud y la educación. Algunas propuestas para ello son:

a) Establecer cobros por externalidades, como el uso de vehículos privados.

b) Definir nuevas fuentes de financiamiento.



ENRIQUE DE LA MADRID

Director del Centro para el Futuro de las Ciudades, del Tec de Monterrey



“ Las ciudades más vivibles están combinando sistemas de movilidad; si tenemos mejores ciudades, tendremos un mejor país y no al revés”.

Síntesis:

México como latinoamérica requieren de una reestructuración de las ciudades, del control del crecimiento y la apuesta a la verticalidad; la pandemia dejó como lección la urgencia de desplazarnos cada vez menos, y la apuesta de las autoridades y los transportistas debe ser el reforzar alianzas para lograr mejores sistemas de transporte que contribuyan a la calidad de vida de las personas.



El peor negocio son las urbes extendidas horizontalmente, porque provocan que las viviendas más baratas queden muy lejos de los centros de trabajo y entonces se vuelve obvio que el reto principal es la movilidad.

La pandemia nos enseñó que se puede vivir con menos movilidad, por lo que “la mejor movilidad es aquella donde no te tienes que desplazar”.



Es necesario redensificar las ciudades y promover un crecimiento vertical, sin tender hacia los rascacielos. Ciudades con edificios de cuatro pisos, no mayores a cinco kilómetros de extensión, donde se pueda caminar y trasladarse con transporte no motorizado, como bicicletas y patinetas.

Para que el transporte público funcione, tiene que mover a mucha gente en distancias cortas, de lo contrario no es rentable.

En 25 a 35 años ya no van a construir vehículos ni transporte público de combustión interna, por lo que, como país, es necesario privilegiar dos temas:

- La movilidad sustentable y eléctrica.
- Que la producción de energía para la movilidad sea sustentable.



Conclusión

Si el tema de las energías renovables o menos contaminantes no va a tener importancia, entonces es mejor erradicarlo de la agenda nacional; la industria vinculada con la movilidad tiene que estar muy preocupada porque México no vaya retrocediendo, y que, si se van a seguir utilizando energías fósiles, que el límite sea el gas; la apuesta es por el desarrollo de ciudad orientado al transporte.

LA DESCARBONIZACIÓN DEL TRANSPORTE:

Barreras y soluciones para la descarbonización acelerada del transporte

Consulta desde aquí la mesa de reflexión



Moderador: Miguel Elizalde

Presidente ejecutivo de la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones (ANPACT).

PARTICIPANTES



● **ARTURO ROBLES**

Gerente comercial de motores para el Segmento de Autobuses para Hispanoamérica de Cummins.

“ La autonomía es un reto importante para los vehículos, entre mayor autonomía mayor peso de las baterías y eso implica mayor costo de la unidad”.



● **JORGE NAVARRO**

Director de Ventas y Servicios para el segmento de Autobuses de Scania México.

“ El planeta no tiene una segunda oportunidad. Si quieres impulsar la tecnología más amigable con el medio ambiente obviamente se tiene que analizar el costo total de propiedad y la tarifa que se tiene”.



● **SEBASTIÁN PESADO**

eMobility & ITS Transformation Manager de Mercedes-Benz.

“ La electrificación viene muy fuerte, pero conviviremos todavía con el diésel por muchos años más, por lo que es importante preocuparnos por los vehículos que estamos produciendo hoy”.



● **CARLOS ACOSTA**

Gerente Regional Zona Centro de Volvo Buses México.

“ La descarbonización del sector debe ser un proyecto de negocio, y para ello es necesario buscar nuevos productos financieros y/o extensiones de créditos que ayuden a modificar la infraestructura, sistema de recargas y tecnología en baterías”.

Síntesis

El camino rumbo a la descarbonización de transporte no será sencillo, el diésel seguirá conviviendo por varios años con nuevos combustibles y tecnologías como el gas na-

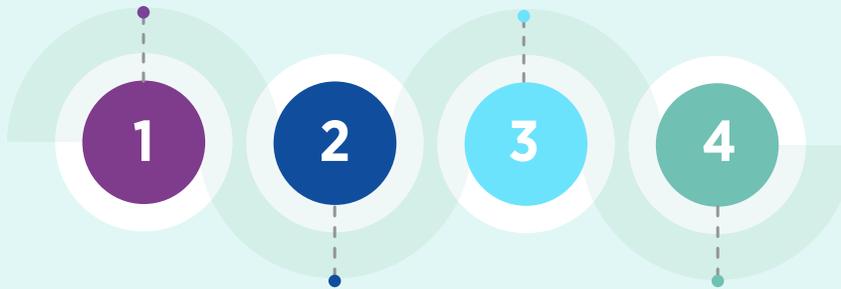
tural, la electricidad, sistemas autónomos y el hidrógeno, en este camino tendremos que analizar los requerimientos de infraestructura e impacto en costos de los autobuses. Mientras caminamos hacia esa nueva movilidad, la industria

ha comenzado a implementar protocolos para producir los vehículos bajo procesos cada vez menos contaminantes.

Para alcanzar la descarbonización se requiere:

Empujar un marco legal para definir subsidios gubernamentales, instancias de apoyo e instancias para la renovación vehicular.

Capacitación: Las empresas deben estar preparadas para dar un soporte adecuado tanto en servicio como en monitoreo.



Definir la apuesta por una nueva tecnología y contar con la infraestructura para aplicarla.

Voluntad, para alcanzar una movilidad limpia. Se requiere de un trabajo colectivo entre la industria, el gobierno, las asociaciones y los centros reguladores de emisiones.



Conclusión

El desarrollo del transporte público en México es muy desigual, existen ciudades donde el transporte todavía no se ha ordenado y en general la tarifa no cubre las necesidades de los sistemas. Para lograr la descarbonización es urgente comenzar a valorar nuevos sistemas de financiamiento o subsidios que permitan aspirar a sistemas de transporte limpios, modernos, accesibles y seguros para los usuarios.

EL ROL DE LA INNOVACIÓN Y LA TECNOLOGÍA EN UNA MOVILIDAD



Moderador: **Sebastián Hiernaux**

Gerente Regional de Alianzas Estratégicas para Google Maps



● **INGRID AVILÉS**
Country Manager
Waze México.

“ El cambio individual es impulsado por el cambio sistémico”.



● **JORGE SUÁREZ
VELANDIA**
Director Comercial y
de Transporte Público
en VEMO

“ Los errores en adoptar nueva tecnología pueden ser muy costosos, como por ejemplo compra de vehículos que no son compatibles más adelante con la tecnología de recarga”.



● **EDGAR
FERNÁNDEZ**
Partner Goal
Systems.

“ Todo el comportamiento del parque vehicular se va modificando de acuerdo con situaciones sociales, ambientales y otras variables. No es lo mismo un viernes normal a un viernes de quincena”.

Las ciudades del mundo presentan desafíos similares:

Urbanización.

Tráfico.

Contaminación
y cambio climático.

Matrícula vehicular.

Seguridad.

El rol de la tecnología es impulsar políticas públicas

- Posibilidad de entender más la contaminación vial a través de datos, lo que permite a las autoridades tomar decisiones más acertadas en torno a la movilidad.
- Datos para decidir dónde es más viable y efectivo hacer una ciclovía.
- Elementos para decidir el espacio para un carril de carga y descarga.
- Mediante estos datos se pueden detectar zonas con rezago.

Características de un sistema de transporte que aplica tecnología:

1

Es económicamente viable y se rige bajo el sistema empresarial.

2

Está conectado y contribuye al desarrollo social de las comunidades.

3

Es ambientalmente responsable.

4

Es seguro, accesible e incluyente.

La tendencia marca a la electromovilidad como el futuro, para alcanzarla será necesario cambiar la cultura de la administración de los sistemas, y no pensar solo en un autobús, cuando se habla de electromovilidad hay que pensar en infraestructura, nuevos modelos de negocios y alianzas con autoridades e industria a manera de poder adaptar y adaptarnos a esta nueva tecnología.



CONFERENCIA MAGISTRAL

**CLAUDIA
ADRIAZOLA**

Directora del Programa de Salud y Seguridad Vial
y directora adjunta de Movilidad Urbana Global
en el Instituto de Recursos Mundiales (WRI)

Consulta desde aquí
la conferencia
magistral



“ La pandemia provocó que el 70 por ciento de las personas que viven en las principales ciudades del mundo dijeran que estarían dispuestas a adquirir un vehículo privado en lugar de abordar el transporte público”

Síntesis:

La decisión de la mayoría de los ciudadanos encuestados constituye uno de los peores remanentes del Covid-19, ya que el transporte público es lo que define la economía de una región, por lo que es preocupante que al sentirse inseguros en materia de salud o por los delitos, están optando o pensando en usar vehículos particulares.



Lo que se debe decir:

En la Ciudad de México, las personas que viven en barrios o colonias interconectadas tienen 28 veces más y mejor acceso a empleo mediante un viaje de 30 minutos en transporte público, caminando o trasladándose en bicicleta.

Según datos del Banco Mundial la pandemia ha llevado a 97 millones de personas en el mundo a la pobreza extrema, entre otras razones por la falta de oportunidades para encontrar empleo y poderse trasladar.

En ese contexto, los sistemas de transporte público dejaron de operar por falta de usuarios, por lo que una de las lecciones principales de la pandemia es planificar las ciudades en torno al acceso a las oportunidades.

La contaminación del aire contribuye a que el 99 por ciento de los seres humanos que habitan el mundo no respiren aire de la calidad requerida.

En las dos últimas generaciones los seres humanos han reducido 32 por ciento su actividad física, lo que tiene impacto en las enfermedades crónicas, como la diabetes, al igual que en males asociados con la circulación y la digestión.



La pandemia agudizó la pobreza y una herramienta para acceder a las oportunidades de empleo es el transporte público, por esta razón una de las apuestas de inversión de los gobiernos debe ser en los sistemas de movilidad que permiten el desarrollo económico de las familias y de las ciudades.



Moderador: **Jonás Vázquez**
 Director de Comunica la Ciudad

PARTICIPANTES



● **ROXANA MONTEALEGRE**

Directora de Movilidad de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (Sedatu).

“ Si el transporte público no se subsidia ni se mejora, difícilmente vamos a esperar que la gente deje de aspirar a un automóvil privado”.



● **ALBERTO MARÍN FERNÁNDEZ**

CEO de RedPlanners.

“ Como técnicos no hemos empatizado a la hora de planificar las ciudades. No hemos respondido a las necesidades reales de las personas”.

¿Qué es movilidad?

- Un derecho humano consagrado en la Constitución.
- Es el resultado de tener una realidad espacial que es la ciudad.
- Un sistema en el que se dan muchas variables, como seguridad vial, transporte, señalética, personas y educación, entre muchos más.
- Es un tema al que el Estado mexicano le ha dado la espalda.

Datos de Sedatu

EL 80% de los habitantes del país vive en ciudades.

En México existen **74 ZONAS** metropolitanas.

EL 70% de la población se mueve en transporte público.

¿Qué hacer con el tema de la gobernanza y la movilidad en las zonas metropolitanas?

- El gran pendiente en las zonas metropolitanas es el modelo de gobernanza, las personas no percibimos los límites administrativos que existen para efectos de gestión, ordenamiento y planeación. En el ámbito del transporte, el hecho de que no existan autoridades integrales o entes que operen en una región de manera integrada, hace que el ciudadano padezca muchos de los problemas en el día a día.
- Hace falta armonizar una estrategia, buscando aglutinar esfuerzos entre autoridades locales desde la ciudad y desde el gobierno federal.
- El reto está en configurar al país en una toma de decisiones donde enfoquemos que somos diferentes, pues, aunque las zonas metropolitanas no se pueden comparar, (ninguna tiene las dimensiones ni desafíos de la Ciudad de México) tenemos los mismos problemas: en materia de movilidad el reto está en cómo mejorar el transporte público, para que la gente se sienta complacida y segura con este servicio.

Ciudades como París y Madrid tienen resuelto el problema de la gobernanza metropolitana desde finales del siglo pasado, lo que les permite planificar y pensar en un todo continuo.

¿Por qué no lo hemos hecho aquí en México?

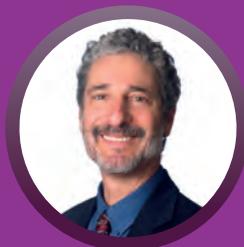
Ha faltado generosidad por parte de los gobernantes, ser menos celosos de las capacidades de gestión que tiene cada uno y pensar de qué manera puede integrarse a nivel metropolitano.

¿Cómo resolver esos celos políticos?

- Estamos cerca de lograrlo, en 2012 se propuso al cabildo de Pachuca la creación del cabildo metropolitano, donde convergieran dos veces al año todos los regidores de los siete municipios de la zona para definir proyectos donde todos invirtieran presupuesto.
- La realidad nos obliga a ser más generosos y pensar en el objetivo común y no en quién lo hace.

Actuales esfuerzos de vocación metropolitana:

- Centro de Transferencia Modal de Pantitlán, del lado de Nezahualcóyotl, donde durante mucho tiempo la conexión entre Mexibús, Línea 3 y Pantitlán se vio compleja y difícil.
- Proyecto de ampliación de la Línea del Metrobús 4, de Pantitlán hasta la Alameda Oriente.
- Prolongación de la Línea 8 del Metro, desde Constitución hasta Santa Martha Acatitla, que también tiene una evidente vocación metropolitana, porque es una alternativa que va a permitir que la gente del Oriente del Valle de México tenga una opción para llegar al centro de la ciudad.



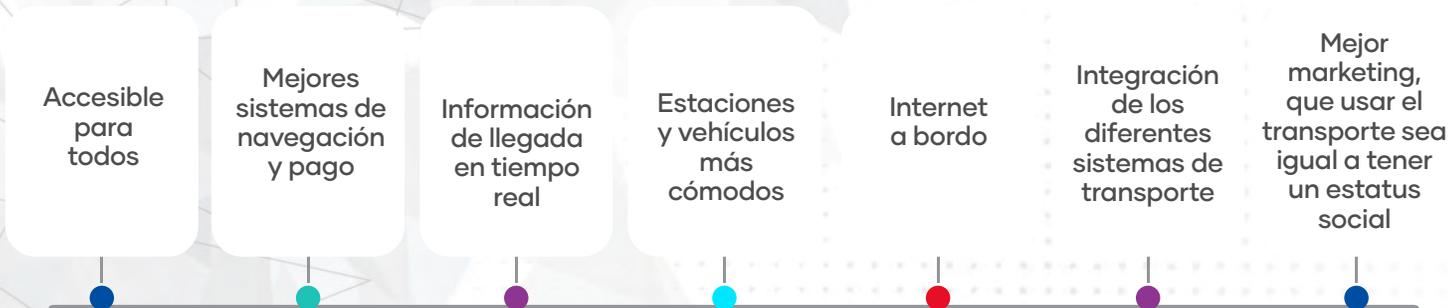
“ Las nuevas movilidades tienen un potencial tentador: Permiten que las personas se desplacen, monten y vuelen como nunca antes. Pueden proporcionar grandes y diversos beneficios. Sin embargo, también pueden imponer costos significativos a los usuarios y las comunidades.”

Síntesis:

Las nuevas tecnologías y los nuevos sistemas de transporte, entre ellos los vehículos autónomos, son jugadores que poco a poco están llegando a transformar la movilidad, pero estos representan grandes retos, pues hay que preguntarnos si los vehículos eléctricos o autónomos son económicamente accesibles para la mayoría de la población.

Los tomadores de decisiones necesitan información detallada sobre el impacto de las tendencias en los modelos de movilidad, verificar cuales son aptos para el desarrollo de su ciudad y mientras tanto mantener un transporte colectivo digno y una movilidad que priorice a la persona.

Los sistemas actuales de transporte deben caracterizarse por:



Se debe priorizar

La movilidad

En el espacio público

Peatón	1	Estacionamientos o paradas para vehículos de TP
Ciclista	2	Estacionamientos para vehículos de carga
Transporte público	3	Estacionamientos para recados rápidos (menos de 30 minutos)
Vehículos comerciales y de servicio	4	Estacionamientos para recados a largo plazo
Automóviles compartidos (ridesharing)	5	Estacionamientos para viajero
Vehículos de un solo ocupante y taxis	6	Estacionamientos para residentes
Vallas publicitarias móviles y cruising para evitar tarifas de estacionamientos	7	Almacenamiento a largo plazo



Conclusión

● Los tomadores de decisiones deben trabajar en dos vertientes a la vez:

1) Deberán analizar a fondo las características y ventajas de los nuevos modelos de movilidad, su tecnología y que tipo de obras o reglamentos requieran si pretenden implementarlos en su ciudad.

2) A la par, deben trabajar en que los sistemas de transporte que ya tienen sean eficientes, incluyentes, atractivos para el usuario a manera de que contribuyan a bajar el tráfico y mejorar la distribución de los espacios públicos.



Moderadora: Angélica Vesga

Directora de Comunicación y Asuntos Públicos de World Resources Institute México (WRI).



● **ELEONORA
PAZOS**

Jefa de la Oficina de la Unión Internacional de Transporte Público en América Latina (UITP).

“ Consideró necesario que el transporte público se diversifique y comience a incorporar fuerza laboral femenina”.



● **PAOLA
REALPOZO**

Vicepresidenta de Marketing de Trapeze

“ En Estados Unidos y Canadá, el 70 por ciento de las personas que tienen que cuidar a niños, ancianos o personas con alguna discapacidad, son mujeres y su mayoría se mueven en transporte público”.



● **MÓNICA
VANEGAS**

Directora técnica de la División Colombia de Transconsult

“ El hecho de que en el transporte público se muevan más mujeres que hombres, revela que todavía existe una gran disparidad tanto en igualdad como en términos de salarios y las mujeres siguen representando la gran mayoría de las que menos ganan”.

Síntesis

Aunque a nivel mundial la mayoría poblacional que utilizan el transporte público son mujeres, su diseño no está pensado para ellas, ya que carece de seguridad, alumbrado y otras características necesarias para frenar la violencia que, en algunas ciudades como México, afecta al 96.3 por ciento de las usuarias.

El transporte con perspectiva de género debe ser:

Equitativo:

Cubrir las necesidades e intereses de personas reconociendo la diversidad en la población.

Accesible:

Para todos los estratos sociales

Inclusivo:

Que permita a todos sin importar su género o condición física el acceso al TP

La movilidad con visión de género necesita una mirada integral

Infraestructura

Operación

Institucionalidad y respaldo legal

Respaldo financiero

Marketing y comunicación

Respaldo social

América Latina tiene el reto de:

- 1.- Generar políticas enfocadas a erradicar la violencia contra mujeres y niñas en el TP.
- 2.- Identificar y atender las diferentes necesidades de movilidad entre hombres y mujeres.
- 3.- Evitar que los sistemas de transporte sigan generando desigualdad social y de género.
- 4.- Considerar en los estudios de origen-destino la movilidad asociada a las actividades de cuidado.
- 5.- Incrementar el número de mujeres que trabajan en las diferentes áreas del TP, actualmente sólo alrededor del 25% son mujeres.



Conclusión

En México **más del 90% de las mujeres se han sentido inseguras en el transporte público**, por lo que es importante implementar políticas que erradiquen la violencia; sin embargo si desde su ADN el transporte se piensa de manera inclusiva atenderá las necesidades de sus usuarios, por lo que la violencia y el acoso no serían una constante.



EL PAPEL DE LA PLANIFICACIÓN URBANA Y LA MOVILIDAD PARA LAS CIUDADES DEL MAÑANA

Moderador: **Gabriel Todd**

Consultor en Gestión de Movilidad y Desarrollo Urbano Sostenible.

PARTICIPANTES



● **MARIO SILVA RODRÍGUEZ**

Director General del Instituto de Planeación y Gestión del Área Metropolitana de Guadalajara, (Imeplan AMG).

“ En México el conflicto que ocurre en las calles se va reflejando en el diseño institucional y en la legislación”.



● **LAURA BALLESTEROS**

Secretaria de Desarrollo Urbano Sostenible del Gobierno Municipal de Monterrey, Nuevo León

“ Ver a la calle como un espacio perfecto para cambiar al mundo, donde todos los conceptos y todas las políticas públicas están medidas, probadas, estudiadas y mejoradas”.



● **BERNARDO BARANDA**

Director para Latinoamérica del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo ITDP.

“ El valor fundamental de la vida urbana es un nivel alto de acceso”.



La movilidad es la llave de acceso a derechos como:

Salud

Medio ambiente

Trabajo

Convivencia

Cambio de paradigma:

- En el siglo pasado era la construcción de vialidades, estacionamientos y la fascinación por la velocidad.
- Ahora es mayor accesibilidad, reducir tiempo y costo para llegar a los destinos o evitar trasladarse y resolver mediante nuevas tecnologías.



¿Cómo deben ser las ciudades del futuro?

- Calles donde convivan todos los elementos de movilidad.
- Acceso digno al espacio público.
- Dignificación de todos los viajes de quienes menos tienen.
- Lugares donde no importa si viajas en transporte público o en automóvil.
- Sitios donde tienes las mismas oportunidades no sólo de llegar a salvo, sino un viaje digno.

Demandas femeninas:

El transporte no es neutro al género.

Reivindicación de los feminismos.

Las mujeres deben formar parte de las tomas de decisiones de paridad.



Las calles deben garantizar el ejercicio de sus derechos, como al resto de la población.

No morir en las calles víctimas de feminicidio, ni ser víctimas de acoso o tocamientos.

¿Qué se necesita?

Reivindicar la movilidad

Reconocer que no sólo ha permeado asignaturas como la sustentabilidad, sino también derechos, como la igualdad, inclusión y desarrollo económico.

Ayudar a que cada metrópoli encuentre su propio proceso de integración y evolutivo.

Diseñar políticas que no regateen la paridad de género, dado que las mujeres constituyen mayoría social y, por lo tanto, la mayoría de viajes en transporte público.

Conclusiones

- Integración de varias agendas en una sola.
- Conjuntar en una sola área las labores de planificación, desarrollo urbano, medio ambiente, movilidad, climáticas y seguridad vial.
- La reivindicación de la movilidad es la llave de acceso a los derechos.
- Que la Movilidad visibilice su espacio dentro de la administración pública, para dejar de ser vista como hija menor de la agenda de desarrollo urbano.



“ Es necesario repensar la forma en la que los sistemas de transporte funcionan actualmente en las ciudades”.

“ La industria está en crisis, a ello se suma la inflación que aumenta costos de los combustibles, costo de la mano de obra”.

Esquema que encara el transporte público en México:

Falta de financiamiento al transporte público de muy largo plazo.

1

Carencia de fondos internacionales o locales que se introducen a los sistemas.

2



Los presupuestos en el gobierno son limitados.

3

Muchos de los contratos generan tensión y desconfianza entre los sistemas público y privado.

4

Los bancos ya no quieren prestar, a menos que haya una reestructura del perfil de riesgo.

5

Actualmente, es muy difícil que los operadores tengan financiamiento y puedan invertir en los sistemas.

Modelo TRADICIONAL de financiamiento:

El gobierno tiene **un operador** de la franquicia.

Este operador mantiene una relación con los fabricantes de autobuses y con los bancos o financieras.

Modelo ALTERNATIVO de financiamiento aplicado en otros lugares del mundo:

El gobierno tiene **dos contratos:** uno con el operador y otro con el dueño de la unidad.

El dueño de la unidad mantiene una relación directa con los fabricantes de autobuses y con los bancos.

Esto permite un financiamiento más barato para el dueño.

También permite que el operador se concentre en operar.

Requisitos para el cambio:

- Hacer que los financiadores posibiliten acceder a los recursos.
 - a) Hay financiamiento disponible si las estructuras están bien planteadas.
 - b) Sin embargo, por la razón que sea, en México esto no ha sido posible.
- Reimaginar el sistema de transporte público y cambiar la percepción que la gente tiene de él.
- Romper con la percepción de que solamente la gente que no puede comprar un automóvil utiliza el autobús.
- Lograr que la gente elija los autobuses como primera opción.

Conclusiones

● En otras latitudes los sectores público y privado trabajan mano a mano con un objetivo común y hay confianza.

● No tenemos que hacerlo solos, el sector privado o el público pueden hacerlo combinados. Cada uno de los sectores tiene cosas que el otro no tiene.

● Diseñar un transporte activo, que conjunte sistemas de trenes, metrobuses, motocicletas, bicicletas y caminar.

● El trabajo del gobierno es utilizar las ganancias privadas para el bien público.

EL TRANSPORTE Y LA NUEVA REALIDAD



Moderador: Dionisio González

Director Advocacy and Outreach de la Unión Internacional de Transporte Público



● **RICHELLE
CABRAL**

Directora de Movilidad de la Federación de Empresas de Transportes del Estado de Río de Janeiro (Fetranspor).

“ **Es imprescindible entender al transporte público como protagonista y elemento instructor de la nueva movilidad urbana y humana”.**



● **LUCIANO
FUSARO**

Gerente corporativo de Relaciones Técnico Institucionales en Metropol, Argentina.

“ **En Buenos Aires hay proyectos para traer gas a bajo costo al área metropolitana, de manera que los ahorros nos permitan utilizar el subsidio de una manera más precisa”.**



● **FERNANDO
OSORIO**

Director de Planeación de Grupo CISA.

“ **Durante la pandemia el tema de la planificación fue clave, tuvimos que planear de muy corto plazo y actuar inmediatamente y viendo qué sucedía en los diversos frentes abiertos”.**

Síntesis:

El transporte público se ha convertido, después de la pandemia en el elemento instructor de la nueva movilidad urbana, por lo que su rescate precisa mayor flexibilidad de entes financieros, apoyo gubernamental y definir una estrategia que desmienta que es o fue foco de contagio.

Para hacer frente a la nueva realidad se requiere:

- Alianzas entre autoridades, transportistas, bancos, proveedores y usuarios.
- Implementar tecnología para mejorar la administración de las empresas de transporte.
- Acercar el transporte público a los usuarios a través de aplicaciones, un mejor servicio y unidades modernas.
- Implementar sistemas de pago.
- Tarifas diferenciadas.
- Apostar por proyectos de movilidad metropolitanos.
- Un sistema de movilidad interconectado.

La pandemia permitió:

- 1 La oportunidad de desarrollar un mapa de riesgos que permitió definir el tamaño de los problemas, hacer una evaluación y tomar decisiones de un día para otro.
- 2 Se detectaron comportamientos atípicos que permitieron identificar necesidades particulares.
- 3 Los usuarios modificaron su forma de transportarse, pues buscaron medios diferentes para su traslado; eso permitió al transportista identificar sus áreas de oportunidad para recuperar al usuario.

Conclusión

La nueva realidad pone a prueba a los sistemas tradicionales de transporte público, ha dejado en evidencia la necesidad de apostar por el modelo empresarial, el ordenamiento y un nuevo modelo de administración que se refleje en un sistema de transporte más humano. El gran reto es recuperar la demanda y modernizar la flota de transporte que sólo será posible con la cooperación de transportistas, autoridades e iniciativa privada.

FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN LAS CIUDADES LATINOAMERICANAS



Moderador: **Manuel Molano**

Economista con experiencia en el sector público y privado.



● **ABEL LÓPEZ
DODERO**

Especialista en Transporte
del Banco Mundial.

“ Necesitamos despolitizar
el transporte público, es
un servicio y debería de
ser un negocio también”.



● **LEÓN GARCÍA
MEDRANO**

Consultor Principal
de Steer.

“ El transporte público es un
servicio público y como tal
se debe garantizar la pres-
tación y eso implica que
haya inversión pública”.



● **FERNANDO PÁEZ**

Director de Movilidad Urbana
para México y Colombia
de World Resources
Institute México WRI.

“ Aumentar la tarifa se vuel-
ve un tema de carácter so-
cial que es difícil de aten-
der, se trata de un tema
que requiere decisión y
cargar con el costo polí-
tico que puede acarrear”.

En Latinoamérica la mayoría de la población depende del transporte público

De los 570 millones de habitantes en la región, 200 millones usan el transporte público diariamente.

La región también tiene el mayor uso de buses per cápita del mundo.

Necesidades de financiamiento:

Corto plazo:

- Liquidez para operación (continuidad en el servicio)
- Liquidez para cubrir compromisos crediticios.

Mediano y largo plazos:

- Renovación material rodante.
- Inversión en infraestructura.

Nuevos modelos de negocio

Se debe apostar a alianzas con inversión privada, de gobierno y de instituciones ofreciendo proyectos de transporte confiables, con reglas establecidas que den confianza a los involucrados; algunos países de la región han probado que las empresas de energía reducen riesgos y se ofrecen mejores financiamientos en la adquisición de vehículos.

- Provisión de flota.
- Operación y mantenimiento.
- Suministro energía (electricidad)
- Estaciones de carga.

¿Cuál es el papel de la Banca de Desarrollo?

Ser un aliado estratégico tanto de gobiernos, transportistas, inversionistas e industria.

Incorporar la voz y visión de todos los participantes del sector.

Atraer a nuevos actores y nuevos elementos y criterios de inversión responsables.

Profesionalizar el modelo de transporte para venderlo a nuevos inversionistas un esquema de desarrollo atractivo.

Contribuir en la despolitización del transporte público.

Estrategia de recuperación del transporte público colectivo:

Sobrevivir (uno a 1.5 años) Garantizar liquidez.	Revivir (1.5 a 3 años) Reactivación económica del sector.	Prosperar (3 a 6 años) Soluciones en términos financieros, operacionales y administrativos.
<ol style="list-style-type: none"> 1. Disposición de recursos públicos para apoyar a transportistas en presupuesto federal y local (Presupuesto de crisis). a) Propuesta de apoyo financiero al transporte público (presentada por WRI). 2. Explorar incentivos fiscales. 3. Establecer garantías de crédito con respaldo gubernamental. 	<p>Incrementar el número de personas usuarias, mejorar la inclusión y calidad del servicio.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. En el área financiera: <ol style="list-style-type: none"> a) Crear condiciones para la inversión en infraestructura. b) Impulsar la inversión en renovación de flota. c) Revisar y ajustar los modelos de negocio del transporte público. d) Reducción de aranceles a la importación de autobuses con visión de transición tecnológica. e) Incentivar la transformación empresarial. 2. En el área operacional: <ol style="list-style-type: none"> a) Promover el uso del transporte público y la integración con otros modos a través de la infraestructura y el medio de pago. b) Implementación de carriles segregados para autobuses y control de la operación. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Consolidar fuentes alternativas de fondeo y financiamiento junto con el marco normativo necesario para tener acceso a estas fuentes (asociadas al uso de auto personal y asociadas al uso de suelo). 2. Nuevos modelos de financiamiento de transporte a largo plazo (nacional y local). 3. Transición a tecnologías limpias (E-buses). 4. Optimización de la infraestructura.





13° CIT

REDEFINIR E INNOVAR LA MOVILIDAD

CONGRESO VIRTUAL

ABRIL
27 - 28 2022



@AMTM.AC



AMTMAC



@AMTM_AC



AMTM.A.C.

www.amtm.org.mx