Transporte & Ciudad
Foro de la Movilidad

www.amtm.org.mx

JÉRÔME POURBAIX
DIRECTOR REGIONAL DE LA OFICINA DE SERVICIOS DE BRUSELAS DE LA UNIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICO (UITP)

ELEONORA PAZOS
JEFA DE LA DIVISIÓN LATINOAMERICANA DE LA ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICO (UITP)

MARTHA LUCÍA GUTIÉRREZ ECHEVERRI
SECRETARIA GENERAL DE LA ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE SISTEMAS INTEGRADOS PARA LA MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE (SIMUS)

LEY GENERAL DE SEGURIDAD VIAL

La oportunidad para salvar vidas

EFICIENCIA SUSTENTABLE

AHORRA HASTA UN 15% DE COMBUSTIBLE*

Para Scania el enfoque al consumo de combustible en las flotas de nuestros clientes es vital. Nuestro compromiso radica en brindar el mejor servicio de postventa, la mejor configuración, el mejor soporte a los conductores y por supuesto un seguimiento puntual y en tiempo real a través de nuestro sistema de gestión de flotas. Todo este soporte garantiza un óptimo control operacional de nuestros clientes.

PARA EL ÚNICO NEGOCIO QUE IMPORTA. EL TUYO.

Scania Assistance
01 800 4722 642

/Scaniamx

/Scania México

www.scania.com.mx

*Pruebas realizadas en comparación con otras marcas en México.

SCANIA

EL AUTOBÚS INTEGRADO DE INTERNATIONAL®
LISTO PARA ENFRENTAR CUALQUIER CIUDAD

LA GAMA MÁS AMPLIA DE AUTOBUSES URBANOS EN MÉXICO, SIEMPRE LISTOS PARA TRABAJAR.

01.800.7000.123 | www.internationalcamiones.com

NAVISTAR®

UPTIME ES

INTERNATIONALMEXICO INTERNATIONALMX INTERNATIONALMX INTERNATIONALMX

DIRECTORIO

Transporte & Ciudad

- **Presidente y Director General**
  Jesús Padilla Zenteno
- **Socio Fundador**
  Juan Arturo Moreno Trejo
- **Director Ejecutivo**
  Nicolás Mejía Pedroza
- **Coordinadora de Relaciones Empresariales**
  Midalia Leyva Gúzman
- **Coordinador de Enlace Institucional**
  Nicolás Rosales Pallares
- **Coordinador de Relaciones Académicas**
  Hugo Salas Salazar
  Hugo A. Flores Rodríguez
- **Coordinador de Comunicación Social**
  Eugenio de la Cruz
- **Edición**
  Roberto Garduño Guerrero
  Victor Martínez Gualito
- **Colaboradores**
  Adriana Angélica Cervantes Enríquez
  Ximena Iraís Guerrero Chávez
  Ricardo Chávez
  Guillermo Hernández Mendoza
- **Diseño Gráfico**
  Paola Delgadillo Reyes
- **Fotografía**
  Archivo CISA
  Archivo AMTM
  Nava Photo
- **Realización**
  Pasajero7 S.A. de C.V.
- **Coordinadora de Diseño**
  Myriam Pérez Juárez

"Transporte y Ciudad". Número 13, Abril 2017, es publicada y distribuidapor la Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad (AMTM), con domicilio en Calle Dr Atl 139, Col. Santa María La Ribera, Del. Cuauhtémoc, C.P. 06400, Ciudad de México, Tel: 01 (55) 29742030 / 29742031, Portal de Internet: www.amtm.org.mx Editor Responsable:Lic. Jesús Padilla Zenteno.

"Miembro activo de Prensa Unida de la República A.C., Certificado por Lloyd Internacional". Número de Certificado de Reserva, otorgado por el Instituto Nacional de Derechos de Autor: 04-2012-090714203900-102. Número de los certificados de Licitud de Título y Contenido: 15695.

Esta edición fue impresa en: Novoa Impresores
Calzada de los Héroes 315, Col. Centro-León, Gto. C.P. 37000
León, Guanajuato.

ÍNDICE

8. **AMTM** REALIZÓ CON ÉXITO SU 9º CONGRESO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE

14. **JÉRÔME POURBAIX** DIRECTOR REGIONAL DE LA OFICINA DE SERVICIOS DE BRUSELAS DE LA UNIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICO (UITP)

18. **COMPONENTES** PARA IMPLEMENTAR UN SISTEMA DE TRANSPORTE CONFORMADO COMO RUTA-EMPRESA

20. **ELEONORA PAZOS** JEFA DE LA DIVISIÓN LATINOAMERICANA DE LA ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICO (UITP)

24. **LEY GENERAL DE SEGURIDAD VIAL**

30. **MARTHA LUCÍA GUTIÉRREZ ECHEVERRI** SECRETARIA GENERAL DE LA ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE SISTEMAS INTEGRADOS PARA LA MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE (SIMUS)

34. **REGLAMENTO DE MOVILIDAD DE LA CDMX**

38. **ASOCIACIÓN MEXICANA DE AUTORIDADES DE MOVILIDAD**

42. **7 MEDIDAS** PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

44. 22 AUTOBUSES BIARTICULADOS PARA LA LÍNEA 1 DEL **METROBÚS**

48. **CONSEJOS** PARA MANTENER EN CONDICIONES ÓPTIMAS LA FLOTILLA DE AUTOBUSES DE PASAJEROS

EL TRANSPORTE PÚBLICO

Base de la movilidad en una emergencia

Los pasados sismos que sacudieron el sureste y el centro del país, en septiembre pasado, nos demostraron una vez más, lo que la fuerza de la naturaleza puede provocar en las diversas geografías y poblaciones urbanas.

Para quienes habitamos en aquellos estados que se vieron afectados, debemos aprender a vivir y convivir con los efectos y consecuencias que estos fenómenos naturales provocan en la vida de las ciudades.

No solo porque las ciudades y las zonas urbanas están compuestas por densos y complejos sistemas de servicios interconectados que contribuyen al riesgo de siniestros. Sino también, por el crecimiento poblacional y la expansión del territorio que ocupa, lo que ha generado problemas como explotación de recursos naturales, desigualdad, marginación, asentamientos irregulares, alta generación de residuos y contaminación, entre otros.

Ante la tragedia nos damos cuenta, que necesitamos aplicar estrategias para atender cada uno de estos problemas, como parte de una visión más general para hacer que las ciudades de todo tamaño y perfil sean más resilientes y más habitables. Sumado a esto, los efectos negativos del cambio climático que aumentan o disminuyen las temperaturas y la precipitación de lluvias, con repercusiones en la frecuencia, la intensidad y la ubicación de las inundaciones y otros desastres.

Una ciudad resiliente es aquella que crea una sociedad a través de un proceso incluyente, donde diversos grupos impulsan una transformación y adaptación ante los principales retos sociales, económicos, físicos y medio ambientales, entre otros.

Para lograrlo, especialistas han planeado diversas estrategias basadas en algunos ejes temáticos como: fomentar la coordinación entre regiones; impulsar la resiliencia hídrica; desarrollar la innovación y capacidad adaptativa, así como mejorar la movilidad a través de un sistema integrado, seguro y sustentable.

En el caso de la Ciudad de México, la magnitud de los sismos generó, en los primeros minutos posteriores al fenómeno, un gran desborde de personas y automóviles, que saturaron las vialidades, reduciendo incluso la movilidad de los servicios de emergencia. El congestionamiento vial de la ciudad la paralizó, cualquier automóvil se convirtió en un vehículo de apoyo a la tragedia, el caos vial fue la segunda gran nota, incluso el aviso por diferentes medios de comunicación, para que las personas no salieran de sus hogares, sino tenían algo urgente que atender.

Se reconoce, en medio de la contingencia, la alternativa a la movilidad activa que brindaron bicicletas y motocicletas e incluso caminar, la gran ayuda que brindaron los carriles confinados y los cruceros seguros, porque permitieron el traslado de personas en automóvil y la transportación de víveres, material de curación y herramientas.

Sin embargo, las vialidades saturadas y el transporte público fue tratado como un auto más, mezclándolo con el tránsito privado, por lo que se veía una multitud de personas que se vieron precisadas a caminar grandes distancias. Todo esto se debió a que no se tenía un plan para atender esta contingencia de acuerdo a la escala que se presentó, donde una gran cantidad de personas estaban en movimiento a causa del sismo en la ciudad, pretendiendo llegar lo más rápidamente posible a reunirse con sus seres queridos.

Es fundamental que las vialidades y el sistema de transporte público, particularmente el de superficie, pueda funcionar en condiciones de crisis porque permite prioritariamente el paso de los servicios de auxilio y trasladar la mayor cantidad de usuarios. Por ello es necesario construir un plan que priorice vialidades donde exclusivamente circulen servicios de emergencia y unidades de transporte.

Creemos, porque así quedó demostrado, que la resiliencia y futuro de la ciudad, está basada en su gente, en todos aquellos voluntarios, como los milenials, que desbordaron los lugares donde se necesitaba ayuda porque la ciudad tenía heridas abiertas.

La emergencia nos demostró, no sólo la importancia de contar con un transporte sustentable, sino la necesidad de brindar una respuesta eficaz en la superficie, que permita salvar vidas. Debemos aprender que en medio de una contingencia pueda convivir el transporte público y de emergencia, por encima del particular, debemos educarnos y estar preparado para reaccionar en tiempo de crisis, con un plan de detalle que permita atender estas contingencias en la Ciudad de México.

Hoy nos toca participar e impulsar un protocolo que nos diga qué nos toca hacer y cómo hacerlo antes, durante y después de la emergencia. Hoy debemos ganar espacios en la ciudad, escuchar, entender para poder planear, comunicar, capacitar, implementar acciones, analizar, estudiar, para que las respuestas sean más efectivas.

El transporte público debe ser la base de la movilidad en la ciudad, debe servir como un ecosistema de ayuda, un eje que contribuya a salvar vidas y sirva de apoyo a la participación ciudadana en tiempo de crisis.

JESÚS PADILLA ZENTENO
Presidente de la Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad

LA AMTM REALIZÓ CON ÉXITO SU 9º CONGRESO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE

Por una movilidad urbana, integral y sustentable

REDACCIÓN: IVONNE ARRIAGA

Líderes en el tema de movilidad y transporte, funcionarios de diversos niveles de gobierno, especialistas nacionales e internacionales, académicos y personas interesadas en mejorar el transporte de nuestro país, se reúnen cada año para participar en el Congreso Internacional de Transporte y Movilidad, organizado por la Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad (AMTM) y cuya novena edición se realizó el pasado mes de abril.

Los antecedentes que motivan a reunirse por la movilidad

Cifras alarmantes llevaron al líder de la asociación transportista, Jesús Padilla Zenteno, a pensar en la necesidad de apostar por un renovado sistema de transporte que sea de calidad, con el objetivo de motivar entre los habitantes de las ciudades a dejar el automóvil para optar por sistemas de transporte público y compartido.

En promedio, los mexicanos pasamos cuatro años de nuestra vida a bordo de algún tipo de transporte.

Por cada niño que nace, entran en circulación dos vehículos.

Cada día en el país, se suman cinco mil automóviles, lo que nos coloca como un país potencialmente automotor. En la Ciudad de México, por ejemplo, invertimos entre 1.5 y 3 horas diarias en el traslado de la casa al trabajo y viceversa. Si las políticas públicas encaminadas a mejorar el transporte se ven impulsadas, podríamos contar con un sistema de transporte público totalmente renovado en 2034.

Los datos anteriores son algunas de las cifras compartidas por Jesús Padilla para visualizar la magnitud del problema y la urgente necesidad de ponerse a trabajar en la materia. En la primera edición del Congreso Internacional de Transporte y Movilidad (CIT) realizado en 2008, la conclusión derivada de las ponencias, fue que en un periodo de 25 años, México alcanzaría el 100% de la renovación del transporte público; sin embargo, a nueve años de distancia, apenas se registra un avance de 22%.

>"Cuando el IMECA de cualquier contaminante rebasa los 100 puntos, significa que sus niveles son perjudiciales para salud".

Ante los sucesos de ese año, Jesús Padilla Zenteno, calificó de insuficiente pensar que la mala calidad del aire que registra la Ciudad de México se resolvería con restringir el uso del automóvil como lo estableció la Comisión Ambiental de la Megalópolis.

Hasta ahora el trabajo ha sido insuficiente

En el año de 1989, Manuel Camacho Solís, en ese entonces Jefe del Departamento del Distrito Federal, implementó como medida provisional para la ciudad el polémico "Hoy no Circula", una solución temporal para reducir los niveles de contaminación atmosférica que afectaban la calidad del aire. Fue hacia 1990, que el programa se estableció de manera permanente con la finalidad de reducir de manera gradual los índices contaminantes.

El año 2016 será recordado como el de las contingencias; en la Ciudad de México varios días se registraron altos índices contaminantes. El 14 de marzo de ese año, se tuvieron 203 puntos IMECAS y en agosto se alcanzaron 158 puntos, lo que derivó en el endurecimiento del programa "Hoy no Circula", que estableció una restricción para vehículos con antigüedad de 9 a 15 años, los cuales obligatoriamente debían tener dos descansos al mes, en sábado.

El presidente de la AMTM propuso al gobierno federal que del presupuesto asignado a infraestructura carretera, un 10% se destinará al fondo verde para invertirlo en el transporte público, con la intención de hacerlo más eficiente y sea utilizado por los habitantes más que el vehículo. "La modificación al Hoy no Circula es necesaria pero insuficiente", expresó, de ahí la importancia de analizar éste y otros temas en un foro como el Congreso Internacional de Transporte para escuchar voces y propuestas susceptibles de realizarse.

>El 69% de la inversión en este rubro (infraestructura) se va a la construcción de carreteras mientras que se abandona el fortalecimiento del transporte público: Jesús Padilla.

Nueve Congresos reflejan una buena voluntad

Tras nueve ediciones del Congreso Internacional de Transporte, de acuerdo con la AMTM el balance es positivo, toda vez que diversas ideas y proyectos han derivado de las mesas de trabajo, reuniones y conferencias realizadas. Cientos han sido los ponentes que a través de sus charlas han aportado ideas, de las cuales algunos gobiernos locales han llevado a sus ciudades. Un ejemplo de ello es el BRT, el Metrobús en la Ciudad de México, que tras llegar a la ciudad, después de León, se ha visto replicado en otras partes del país como una política de mejora del transporte público.

>"En los temas de movilidad, calidad y eficiencia del transporte público de pasajeros, México está mal, tenemos tache en todo el país. El balance general es negativo y por ello los involucrados en este asunto estamos generando propuestas y soluciones", afirmó Jesús Padilla, previó a la realización del congreso.

Para Nicolas Rosales Pallares, director interinstitucional de la AMTM, al realizar un balance entre nuestro país con el sistema de transporte de otras naciones, explicó que México tiene un atraso de entre 15 y 20 años, aunque dijo que se están haciendo esfuerzos por revertir la tendencia y por ello la importancia de este tipo de foros.

AMTM
Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad

2017 Congreso Internacional de Transporte "Movilidad Urbana, Integral y Sustentable"

Al inaugurar el (9°CIT), Jesús Padilla Zenteno planteó su convicción de continuar en el cambio tecnológico y lanzó el reto sobre a quién corresponde invertir recursos para llevarlo a cabo; sugirió que las autoridades ofrezcan incentivos fiscales para contar con la posibilidad de crear empresas formales; demandó una política integral de orden tarifario a través de una ley nacional que impulse el desarrollo del sector y eleve la competitividad; asimismo, pidió certidumbre en la implantación de nuevos proyectos y certeza para su operación.

Expresó "Los problemas metropolitanos ya deberían tener autoridades metropolitanas. No queremos estar los ciudadanos en medio de las diferencias políticas".

Al participar en el acto inaugural, el secretario de Medio Ambiente y Recursos Naturales, Rafael Pacchiano Alamán, reconoció que cuando hablamos de transporte nos referimos a un segmento que sin duda es muy importante para el desarrollo económico del país, pero también para la salud de todos los habitantes. "Estamos listos para platicar como un aliado al sector, para tener un transporte más limpio y más eficiente que ayude a todos los mexicanos".

Transporte público colectivo, la salida

La única forma para remediar la congestión vehicular en la capital del país es optar por un transporte colectivo que se encuentre al alcance de los habitantes y que sea la mejor alternativa para desplazarse en toda la ciudad, manifestó Héctor Serrano, entonces secretario de Movilidad de la Ciudad de México. Reconoció que la salida es el transporte público colectivo, por lo cual "tenemos que preferenciarlo, esa es la solución; seis millones de vehículos circulan todos los días, es inevitable que haya congestión".

Cuando sale el Metrobús, dijo, no falta quien se molesta porque es un carril confinado. La diferencia es que, en promedio, el 60% de esos seis millones de autos que circulan todos los días son ocupados por un solo tripulante.

Uso de las nuevas tecnologías para el cuidado de la salud

Una agenda del futuro y retos de la movilidad; subsidio, inequidad social asociada a la ausencia de un transporte público de calidad, inexistencia de inversión en infraestructura, modernización del sector transporte, financiamiento, seguridad y reducción de accidentes, sustentabilidad y sostenibilidad, así como la eficiencia en el uso de la tecnología, fueron los temas que se abordaron como parte del 9° Congreso Internacional de Transporte (CIT), realizado del 20 al 22 de abril.

Contar con tecnologías más amigables en el transporte público y los vehículos, en general, es una de las iniciativas que se impulsan desde distintos ámbitos como el empresarial y gubernamental, para sumarse a los compromisos mundiales de reducción de Gases de Efecto Invernadero (GEI) que ocasionan el calentamiento global.

En este contexto, como parte de las conferencias que se llevaron a cabo en el 9°CIT, se realizó la mesa de análisis titulada Energéticos y la Mejora del Medio Ambiente y la Salud, a cargo de Katherine Blumberg, directora para México del Consejo Internacional de Transporte Limpio, quien propone sumar esfuerzos para que los combustibles que se expenden en México se muevan hacia estándares de contaminantes convencionales de clase mundial.

Blumberg advirtió durante su participación, la necesidad de apostar por tecnologías más amigables con el medio ambiente y en beneficio de los habitantes. La tecnología Euro VI, dijo, es una de las mejores, sin embargo aún en nuestro país no es explotada.

En este sentido, la Organización Mundial de la Salud estima que de no revertir el problema del cambio climático, entre 2030-2050, se pueden registrar alrededor de 250,000 defunciones derivadas de la mala calidad del aire. Por ello, reducir emisiones de dióxido de carbono (CO_2), es necesario para proteger la salud de todas las personas.

El crecimiento poblacional y el aumento de autos han transformado la capital del país en zona de concentración de vehículos

Aunque el problema no solo es para la Ciudad de México, ya que varias ciudades enfrentan el mismo conflicto, investigadores y especialistas en la materia coincidieron durante el congreso que el transporte público ha incrementado su demanda 20% desde el comienzo de siglo, debido al crecimiento de la población y a la necesidad de mayor movilidad por persona. Establecieron que localidades como la capital de la república se ven colapsadas debido a que reciben diariamente a miles de visitantes, aunada a la población flotante que vive fuera de la ciudad pero trabaja aquí.

Mayor población y el incremento en la adquisición de automóviles en la Ciudad de México y área conurbada han transformado la capital del país en una zona de concentración de vehículos, lo que ha provocado que 70% de los peatones utilicen el 30% de la calles de la metrópoli, mientras el 30% de autos se apropian del 70% del espacio vial.

La movilidad en la agenda de los medios de comunicación

Para entender la dinámica de una ciudad es necesario identificar cómo es su movilidad, reconocer los desafíos y su transversalidad en la agenda pública. La movilidad es hoy un tema de primera plana para los medios de comunicación, que exige a los profesionales del periodismo un alto grado de especialización para abordarla, coincidieron los asistentes a la Mesa: Movilidad y Periodismo, organizada por este congreso.

Humberto Musacchio, columnista del diario Excélsior; Héctor Zamarrón, subdirector editorial de Grupo Milenio; Joel Ruiz, editor de la Sección Metrópoli del periódico El Universal; Oliver Flores, coordinador editorial de la Sección Comunidad publicada por Excélsior, así como Fernando Sánchez, director de Pasajero 7, fueron los encargados de plasmar el sentir de los comunicadores acerca de la relevancia que guarda el tratamiento periodístico respecto al te-

ma de la movilidad "No hay en estos días a quién no le importe llegar rápido a su trabajo o su casa", coincidieron los comunicadores.

Desde su perspectiva, Héctor Zamarrón refirió "el futuro nos rebasa", las ciudades priorizan hoy el uso del transporte público por encima del automóvil. Los autos son un accidente en la historia de las ciudades, las han tomado, "tenemos la responsabilidad de devolver a las ciudades su vocación humana, con menos autos y más banquetas". Hizo hincapié en su gusto por la bicicleta y se declaró un promotor empedernido de este medio de transporte alternativo.

Ante representantes del gremio de los transportistas concesionarios del país, autoridades locales, representantes de empresas de transporte de Brasil y Bélgica, así como autoridades internacionales de transporte como Eleonora Pazos, gerente de la oficina para América Latina de la Unión Internacional de Transporte Público (UITP), el Congreso Internacional de Transporte y Movilidad (9°CIT) concluyó entre otros puntos:

Las conclusiones del Noveno Congreso Internacional de Transporte

El principal desafío de la edición 2018 del Congreso Internacional de Transporte y Movilidad, es poner al transporte público en la agenda de los candidatos presidenciales como eje transversal de sus propuestas de campaña, apuntó Jesús Padilla Zenteno, presidente de la Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad (AMTM), al realizar la clausura de los trabajos del 9°CIT.

Al enumerar las conclusiones alcanzadas durante dos días de trabajos, donde especialistas en urbanismo, economía, empresarios y centros de investigación aportaron sus conocimientos para encontrar soluciones sostenibles a los grandes problemas que existen en materia de movilidad en el país, Padilla Zenteno lanzó el reto a los candidatos presidenciales para que en el 2018 coloquen al transporte público como columna vertebral de sus propuestas de gobierno.

Aunque mejore el transporte público quizá no mejore la congestión vehicular, pero si no mejora el transporte público, la congestión va a empeorar. La única ruta posible a los problemas de movilidad, es trabajar juntos y hacerlo todos los días, señaló.

- El transporte público es fundamental para garantizar la accesibilidad a mejores condiciones de vida.
- Urge consolidar en los transportes un servicio de calidad, con un sistema único de información y atención, menor tiempo de viaje, mayor seguridad personal y vial, así como accesibilidad al transporte, tarifa acorde al tipo de viaje y conectividad con todas las zonas y grupos poblacionales.
- Visualizar el financiamiento como elemento clave para pasar de las ideas a la instrumentación de proyectos.
- Establecer la necesidad de contar con modelos tarifarios urgentemente, que no generen rezagos en la modernización de los servicios y hagan posible el reemplazo de flota y la recuperación de las inversiones.
- Reconocer la importancia de los medios de comunicación en la discusión de los retos de la movilidad.

Estamos convencidos de la necesidad de poner en el centro de la mesa de discusión las coincidencias y hacer de lado las diferencias para lograr que los sistemas de movilidad en las ciudades mexicanas se conviertan en un factor determinante para la accesibilidad, la equidad y la mejor convivencia de los ciudadanos, enfatizó Arturo Moreno, Director adjunto de la AMTM, durante el evento de clausura. Recordó que los congestionamientos cuestan a la metrópoli 60 mil millones de pesos anuales y más de 33 millones de horas hombre diariamente, lo que representa un serio problema. De igual forma, reflexionó sobre las cifras que reporta la Organización Mundial de la Salud en el sentido de que en México hay cerca de 24 mil muertos por incidentes viales, por lo que reafirmó que la prioridad siempre debe ser el peatón. El programa del 9°CIT se complementó con la participación de especialistas de Brasil, Canadá, Estados Unidos, Uruguay, Argentina, Costa Rica, Colombia y México, así como de España y Alemania.

REDACCIÓN: ARACELI ROBLES

ENTREVISTA

JÉRÔME POURBAIX

Director Regional de la Oficina de Servicios de Bruselas de la Unión Internacional de Transporte Público (UITP)

El experto en movilidad y transporte público de la UITP destaca que la integración de las tecnologías en los sistemas de transporte, es lo que enriquecerá la calidad en el servicio de transporte

La tecnología, factor determinante para mejorar el transporte público

"En el escenario de la digitalización de todos los sistemas de transporte público, tenemos la tarea de mejorar y eficientar la calidad del servicio de transporte, así como mejorar la calidad de la relación con los clientes usando el 'Big Data'".

>El Big Data es la gestión y análisis de datos que no pueden ser tratados de manera convencional, ya que superan los límites y capacidades de las herramientas de software utilizados para la captura, gestión y procesamiento de datos: José Carlos López López, Director de Operaciones de IMC Group.

"Mediante este concepto de informática se recolectarán datos de los usuarios para mejorar el conocimiento del uso de los sistemas de transporte con lo que se elevará la eficiencia y relación con el cliente".

Adaptar la tecnología a los sistemas de transporte

"En términos digitales, la adaptación de las tecnologías en el transporte público pudiera ser de manera rápida. El problema está en la capacidad de adaptación de las empresas y de la ciudades, de cambiar su manera de trabajar para implementar la tecnología. Es más una cuestión de cambiar la forma de pensar para poder ir más allá y adaptar las tecnologías propias".

"Hoy vemos que la tecnología avanza con mucha velocidad, lo que es cierto, es lo difícil que pudiera ser adaptar la ley o la normatividad para la implementación de las tecnologías con la misma fuerza".

Personalizar los viajes mediante los sistemas integrados de transporte

"Tenemos que promocionar, impulsar un servicio personalizado de puerta a puerta, y para ello se necesita que el transporte público proporcione un conjunto de modos integrados de transporte, incluso que estén asociados con otro tipo de empresas que promocionen realmente un servicio de origen-destino".

"Este sistema de movilidad no solo deberá orientar su servicio en el centro de la ciudad, sino también fuera de éste para así poder lograr el objetivo de trasladar a los usuarios del punto de origen al punto del destino, sin que estos tengan que recorrer largos desplazamientos".

Mayor calidad = mayor número de pasajeros

"Evidentemente mejorar la calidad en el transporte público genera un gasto para el transportista, pero al final, esta inversión se traducirá a un mayor número de pasajeros y a su vez, esto dará valor a los ciudadanos y a las empresas, así como a los poderes públicos y de esta manera dichos valores pueden ser captados y ser aprovechados para invertir en los sistemas. Esto se traducirá en una fuente de financiamiento para el transporte público, siendo un negocio redondo, tanto para clientes como empresarios".

Le pusimos un Segundo Piso a Reforma

Alexander Dennis Limited es uno de los principales fabricantes mundiales de autobuses ligeros de uno y dos pisos de gran eficiencia en el uso de combustible. Estos vehículos, líderes en su sector a nivel global, cuentan con piso bajo de fácil acceso y una capacidad máxima de asientos, mejoran la experiencia de los pasajeros, presentan un mayor tiempo de operatividad y reducen los costos durante todo su ciclo de vida.

Alexander Dennis Mexico, S.A. de CV
Paseo de la Reforma 412, Piso 7
06600, Ciudad de México

+52 (55) 4123 5200
info.mexico@alexander-dennis.com

ALEXANDER DENNIS

COMPONENTES PARA IMPLEMENTAR UN SISTEMA DE TRANSPORTE CONFORMADO COMO RUTA-EMPRESA

REDACCIÓN: ARACELI ROBLES

PASO A PASO

1

"Dentro del esquema de los sistemas integrados, en primer término se debe contemplar el componente jurídico, el marco legal".

"Uno de los proyectos en los que estuvimos trabajando, fue en el Tuzobús de Pachuca y lo primero que hicimos fue la nueva Ley de Transporte".

"Contar con un marco legal, tener la estructura, brinda las herramientas a nivel legal para poder fiscalizar, sancionar, etc. Cuando tú defines eso, tienes un buen punto de partida".

2

"El segundo paso es crear un diseño operacional y funcional de lo que requiere el sistema, crear un correcto estudio de demanda, que es la materia prima de este tema".

"Este estudio abarca la estimación del aforo que tendrá el sistema, origen-destino, y con esto analizar si se necesita un sistema complejo tipo BRT o uno convencional como vanes o microbuses".

"Cuando tu conoces la demanda y la necesidad que debes de resolver, dimensionas; ello nos da como producto inmediato, que flota necesito, que cantidad de vehículos se requiere para mover esa gente y a partir de ahí defines si quieres un articulado o si se requiere un autobús de 12 metros o si se requiere una van, y no al revés".

3

"Una vez definido el diseño de transporte, automáticamente se define el tipo de infraestructura que se requiere, ya sea carril confinado o compartido. Asimismo, se determinan los dispositivos con los cuales contará, por ejemplo videovigilancia, controles de semáforos, etc".

4

"El cuarto componente es contar con un modelo financiero. Porque ahora sé cuanta gente necesito mover, qué tipo de vehículos voy a poner y qué infraestructura se requiere. Con esto, ya se tienen las variables principales para estimar el flujo de ingresos y egresos y cuales van a ser los costos operativos".

5

" Para llevar a cabo el cambio cultural, primero se tiene que empezar con las empresas o con los transportistas que actualmente están dando el servicio. No se puede hacer el salto de la noche a la mañana, que el hombre-camión sea empresa operadora de primera línea, es imposible".

6

"El siguiente paso es la tecnología, donde se resume todo lo que se requiere en este término, desde el tipo de tecnología de autobuses, no solo por tamaños, sino por las características con las que se necesitará trabajar, así como el tipo de combustible".

"La variable principal del negocio de transporte es el famoso IPK (Índice de Pasajeros por Kilómetro): Antes del recaudo, lo que se requiere controlar son los kilómetros que se recorren y los pasajeros que se transportan, y después, por supuesto, los que pagan".

"Con esta tecnología a bordo de las unidades, automáticamente se tiene todo el control, con lo cual se pueden analizar diferentes aspectos, tales como el cumplimiento de recorridos, de horarios, frecuencias, velocidades y paradas, entre otros".

7

"El séptimo componente, es la parte de la socialización y comunicación de todo el proyecto, es un cambio cultural. "Si la autoridad, el transportista, todos los que estén involucrados no ayudan a ese cambio cultural, el cambio no se va a dar".

REDACCIÓN: ARACELI ROBLES

ELEONORA PAZOS

La Jefa de la División Latinoamericana de la Asociación Internacional de Transporte Público (UITP) advierte que de no mejorar la calidad del transporte, se corre el riesgo de la pérdida de usuarios de los sistemas de transporte público.

El usuario, el centro de los sistemas de transportes

"No hay duda de que los sistemas de transporte que son mejor evaluados, son aquellos que miran hacia el cliente, el cliente está al centro, es el rey del sistema. Es muy común que los marcos normativos o normas de calidad se fijen mucho más en las preferencias operacionales que en la satisfacción del cliente, incluso ahora salió una nueva legislación sobre las líneas aéreas, con lo que se ha demostrado que este tipo de legislaciones nacen de la iniciativa o de una demanda ciudadana, y seguro que en algún momento vendrá para el transporte, si la sociedad demanda esto".

"Por ello, es importante que el transportista se prepare, se adelante a esto, hay normas internacionales; son normativas bastante amplias y universales que pueden ser radicadas en distintas realidades, así que pienso que es un buen punto adelantarse, porque en cualquier momento podrá llegar".

Nuevo marco normativo para los nuevos negocios

"No hay duda que tiene que haber un cambio en el marco normativo, en especial en lo que se refiere a nuevos modelos de negocio. Hay que pensar de manera mucho más global y no puntual de una única concesión".

"Los marcos normativos de manera general, no son solo para transporte sino para otros sectores, y caminan mucho más despacio que la realidad y de lo que la demanda exige, pero no hay duda de que debe de haber un cambio.

"Un tema de demanda ciudadana es la búsqueda de sistemas integrados de transporte, que quieren cruzar las fronteras de la ciudad sin saber quien es el dueño del sistema y evidentemente eso pasa por un marco normativo, una modernización de los marcos normativos".

Invertir para tener calidad en el servicio

"Si queremos calidad, necesitamos de inversión y la inversión cuesta; y esta tiene que estar bien evaluada, de manera que realmente pueda atraer resultados inmediatos de lo que es la calidad. Hay temas de calidad que necesitan de una administración más eficaz del sistema, pero no hay duda que si hablamos de tecnología, si hablamos de evaluación de Big Data o de información de datos, es indiscutible que esa inversión tiene que venir de algún lado y muchas veces no se consigue a través de la tarifa pero si de subsidios indirectos, contratos de cooperación, etc. Hay que ser bastante creativos en esos nuevos modelos de negocio".

"Si hacemos una evaluación de los últimos 10 años de los números de Latinoamérica, lo que hemos comprobado, es una pérdida de pasajeros,y de continuar con esta tendencia, desatará la búsqueda de otros medios de transporte como la moto o el carro, cualquier sistema de transporte que ofrezca un mínimo de calidad a su vida cotidiana, y si el empresario transportista no entiende esto, vamos a ir perdiendo más pasajeros y perdiendo capacidad de transportar o ser una alternativa de movilidad para la ciudad".

Imposible hablar de un sistema de transporte sin tecnología

>"México, como uno de los más grandes consumidores de teléfonos móviles inteligentes -y considerando este punto- podemos decir que es imposible hablar de un sistema de transporte sin tecnología. Desde mi punto de vista, nuestros usuarios son tecnológicos, es una realidad de las ciudades, es una realidad muy fuerte en México por todo el consumo de tecnología que hay".

"Por otro lado, la calidad y la eficiencia solo las vamos a alcanzar con la implementación de tecnologías, tecnologías que nos ayuden a administrar los sistemas, a transformar la operación, que puede ser gerenciada desde un GPS o desde un centro de control, que en México ya están implementados de alguna manera".

"¿Y como vamos a tener una evolución en las empresas sin esta tecnología?; la tecnología es la sobrevida de las empresas, de lo que va a ser el futuro, de cómo vamos a operar los sistemas, de cómo vamos a hacer empresas más eficientes, incluso para poder administrar los pocos recursos. La tecnología nos va a traer esa eficiencia y la mejoría de la calidad de los sistemas".

PRODUCTOS Y SERVICIOS PARA EL MERCADO DE REPUESTO CON CALIDAD DE EQUIPO ORIGINAL.

aftermarket.zf.com.mx

MOTION AND MOBILITY

SACHS LEMFÖRDER TRW OPENMATICS

Transporte&Ciudad

LEY GENERAL DE SEGURIDAD VIAL

La oportunidad para salvar vidas

REDACCIÓN: IVONNE ARRIAGA

Sábado 21 de octubre de 2017, 06:00 horas, Ciudad de México, dos personas mueren impactadas en la valla que divide el periférico del segundo piso, la razón, el exceso de velocidad que le hizo perder el control del automóvil tipo jetta en el que viajaba, su acompañante quedó tendido en el asfalto.

El alcohol, el cansancio y el exceso de velocidad se convierten en los peores enemigos del automovilista. En México anualmente mueren ocho mil 100 personas a causa de un accidente vial, desafortunadamente nuestro país no cuenta con una legislación que atienda el tema de la seguridad vial.

Los incidentes viales, generan pérdida de vida, materiales y de recursos económicos pues 150 mil millones de pesos por año se pierden por la falta de productividad, daños materiales, atención médica y hospitalaria lo que representa el 1.7% del PIB. Cifras de la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS), estiman que anualmente se registran 300 millones de accidentes de tránsito.

Actualmente son varias las asociaciones y organizaciones civiles quienes promueven ante legisladores mexicanos, la urgente necesidad de aprobar una ley que dé certeza y protección al sector más vulnerable, el peatón.

El pasado 27 de septiembre se presentó la "Iniciativa con proyecto de decreto por la que se expide la Ley General de Seguridad Vial", con el apoyo de más de 100 firmas de diputados de distintas franjas políticas representadas en la Cámara de Diputados.

Por lo cual el pleno del Congreso de la Unión debe aprobar la Iniciativa que crea esta Ley, cuyo mandato también deberá ser acatada en las entidades del país", precisó el Diputado de Movimiento Ciudadano, Jonadab Martínez, quien impulsa en estos momentos la ley que dará certidumbre a todos aquellos quienes transitan por las calles: peatones, automovilistas y usuarios de transporte público, entre otras modalidades como la bicicleta y las motocicletas.

> "Este no es un documento improvisado, pues la redacción del texto que se presenta no fue sencillo, la Comisión Especial de Movilidad de la Cámara de Diputados llevó a cabo diversas reuniones con los actores de distintos sectores en el tema", detalló Jonadab Martínez.

La propuesta de la Ley General de Seguridad Vial

Dar protección de la vida y la integridad física a las personas en sus desplazamientos por las vías públicas del país para que disminuyan los factores de riesgo a través de la generación de sistemas viales seguros, es uno de los objetivos centrales de esta propuesta legislativa.

Crear un Fondo Nacional de Seguridad Vial; formular un Programa Nacional de Seguridad Vial; establecer un Seguro de Responsabilidad Civil por daños a nivel nacional obligatorio; implementar un Registro Único Nacional de Licencias de Conducir; y fortalecer la información contenida en el Registro Público Vehicular, son los ejes que rigen a la legislación actualmente en proceso en las comisiones de la Cámara de Diputados, quienes avalarán y en su caso promoverán su entrada en vigor mediante decreto por parte del Presidente de la República.

Los datos son alarmantes

75% de las personas con discapacidad a causa de accidentes viales, no ha vuelto a encontrar empleo.

52% de las víctimas de accidentes viales, son peatones y estos no siempre tuvieron la culpa.

La tasa de mortalidad en los accidentes viales en el periodo 2000 al 2010, tuvo un incremento del: **5.4% anual** como consecuencia de lo anterior se tienen 860 mil mexicanos con discapacidad.

Los accidentes viales constituyen la segunda causa de orfandad en México.

Consideraciones para crear una Ley para prevenir muertes por accidentes viales

1

En nuestro país los accidentes de tránsito son la primera causa de muerte de niños entre los 5 y 9 años de edad.

2

Las lesiones por accidentes de tránsito son la segunda causa de muerte en el grupo de edad comprendido entre los 20 y 29 años.

3

Cada año los accidentes de tránsito representan el 1.7% del PIB en nuestro país.

4

La mayoría de las muertes y lesiones graves por accidentes de tránsito que ocurren en el mundo suceden en zonas urbanas.

5

En México mueren al año 8,161 peatones en accidentes de tránsito. Es decir, aproximadamente 20 personas al día, mueren atropelladas.

Objetivos específicos Ley General de Seguridad Vial (LGSV)

- La protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas del país.

- La coordinación de los tres órdenes de gobierno a través de la integración y funcionamiento del Sistema Nacional de Seguridad Vial.

- El Sistema estará integrado por los titulares de: SEGOB (Preside), SHCP, SE, SCT, SEP, SSA, SEDATU, SECTUR, Policía Federal, Agencia Nacional de Seguridad Vial, Gobiernos de las Entidades Federativas y municipios.

- La creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial como un organismo público descentralizado, sectorizado a la SEGOB como un órgano especializado el cual, entre otras cosas, formulará el Plan Nacional de Seguridad Vial, a fin de garantizar el desplazamiento seguro de todos los usuarios de las vías públicas.

Puntos considerados dentro de la Iniciativa de ley

Las acciones específicas que rigen el contenido de la Ley (LGSV) y que tienen su fundamento en el Plan Mundial para el Decenio de la Acción para la Seguridad Vial, que deriva de la resolución A/64/255 de la Asamblea General de las Naciones Unidas que proclamó el período 2011–2020 como el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, son:

Instrumentos para lograr el objetivo de la Ley

La Alianza Nacional por la Seguridad vial

El pasado 9 de agosto, se conformó la Alianza Nacional por la Seguridad vial integrada por instancias gubernamentales, funcionarios de diversos órganos de gobierno, universidades, asociaciones civiles y la sociedad en general, quienes mediante acciones concretas, buscarán reducir en 50% las cifras de mortalidad de víctimas por accidentes viales, además de salvar vidas, evitar lesiones y discapacidades.

El Dr. Arturo Cervantes Trejo, académico en Salud Pública de la Universidad Anáhuac, y quien coordina este proyecto nacional, dijo que este tipo de acciones ayudarán a hacer de un problema un área de oportunidad; es decir, planear acciones que permitan prevenir estos lamentables sucesos que mucho daño generan a una sociedad. “Los accidentes generados por vehículos automotrices son muy fuertes, en gran medida personas menores de 30 años; esto es una cosa terrible donde las universidades y todos los actores deben encontrar áreas de oportunidad. Primero con un estudio serio de investigación que termine contribuyendo con órganos de gestión legal en nuestro país y que nos ayuden a la población para normar el uso de los vehículos, hay mucho que hacer con las nuevas tecnologías”, precisó el académico.

Las opiniones

A nombre de senadores del PRI, PAN, PRD, PVEM y PT, Jesús Casillas Romero destacó la necesidad de que la expedición de licencias de manejo, en cualquier parte del territorio nacional, contemple criterios mínimos y homogéneos, que invariablemente incluyan la acreditación de un curso con asignaturas en relación con la seguridad vial y respeto entre los diversos usuarios de la vía pública.

Lo anterior, al expresar que en los accidentes viales está involucrado el alcohol con un 30% y el otro 70% por no respetar el reglamento de tránsito.

Nicolàs Rosales P, Director de Relaciones Interinstitucionales de la Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad, expuso que la Asociación que representa ha promovido la creación de la Alianza Nacional por la Seguridad Vial para minimizar las malas cifras por mortandad en vehículos. Somos, dijo, el país con el 7° lugar en muertes por accidentes viales, creemos que es necesario cambiar ese paradigma; ello con la implementación de una ley que atienda todo lo que tiene que ver con seguridad vial, licencias, transporte público y medidas de prevención, etc.

Laura Ballesteros, Subsecretaria de Planeación en la SEMOVI, expresó que "esta ley cristaliza el sueño de muchas personas que hemos trabajado por la movilidad; política y socialmente es un gran paso.

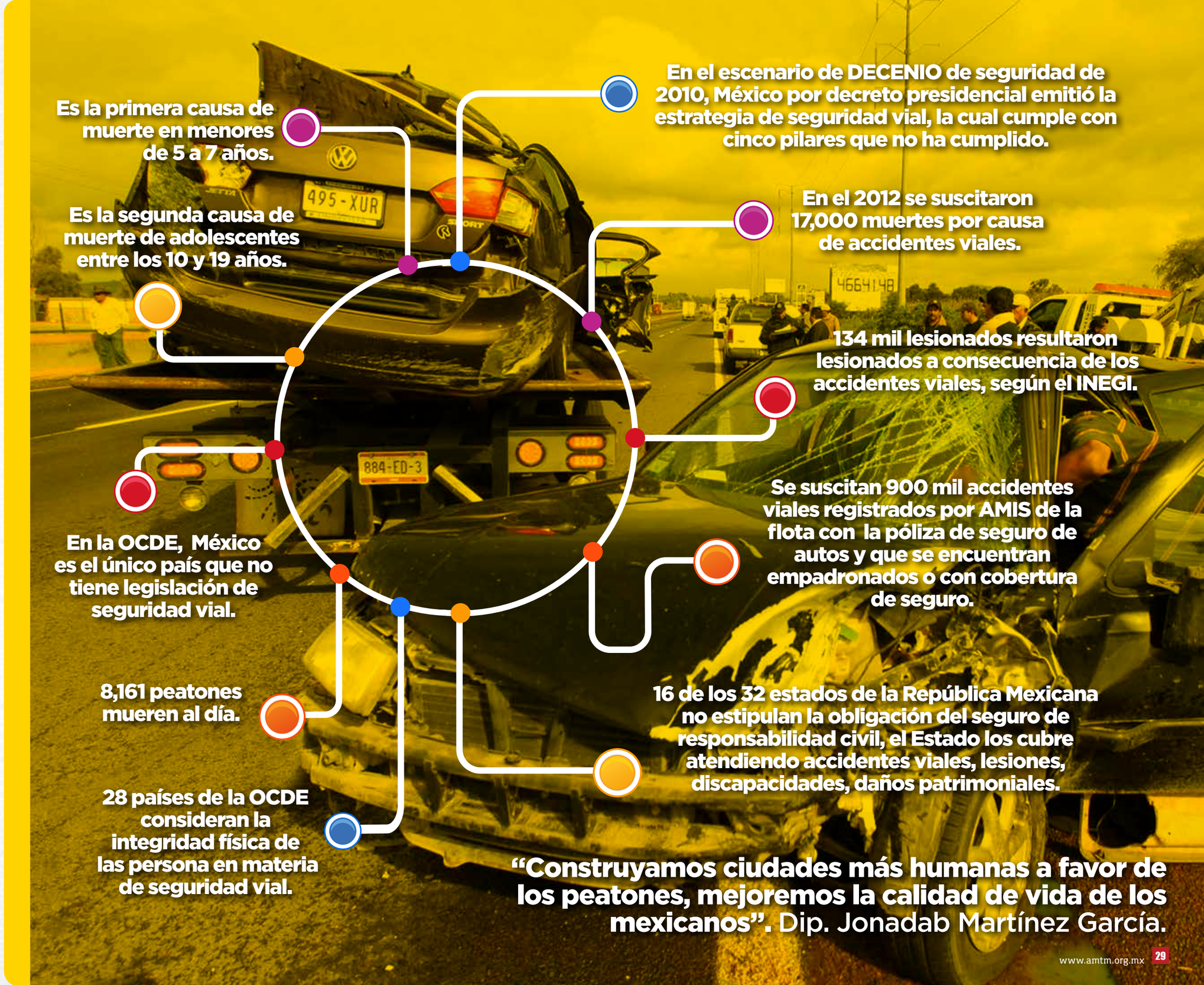
"A veces quienes son funcionarios de la movilidad están solos; como funcionarios de movilidad y seguridad vial es importante contar con un respaldo federal para que dé recursos y se puedan implementar en las áreas", manifestó la funcionaria capitalina.

De igual forma, reconoció que hay voluntad para lograr una ley, que dependerá en su cumplimiento en los estados; de la federación lo que se requiere es la coordinación entre las dependencias y presupuesto.

Este es un trabajo de más de 6 o 7 años

Para Alfonso Miguel Vélez, representante de Autotraffic, "Es penoso que estemos en el 2017 y México no tenga una Ley General de Seguridad Vial", "Para Autotraffic, la LGSV es un parteaguas que puede cambiar muchos aspectos en la vida de los mexicanos".

En Latinoamérica, agregó, el 95% de los países tiene una ley, una reglamentación en cuanto a seguridad vial y en México no podemos ser indiferentes.



REDACCIÓN: ARACELI ROBLES

MARTHA LUCÍA GUTIÉRREZ ECHEVERRI

Secretaria General de la Asociación Latinoamericana de Sistemas Integrados para la Movilidad Urbana Sustentable (SIMUS), puntualiza que para contar con eficientes sistemas integrados de transporte, hace falta voluntad política.

Movilidad, un derecho a nivel de la salud y educación

"Colombia, Chile, Brasil y México son referentes en sistemas integrados de transporte público, sin embargo, para que la movilidad sea reconocida como un derecho social fundamental, de rango constitucional, como la educación, salud y el trabajo, el gobierno tiene que trabajar para garantizarlo, con dos premisas fundamentales, cobertura universal y transporte de calidad".

El gran reto de la movilidad

"En Colombia se avanzó de una manera importante, primero estableciendo un marco legal (como en el caso del proyecto de Transmilenio), para poder intervenir en el desarrollo urbano de la ciudad, donde el sistema de transporte sea la columna vertebral y los vasos comunicantes a través de un modelo integrado para movilizar a la ciudadanía".

"Transmilenio es un modelo exitoso, porque demostró que a través de autobuses se podían movilizar grandes demandas de pasajeros, con lo cual se inició esta gran explosión de modelos de BRT en América Latina".

"El gran reto que tienen actualmente las ciudades, es no solo ver un solo modo de transporte, si no mirar hacia los sistemas integrados multimodales, que realmente se complementen para satisfacer con calidad las necesidades de viaje de sus habitantes".

Complementar la movilidad mediante la integración de otros medios de transporte

>"La pirámide de la jerarquización del transporte vino a abonar en la movilidad de los ciudadanos, donde se prioriza a las personas, básicamente a los peatones y la movilidad urbana, y que ésta se pueda complementar con movilidades de lo que llamamos última milla, que es la bicicleta pública; pero que esté integrada a la red de transporte público, donde hayan paraderos y se pueda dejar la bicicleta, ingresar al transporte público o tener una línea de sistemas integrados".

"No solamente es tener un Metro, un tranvía, un BRT o un transporte colectivo, es pensar mucho más allá, donde está la necesidad de transportar a la gente en las ciudades y para lograr este dinamismo, se requieren políticas públicas, en las que haya un concepto de equidad e integración social; es llegar a donde están esas poblaciones, y los modos que hoy lo dan, pueden ser por cables, bicicleta y el uso de tecnologías limpias, que es hacia donde realmente se están dirigiendo las ciudades".

Voluntad política

"Para lograr contar con esta integración de movilidad, se requiere de voluntad política, esa es la parte fundamental en la que los gobiernos pueden caminar hacia esta línea de políticas públicas de estado, en las que se garanticen las fuentes de financiamiento de estos proyectos y donde además se estructuren con institucionalidad, con autoridades únicas metropolitanas, que tengan la competencia y la capacidad para coordinar y controlar la operación de los distintos modos que requiere realmente una ciudad".

"Para nosotros, como asociación latinoamericana, es muy importante que las ciudades y los tomadores de decisiones avancen en la adopción de leyes de política pública y de financiamiento en movilidad urbana sustentable, en la cual no solamente se incluyan consideraciones de ver la movilidad como un derecho social, sino de tener esquemas más claros sobre las fuentes de financiamiento de proyectos de movilidad, así como contar con estructuras institucionales sólidas y regionales".

Panorama para México

"México es un país pionero en la expedición de leyes de movilidad y junto con Brasil son tal vez los dos países en América Latina que avanzan de una manera importante. Brasil al elevar la movilidad como un derecho social fundamental a nivel nacional y México con el cambio de la constitución de la Ciudad de México, al adoptar también la movilidad como un derecho social fundamental".

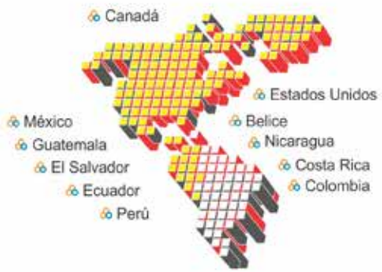
> "El gran reto que tiene México, en general, es dotar buenos esquemas de reglamentación que provean realmente de ese derecho social con universalidad, con calidad, con sistemas integrados y con autoridades únicas".

"La idea es que se pueda tener unidad política en la consideración de cómo debe ser concebida la movilidad, para proveer ésta con una alta calidad para todas las personas".

"Lo que hoy esperamos, es que haya voluntad política para avanzar hacia un compromiso real con la ciudadanía, para proveer de movilidad urbana sustentable de alta calidad".

Contadores de pasajeros | Sistemas de Prepago

- Empresa Mexicana con más de 25 años de experiencia.
- Primer sistema de Tarjeta Inteligente Diseñado en México.
- Patentes de invención y derechos de autor.
- Plantilla de ingeniería propia para investigación y desarollo.



Proyectos de Transporte Masivo:

Metrobús — Ciudad de México
MEXIBUS — Estado de México (Norte CDMX)
SITEUR — Guadalajara, Jalisco
VIVEBÚS — Ciudad Juárez, Chihuahua
tuzobús — Pachuca, Hidalgo
metroVIA Llega bien — Guayaquil, Ecuador

www.bea.com.mx | rigojg@sistemabea.mx | T/ +52 (33) 3793-8570

DESPUÉS DE TRES AÑOS DE RETRASO, SE PUBLICÓ EL REGLAMENTO DE MOVILIDAD DE LA CDMX

REDACCIÓN: IVONNE ARRIAGA

Después de haber entrado en vigor hace más de tres años en la Ciudad de México, la Ley de Movilidad, esperaba la publicación del reglamento que la rige; el plazo para tenerlo era de 180 días y fue hasta este 15 de septiembre de 2017 que la ley se complementó, al contar con este ordenamiento.

Los antecedentes de la Ley de Movilidad

Fue publicada el 14 de julio de 2014 para abrogar a la Ley de Transporte y Vialidad (LTV) del 2002. Uno de los ejes rectores de la Ley que rige a la movilidad desde su creación, es la de priorizar al peatón.

Con la Ley de Movilidad, la Secretaría (SEMOVI) promoverá en la población la adopción de nuevos hábitos de movilidad encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos, lograr una sana convivencia en las calles, prevenir hechos de tránsito y fomentar el uso racional del automóvil particular.

La presente Ley de Movilidad (LM), se dijo, tiene por objeto establecer las bases y directrices para planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas y del transporte de bienes.

Laura Ballesteros, quien impulsó desde la Asamblea Legislativa la iniciativa, expresó en su momento que "Este tipo de acciones (refiriéndose a la ley) es lo que la ciudad necesita para garantizarle a los ciudadanos seguridad vial".

Reconoció que al año hay cerca de mil 32 muertes por atropellamientos y el 70% de éstas se dan en zonas donde no hay infraestructura para el peatón, de ahí la urgencia de tener un marco legal que los proteja.

Con la publicación de la LM, coincidieron quienes colaboraron para su creación, se abrió una ventana para publicar varios reglamentos, programas, decretos de creación y lineamientos que se requieren para funcionar, lo cual significa que "la Ley de Movilidad no es el inicio ni el final de un proceso, es simplemente un paso más". No obstante, el gobierno de la ciudad tardó más de dos años en expedir el Reglamento que establece la forma de cómo se aplicarán los más de 250 artículos de ley, pese a que tenía un plazo de 180 días como máximo para llevarlo a cabo. "Tenemos una ley de movilidad con las mejores prácticas del mundo sin duda, pero ¿de qué nos sirve tener un papel increíble si no podemos actuar de ninguna forma? Tener una ley sin reglamento es como no tener nada, no te está asegurando nada", dijo Fernanda Rivero Banfield, directora de la asociación civil México Previene.

El Reglamento llegó en el 2017

Tras años de espera, por fin el 15 de septiembre pasado fue publicado el reglamento por las autoridades de la Ciudad de México.

El entonces Secretario de Movilidad, Héctor Serrano, indicó que en la elaboración del ordenamiento participaron expertos y organizaciones sociales, quienes en su campo de acción aportaron diversos elementos para tener un documento muy completo, en el que la prioridad siempre será el peatón (como lo estipula la ley) y no el automovilista.

"Es difícil aceptarlo, difícil comprenderlo, más difícil aplicarlo, cambiar las costumbres y la dinámica pero a la larga, sin duda es un beneficio que se va a poder observar", fueron las palabras de Héctor Serrano, al promulgar el Reglamento de Movilidad que complementa a la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.

Refirió que con la publicación de este reglamento de la Ley de Movilidad, se cumple de manera cabal con los compromisos adquiridos ante la sociedad y destacó que el transporte colectivo y público sin duda son la solución para solventar las necesidades de una concentración como tiene la Ciudad. "Hay que invertir y continuar en este tema tan importante".

El Diputado Leonel Luna Estrada, presidente de la Comisión de Gobierno de la ALDF, citó al anunciar la entrada en vigor del reglamento "Hoy se cumple con el pendiente que desde 2014 existía en nuestra capital y con la ciudadanía para complementar las vanguardistas disposiciones de la Ley de Movilidad mediante la publicación y vigencia de su Reglamento, que entre otros aspectos clarifica conceptos elementales en la vida cotidiana de nuestra ciudad, tales como ciclo taxis, vehículos escolta, boleta de sanación y hologramas de discapacidad, entre otros con los que convivimos diariamente".

El contenido del Reglamento

De este modo, en el Reglamento de Movilidad queda prohibida la circulación de mototaxis y carritos de golf que den servicio de transporte público. De acuerdo al ex titular de la SEMOVI: "No hay ninguna posibilidad de mototaxis, de hecho en este documento ya aparece prohibida la modalidad y lo he dicho con mucha claridad, principalmente porque estos vehículos adquieren una velocidad que colocarían en riesgo a los usuarios; sin embargo, en el caso de las bicicletas si existe la posibilidad de que sean compartidas con un sistema eléctrico, para que esto sea menos pesado".

Por otra parte, se establece la restricción de unidades del transporte de pasajeros conducidas por personas menores de 23 años, ya que se debe contar con un mínimo de cinco años de experiencia para poder obtener una licencia que le permita conducir una unidad de transporte público.

Adicionalmente a la regulación de estas plataformas, se les exigirá dar a conocer la identidad de los conductores y las condiciones de los vehículos.

El reglamento se complementa en este rubro con la prohibición del servicio conocido como pool en el cual diversas personas pueden compartir un mismo vehículo.

En otro apartado, establece la regulación de la circulación de bicitaxis con apoyo humano y adaptaciones a motor eléctrico. Finalmente, en este ordenamiento se habla de la promoción para introducción de taxis híbridos y la creación y ampliación de corredores de transporte público, que cuenten entre su parque vehicular con unidades de gas natural.

La Asociación Mexicana de Transporte de Movilidad

Para la instancia transportista, el Reglamento de Movilidad se había retrasado y ya era urgente su publicación. Al cuestionarlos sobre sus alcances, Javier Hernández de la AMTM manifestó que el documento quedó corto en sus alcances, ya que no detalla algunos aspectos necesarios para la instrumentación de políticas públicas a favor del transporte.

> "Ya está el Reglamento de Movilidad y tiene muchas áreas de oportunidad orientadas a mejorar el transporte, pero se tiene una visión muy limitada en términos de las posibilidades empresariales de crecimiento, fondeo, capacitación, innovación tecnológica y operativa, entre otras".

El reglamento aprueba, pero con mejoras, el servicio de sistemas de transporte ofrecidos a través de plataformas digitales como Uber y Cabify, sin embargo, en el artículo 59, prohíbe la modalidad Pool con la cual se presta el servicio colectivo en unidades de transporte privado.

Para la AMTM a nivel mundial ya se está desarrollando esta modalidad, por lo que sería conveniente, expresan, entrar a la regulación, específicamente para que no sea una competencia ruinosa a los actuales concesionarios.

En el artículo 151 del reglamento, se establece la figura del Órgano Regulador del Transporte, otorgándole facultades en la planeación, implementación y supervisión de los corredores de transporte. ¿Es positivo para el transporte ésta figura? ¿Mejorará la certidumbre en la implementación de proyectos de transporte?

La postura de la Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad es que "su existencia será positiva en la medida que cumpla con sus funciones y obligaciones y esté fuera de la corrupción (ello al referirse al órgano regulador).

"La certidumbre se tendrá si se cuenta con los manuales y reglamentos complementarios que den transparencia a la operación de este órgano y permitan que se cumpla con un esquema de fiscalización y transparencia".

"La importancia de esta entidad será fundamental, a efecto de lograr el crecimiento del transporte público de pasajeros, encaminado a un Sistema de Movilidad Integral".

¿Qué perfiles deberían conformar este órgano? se le consultó a la AMTM

"Deben hacerse dos consideraciones fundamentales, por un lado que se tenga una formación técnica adecuada, con amplia experiencia en el área de operación de sistemas integrados de transporte. Adicionalmente sería recomendable con experiencia en el medio del transporte urbano de la ciudad de México, de por lo menos tres años".

"En el perfil se debe conjuntar la parte teórica de la planeación de sistemas de transporte público, con la práctica jurídica de la legislación de transporte y tener una sensibilidad adecuada para conciliar los intereses de los transportistas con los del usuario de transporte público, orientando a los concesionarios, en esta etapa a la formación de empresas de transporte".

TOMA FUERZA LA ASOCIACIÓN MEXICANA DE AUTORIDADES DE MOVILIDAD

REDACCIÓN: IVONNE ARRIAGA

Los antecedentes

Una gran polémica se generó a finales del mes de diciembre de 2016, cuando el Gobierno Federal anunció el incremento de 20% a las gasolinas a partir del 1 enero de 2017; la noticia causó una gran molestia entre la sociedad la cual manifestó su rechazo al considerar que el alza representaría un golpe a la economía.

Al tratar de explicar las razones que motivaron estos incrementos, diferentes actores políticos principalmente del Partido Revolucionario Institucional (PRI), alzaron la voz para defender lo que para ellos era insostenible (refiriéndose al subsidio a las gasolinas).

José Antonio Meade, Secretario de Hacienda y Crédito Público, expresó a través de su cuenta de twitter: "Al país le costó, por ejemplo, en 2011 más de 196 mil millones de pesos mantener precios artificialmente bajos", ello al dar respuesta a un usuario de la red social quien abiertamente reclamo el alza.

Las opiniones de políticos, especialistas, asociaciones, transportistas y de la sociedad en general, permearon en el inicio de un 2017 que al parecer no sería fácil. En este sentido, diversas instancias como la Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad, la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones (ANPACT) y WRI México, entre otras, realizaron numerosas acciones para manifestar su rechazo a la medida y otras para proponer soluciones para tratar de sobrellevar el alza.

Uno de los sectores que en este sentido se vio más afectado, fue el del transporte público de pasajeros. Asociaciones transportistas y líderes del ramo, alzaron la voz para pedir a las autoridades su intervención a fin de hacer menos crítica la situación originada por el incremento.

Derivado de los hechos anteriormente señalados, surgió el Primer Encuentro de Autoridades de Movilidad con el propósito de "evaluar el impacto del incremento en los precios de los combustibles en los servicios de transporte e identificar las principales líneas de acción que en conjunto se deben promover para modernizar el transporte público e impulsar la movilidad sustentable".

De los trabajos realizados en este primer encuentro, se firmó el acuerdo de establecimiento del Pacto Nacional de Autoridades por la Movilidad, que fue integrado por el aval de instancias de movilidad de los estados de Chihuahua, Ciudad de México, Coahuila, Colima, Durango, Hidalgo, Michoacán, Morelos, Veracruz, Guanajuato y Baja California. A este pacto se han ido sumando entidades como Tlaxcala, Sonora, Nuevo León y Puebla.

Objetivos del pacto

"Lograr un trabajo conjunto y unificado de los estados, la industria y la sociedad civil para que México avance hacia un modelo de movilidad sustentable con la concurrencia y compromiso del Gobierno Federal".

"Por movilidad sustentable nos referimos al movimiento de personas y sus mercancías en interacción con espacios físicos, haciendo uso de la infraestructura y diferentes modos de transporte, privilegiando la movilidad no motorizada y el transporte público".

"Lo que aquí se inicia este día es fundamental para compartir mejores prácticas, para iniciar una coordinación nacional con todas las autoridades de transporte que actualmente no existe por parte del Gobierno Federal", citó durante su intervención Miguel Elizalde Lizarraga, Presidente Ejecutivo de la ANPACT.

> "El sistema de movilidad debe garantizar el acceso equitativo, seguro, eficiente y sustentable a la ciudad a través de los servicios de transporte y movilidad. En esta primera fase, este compromiso se debe ver cristalizado en la disposición de recursos de las partes para una inversión que garantice la modernización y transformación del transporte público urbano de pasajeros".

Creación de la Asociación Nacional de Autoridades de Movilidad

Posterior al Encuentro de Autoridades por la Movilidad y el Pacto, se estableció la creación de la Asociación Nacional de Autoridades de Movilidad, la cual tiene entre sus objetivos los de fomentar el desarrollo del fortalecimiento institucional, la producción de información técnica para la construcción de políticas públicas, el intercambio de experiencias y el fortalecimiento de los esquemas de financiamiento.

La Asociación Nacional de Autoridades de Movilidad (ANAM) contará con la representación del gobierno federal y del poder legislativo y estará conformada por los titulares de las Secretarías de Movilidad estatales o sus "equivalentes", además de funcionarios municipales que cuenten con atribuciones de decisión en materia movilidad y transporte.

Los actores de la Movilidad

Durante el Primer Encuentro de Autoridades de Movilidad realizado en la Ciudad de México, Rufino H León Tovar, titular de la Secretaría de Movilidad y de Transporte de Hidalgo, calificó a este esfuerzo como inédito y sin precedentes a nivel nacional. Destacó que cada peso que se invierte en transporte público impacta en temas de trascendencia como la sustentabilidad, turismo, desarrollo económico y calidad de vida. Indicó que es prioritario homogeneizar el tema de la movilidad a nivel normativo e institucional y celebró la coincidencia de esfuerzos y el trabajo conjunto que se deriva en beneficio de la movilidad y transporte del país.

Gisela Méndez, Secretaria de Movilidad de Colima, expresó que los estados y municipios a través de sus representantes en materia de movilidad y transporte, han mostrado su compromiso y voluntad, para que a través de un trabajo conjunto y unificado con la industria, la sociedad civil, el gobierno federal y las instancias legislativas se avance hacia un modelo de movilidad sustentable.

En su intervención Jorge Messeguer Guillén, titular de la Secretaría de Movilidad y Transporte de Morelos, reconoció que la movilidad es un derecho humano que tiene que ver con la sustentabilidad, con la equidad, la política social y el desarrollo y como un derecho que los gobiernos deben brindar a sus gobernados.

A lo largo de este 2017, han sido diversos los estados del país en donde se han reunido las autoridades de transporte y movilidad con el propósito de compartir sus experiencias y promover mejores prácticas que permitan estar a la vanguardia en el tema de transporte público.

La agenda de esta nueva Asociación

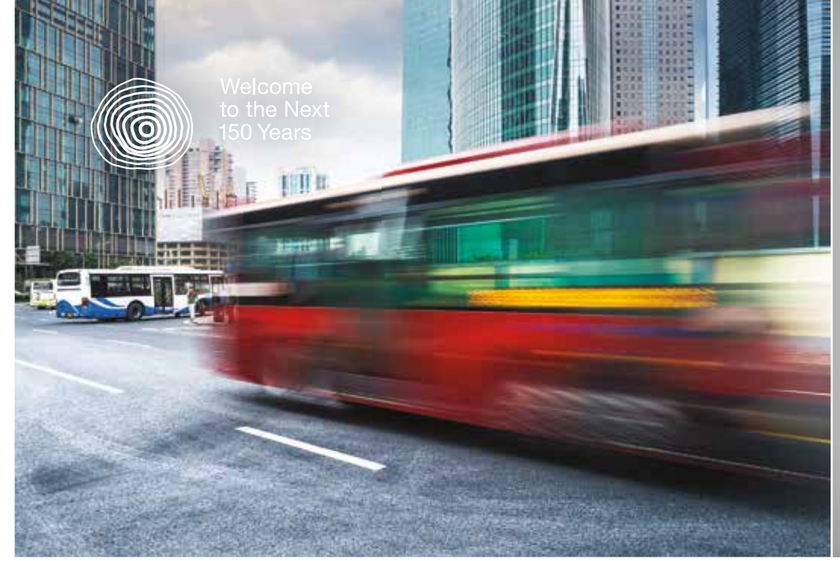
Después de hablar sobre la importancia de una buena movilidad ante una emergencia derivada de un desastre natural, los representantes de las instancias del transporte de los estados, conversaron sobre resiliencia en movilidad tras los sismos del pasado 7 y 19 de septiembre.

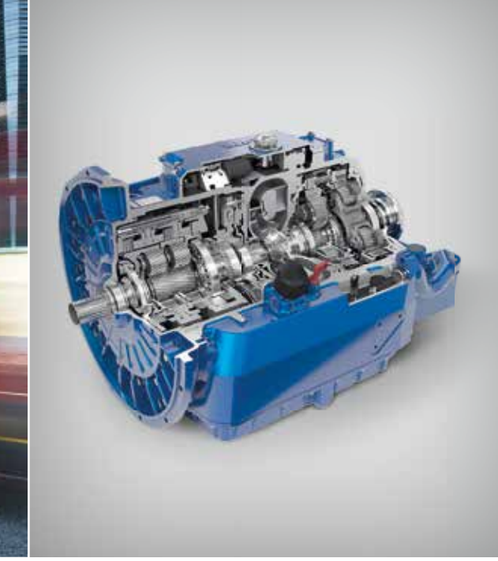
Expresaron que una situación como la que se vivió en la ciudad de México, por ejemplo, no puede volver a ocurrir, "debemos de estar preparados a través de protocolos que nos permitan movernos y no quedarnos detenidos tres o cuatro horas".

El primer paso para la AMAM, se dijo, es lograr un presupuesto etiquetado para la transformación del transporte de 3 mil 400 millones de pesos para el próximo año.

Este dinero sería utilizado exclusivamente para dotar de recursos federales enfocados en transporte y movilidad como los fondos Metropolitano y de Impulso a la Movilidad. Cabe destacar que, pese a que el Fondo de Impulso a la Movilidad lleva dos años autorizado, hasta la fecha no se le han asignado recursos, de acuerdo con el diputado federal.

Actualmente la AMAM reúne a 17 autoridades de movilidad y transporte estatales y dos municipales; el escenario del Congreso de Ciudades y Transporte fue útil para que esta asociación demandara la urgencia de integrar las legislaciones de los tres niveles de gobierno y la necesidad de tener una sociedad civil fortalecida e integrada en los procesos de transformación del transporte público de las ciudades mexicanas.





DIWA.6
La Mejor Transmisión Urbana

Mantenga su flota trabajando de forma eficiente, confiable y económica con DIWA.6 – la transmisión automática que está revolucionando el transporte urbano.

Nuestra tecnología de punta ofrece disminución en consumo de combustible y emisiones, así como mayor confiablidad y vida útil. Diseñada para trabajar a menores temperaturas y desempeñarse en los ambientes más extremos, la DIWA.6 fue creada para mantener su negocio en movimiento, contando con el soporte del eficiente servicio Voith.

Un vistazo a la DIWA.6:

- Mejora en ahorros de combustible
- Mayor confiabilidad
- Desempeño en ambientes extremos
- Menos cambios de marcha y manejo más suave
- Reducción en ruido, CO_2 y NO_x
- Presión de operación variable
- Fácil mantenimiento

DIWA.6: La tecnología que necesita para el mejor desempeño a su flota.

voith.com/DIWA6

VT-1043

VOITH
Inspiring Technology for Generations

7 MEDIDAS PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

REDACCIÓN: ONU-HABITAT

De acuerdo al estudio del Índice de las Ciudades Prósperas (CPI), el cual realizó ONU-Habitat con el apoyo de Infonavit en 153 municipios de la República Mexicana, se detectó que aunque la mayoría de la población se mueve en transporte público, el modelo actual de las ciudades del país ha privilegiado el uso del automóvil particular, lo que ha favorecido la expansión urbana desmedida y ha impactado negativamente en el desarrollo de sistemas de transporte público de calidad.

En las próximas décadas gran parte del crecimiento demográfico en México será urbano, lo que significa que en 2030, el país contará con 961 ciudades que concentrarán 83.2% de la población nacional. De prevalecer el patrón territorial expansivo, podría avizorarse un incremento en las distancias, tiempos y costos de los traslados urbanos; crecerán las externalidades negativas y se requerirá de mucha mayor inversión para lograr mayor conectividad espacial.

Por otra parte, si persiste el enfoque de movilidad que impulsa el uso del automóvil, se agudizarán las afectaciones al medio ambiente y la desigualdad socio-económica, considerando la tendencia de que las ciudades concentren cada vez más población de bajos ingresos.

Es por ello que la movilidad debe considerarse como un asunto político de la más alta prioridad, ya que los habitantes, en especial los más pobres, llegan a gastar hasta 50% de su ingreso familiar tan solo en transporte. Adicionalmente, los automóviles particulares generan el 18% de las emisiones de CO_2, principal gas causante del efecto invernadero. Este fenómeno podría costar al país el 6% del PIB si no se toman las medidas de prevención adecuadas. Actualmente en las cinco Zonas Metropolitanas del país, las pérdidas por externalidades negativas alcanzan el 4% del PIB.

Si bien se han dado pasos importantes para la creación de políticas de movilidad, es primordial promover acciones coordinadas en todos los órdenes de gobierno, como estrategias que desincentiven el uso del automóvil y faciliten modos de transporte no motorizado; que fomenten el uso del transporte público de bajo consumo energético; que impulsen el modelo de ciudad compacta con usos de suelo mixtos compatibles, así como el esquema de calle completa como un medio para favorecer la accesibilidad universal y generar condiciones adecuadas para la movilidad de personas y mercancías.

En este sentido proponemos siete medidas de movilidad sostenible:

01. Apoyar la realización de estudios, a nivel ciudad y de aglomeraciones urbanas, para establecer estrategias integradas de movilidad sustentable (transporte público, peatón, ciclovía), con el propósito de reducir el uso del automóvil y concretar proyectos de transporte público que reduzcan tiempos y costos de traslado, todo ello asociado directamente con las estrategias de desarrollo urbano, considerando la capacidad de gestión y participación de las organizaciones sociales.

02. Elaborar normas y lineamientos nacionales para establecer en el sistema de planificación urbana y de ordenamiento ecológico, a nivel municipal, de aglomeración urbana y metropolitano, la gestión de la movilidad urbana como uno de sus ejes rectores.

03. Establecer un sistema de información que considere la medición sistemática de indicadores relacionados con la movilidad (destacando por ejemplo, kilómetros-vehículo recorridos, origen-destino de viajes, impactos en la productividad y en el ingreso, etc.).

04. Acordar con las instancias federales y estatales, el financiamiento necesario, para emprender junto con transportistas, los proyectos de reestructuración, modernización e integración física, operacional y financiera del transporte público en ciudades y aglomeraciones urbanas, tomando en cuenta sus condiciones socio-económicas y ambientales específicas.

05. Fortalecer la capacidad financiera municipal mediante estrategias de gestión de la movilidad con instrumentos específicos como cargos por congestión, regulación del estacionamiento, entre otros, con el fin de obtener recursos para invertir en transporte público y no motorizado.

06. Elaborar normas, lineamientos y metodologías de aplicación nacional para establecer programas de seguridad vial, que incorporen el reconocimiento y responsabilidad de conductores de transporte de servicio público, asociando programas de capacitación para la prevención de accidentes, cultura cívica y vial; igualmente, proyectos para abatir la accidentalidad, destacando los de reingeniería de cruceros peligrosos, señalización y pintura.

07. Establecer sistemas de incentivos para compartir el automóvil individual y/o privado, que sea asumido por los gobiernos locales y que les permita realizar gestiones con empresas locales, centros educativos, centros de comercio, servicios y el sector público en general.

En 2030, el 80% de la población mexicana vivirá en ciudades, por lo tanto, la movilidad es uno de los problemas más urgentes a resolver, ya que su eficacia resultará esencial para la vida y economía de las personas, instituciones y empresas del país.

22 AUTOBUSES BIARTICULADOS PARA LA LÍNEA 1 DEL METROBÚS

REDACCIÓN: AMTM

Con una inversión de 206 millones de pesos, se amplía la capacidad de transporte de la Línea 1 de este sistema

El pasado 25 de octubre, en el marco de la puesta en operación de 33 nuevas unidades para el sistema Metrobús de la Ciudad de México esta mañana en el edificio de la Jefatura de Gobierno, la empresa operadora de la Línea 1 Corredor Insurgentes SA de CV (CISA), incorporó 22 nuevos autobuses biarticulados, marca Volvo, modelo 7300 y tecnología Euro V.

Estos nuevos autobuses sustituyen a 28 unidades con los que se inició el servicio hace 12 años, por lo que el esquema de sustitución comprenderá la puesta en operación de otras 18 unidades que serán incorporadas en el año 2018, hasta sumar 40 nuevos buses.

Las nuevas unidades tiene una capacidad para 240 pasajeros y utilizan Diesel Ultra Bajo Azufre (UBA), de 15 partes por millón (ppm), además de UREA como catalizador de emisiones contaminantes, lo que las hace amigables con el medio ambiente.

El director general de CISA, Jesús Padilla Zenteno, destacó que año con año se van cumpliendo compromisos de la empresa operadora para con los ciudadanos, de tal forma que "sin temor a equivocarnos, hoy estamos dando un servicio de muy alta calidad en la Ciudad de México".

La inversión de éstas 22 unidades es cercana a los 206 millones de pesos y su puesta en operación amplía la capacidad de transporte de pasajeros en Línea 1 de Metrobús en más de 100 mil pasajeros al día, lo cual significa un incremento en la capacidad de 20 por ciento y desahogará las altas ocupaciones en horas pico.

La flota de la Línea 1 del Metrobús que corre por la Avenida de los Insurgentes pasó así de 25 autobuses biarticulados que operaban en 2012 a 78, de los cuales 27 son de la operadora CISA.

De esta forma, más de la tercera parte de la flota del corredor ya es de autobuses biarticulados, con lo que se da cumplimiento al compromiso del Gobierno de la Ciudad de México y de la empresa concesionaria de mejorar el servicio y abatir las altas ocupaciones, puesto que, se estima, estará garantizada una ocupación no mayor al 5 por ciento en las horas pico.

Además, agregó Padilla Zenteno, la nueva flota está equipada con computadoras multiplexadas que controlan el motor, transmisión, frenos, puertas, articulación y sistema eléctrico lo que mejora la seguridad de usuario.

CISA como Empresa Socialmente Responsable tiene el firme propósito de consolidar e impulsar sus acciones como una organización que entiende su papel en la comunidad y asume principios que contribuyen a elevar la calidad de vida de los miles de usuarios que día a día viajan en el sistema Metrobús.

> Hoy CISA se distingue no sólo por brindar un buen servicio, sino que también ofrece a sus colaboradores condiciones adecuadas de trabajo, impulsa diversas acciones que benefician a la comunidad de su entorno y se preocupa de que su actividad genere el menor impacto posible al medio ambiente.

CISA se ha ocupado por tener un impacto positivo en la comunidad en la que desarrolla sus actividades, al promover la movilidad sustentable, impulsar programas en coordinación con asociaciones civiles como: cursos de verano para niños, campañas de salud visual, gestión de servicios urbanos, mejoramiento de luminarias, pinta de fachadas y asesoría jurídica, entre otras.

Gracias a la preferencia de sus usuarios, Metrobús ya representa el segundo eje articulador del transporte de superficie, después del STC Metro, así como una alternativa que está dando respuesta a los problemas de movilidad en la Ciudad de México.

AMTM
Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad

La Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad A. C. (AMTM), en su carácter de instancia civil especializada en promover y propiciar la vinculación y la concertación de acuerdos entre los actores involucrados en el transporte público de pasajeros y la movilidad en las ciudades de México, comprometida en buscar y promover soluciones integrales y de amplio beneficio social, convoca a participar en el:

9° PREMIO Nacional de Transporte Urbano y Movilidad 2018

Cuyo objetivo es impulsar el análisis y la generación de propuestas de solución a la problemática de la movilidad urbana, y de los sistemas y empresas de transporte público de pasajeros en los centros urbanos de nuestro país, considerando los aspectos que en orden de prioridad se enlistan enseguida:

- Tarifarios y de política tarifaria.
- Financieros y de financiamiento para el transporte público.
- Operativos, relativos a los servicios de transporte y la infraestructura vial.
- Sustentabilidad, sostenibilidad y competitividad de la movilidad urbana y del transporte público.
- Planeación de la movilidad y su vinculación con otros procesos de planeación urbana.
- Institucionales, normativos.
- Innovación, tecnología, equipamiento e infraestructura.

BASES

1. PARTICIPANTES

Podrán participar estudiantes, académicos, investigadores y consultores independientes, autoridades de los tres órdenes de gobierno, empresas proveedoras de bienes y servicios vinculadas con el transporte, organizaciones de la sociedad civil y en general personas o instituciones interesadas en mejorar los sistemas de transporte público en las cuidades mexicanas.

2. CATEGORÍAS

A) Proyectos de investigación y Tesis de Grado

B) Ensayos

3. PRESENTACIÓN DE LOS TRABAJOS

A) Los trabajos serán firmados y entregados bajo seudónimo.

B) En ambas categorías, se entregarán dos sobres cerrados. El primero con el trabajo y un resumen del mismo con un máximo de 500 palabras, y disco compacto o memoria USB con los archivos del trabajo y del resumen, en formato pdf; el segundo sobre contendrá los datos personales del autor o autores: nombre y dirección completa, un número de teléfono celular y correo electrónico. Cada sobre deberá rotularse con la Leyenda ***"9° Premio de Transporte Urbano y Movilidad 2017"***, el nombre del trabajo, la categoría en la que participa, y el seudónimo.

C) Los proyectos de investigación y tesis de grado deberán tener una extensión mínima de 60 cuartillas sin contar índices, bibliografía ni anexos documentales y estadísticos. En el caso de las tesis pueden entregarse los ejemplares impresos conforme a las especificaciones de la Institución Educativa correspondiente.

D) Los ensayos deberán tener una extensión minina de diez cuartillas sin contar índices, bibliografía ni anexos documentales y estadísticos.

4. RECEPCIÓN DE LOS TRABAJOS

Los trabajos deberán enviarse o entregarse en:

Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad. A.C. Dr. Atl No. 139, Col. Santa María la Ribera, Delegación Cuauhtémoc, C.P. 06400, Ciudad de México.

El plazo de recepción de los trabajos queda abierto desde la publicación de la presente convocatoria hasta el viernes 30 de marzo de 2018.

5. JURADO CALIFICADOR Y PUBLICACIÓN DE RESULTADOS

El jurado calificador estará integrado por investigadores y especialistas. El fallo del jurado será inapelable.

La notificación de resultados oficiales y la entrega de premios se realizarán en el marco del ***10° Congreso Internacional de Transporte y Movilidad 2018***, organizado por la Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad.

6. PREMIOS

Para la categoría de Proyectos de Investigación y Tesis de Grado: Primer lugar *50 mil pesos M. N.*

Para la categoría de Ensayos: Primer Lugar *25 mil pesos M.N.*

Todos los autores obtendrán constancia por su participación.

7. DERECHO DE AUTOR Y PATRIMONIALES

El autor o autores de los trabajos participantes mantendrán los derechos autorales; sin embargo, la AMTM podrá en todo tiempo difundir, promover y publicar, sin fines de lucro, los trabajos concursantes, citando al autor o autores.

8. INFORMES E INSCRIPCIONES

El Comité Organizador del premio recibirá comentarios o dudas sobre estas bases hasta el cierre de la presente convocatoria en el correo electrónico ***premio2018@amtm.org.mx***, o al teléfono:
(55)29 74 20 30.

Cualquier asunto no previsto en la presente Convocatoria será resuelto por el Comité Organizador.

/AMTM.AC @AMTM_AC AMTM.AC www.amtm.org.mx

CIT 2018

AMTM
Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad

10° Congreso Internacional de Transporte

19 - 20 - 21 de abril 2018

La Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad (AMTM) cumple 10 años de vida colaborando al desarrollo y mejoramiento del transporte y la movilidad en los centros urbanos de nuestro país, convocando la suma de esfuerzos y propuestas de los actores en el tema.

Le invitamos a formar parte del 10° Congreso Internacional de Transporte y Movilidad (10o.CIT), como patrocinador y coorganizador, en un evento que ha ganado presencia y difusión, y que se ubica como el mejor en su tipo en México y uno de los más destacados en América Latina.

Los esperamos en abril del 2018, en la Ciudad de México, en el 10o. CIT, un espacio donde podrá promover sus bienes y servicios, ofrecer visibilidad de marca, potencial de clientes, y generación de negocios.

Más información:

/AMTM.AC @AMTM_AC AMTM.AC www.amtm.org.mx

Dirección: Dr. Atl No. 139, Col. Santa María la Ribera, Delegación Cuauhtémoc, C.P. 06400, Ciudad de México. ***Teléfono:*** (55) 29 74 20 30

CONSEJOS

PARA MANTENER EN CONDICIONES ÓPTIMAS LA FLOTILLA DE AUTOBUSES DE PASAJEROS

REDACCIÓN: VÍCTOR MARTÍNEZ GUALITO

Una de las principales acciones que se deben de llevar a cabo para conservar y mantener en condiciones óptimas la flotilla de autobuses de transporte de pasajeros, consiste en realizar un análisis sobre la actividad y conocimiento del equipo que tienes a cargo, así como la infraestructura que de inicio respalde esta actividad.

CONSEJOS

1

Equiparar para la elección de la flota que se va a adquirir de acuerdo a las condiciones de: tecnología, refaccionamiento, apoyo técnico, centros de distribución. Todo ello con el afán de proyectar los cálculos para su sostenibilidad

2

Asesoría por parte de los proveedores y distribuidores para atender recomendaciones y realizar las previsiones necesarias para el mantenimiento, considerando su balance de rendimiento del parque o la maquinaria utilizada.

3

Conocer muy bien la actividad a realizar (las cargas, el tiempo de trabajo, disponibilidad de flota, tiempos muertos, recursos, refacciones, etc.) Esto nos ayudará a decidir qué tipo de flota o maquinaria debemos adquirir para que cumpla con las expectativas en cuanto a la producción deseada

4

Otro factor que influye considerablemente en la aplicación del mantenimiento, son los recursos humanos, y la infraestructura con la que se cuenta desde un principio. Debemos tomar en consideración en un inicio este factor para poder incorporar al tiempo mayor cantidad de personal y generar un grupo que en base a la experiencia y conocimiento adquiridos en las capacitaciones enseñe al nuevo personal, generando incentivos de productividad y calidad desde el arranque para fomentar en los trabajadores hábitos positivos de orden, limpieza, registro, etc.

5

La siguiente actividad indispensable es el registro de todos los trabajos del equipo, ya que aunque se aplique la garantía debemos empezar a llevar a cabo la estadística de fallas recurrentes para la ejecución de campañas o mejoras al producto

CONSEJOS

6

De estos registros se parte para llevar a cabo el crecimiento del taller, en infraestructura y recurso humano.

7

La capacitación también es primordial y la debe de proporcionar el proveedor de los equipos, así como los proveedores especializados para que nuestro personal permanezca comprometido hacia su trabajo y la empresa, lo cual también coadyuva en la seguridad del trabajo al estar consciente sobre su desempeño

8

la remanufactura es la que también debe de dar resultados de autosuficiencia y a que exista una fortaleza en la capacitación interna, llevar mejoras constantes en nuestros procesos, generar cambios para que el personal de soporte técnico se habitúe a los retos y afronte nuevas formas de trabajo y evite quedarse rezagado y en desuso.

9

De igual forma, se debe de contemplar el apoyo de suministro e inventario del material que se requerirá para los servicios que debe de ofrecer el taller, garantizando que exista la disposición y entrega de forma oportuna de los materiales

10

Llevar un registro individual por cada autobús donde se elaboren reportes de los trabajos de mantenimiento, ya sea preventivo o correctivo y de las recomendaciones que deban de generarse. Porque, aunque no se crea, los autobuses también tienen un sello característico en sus condiciones mecánicas

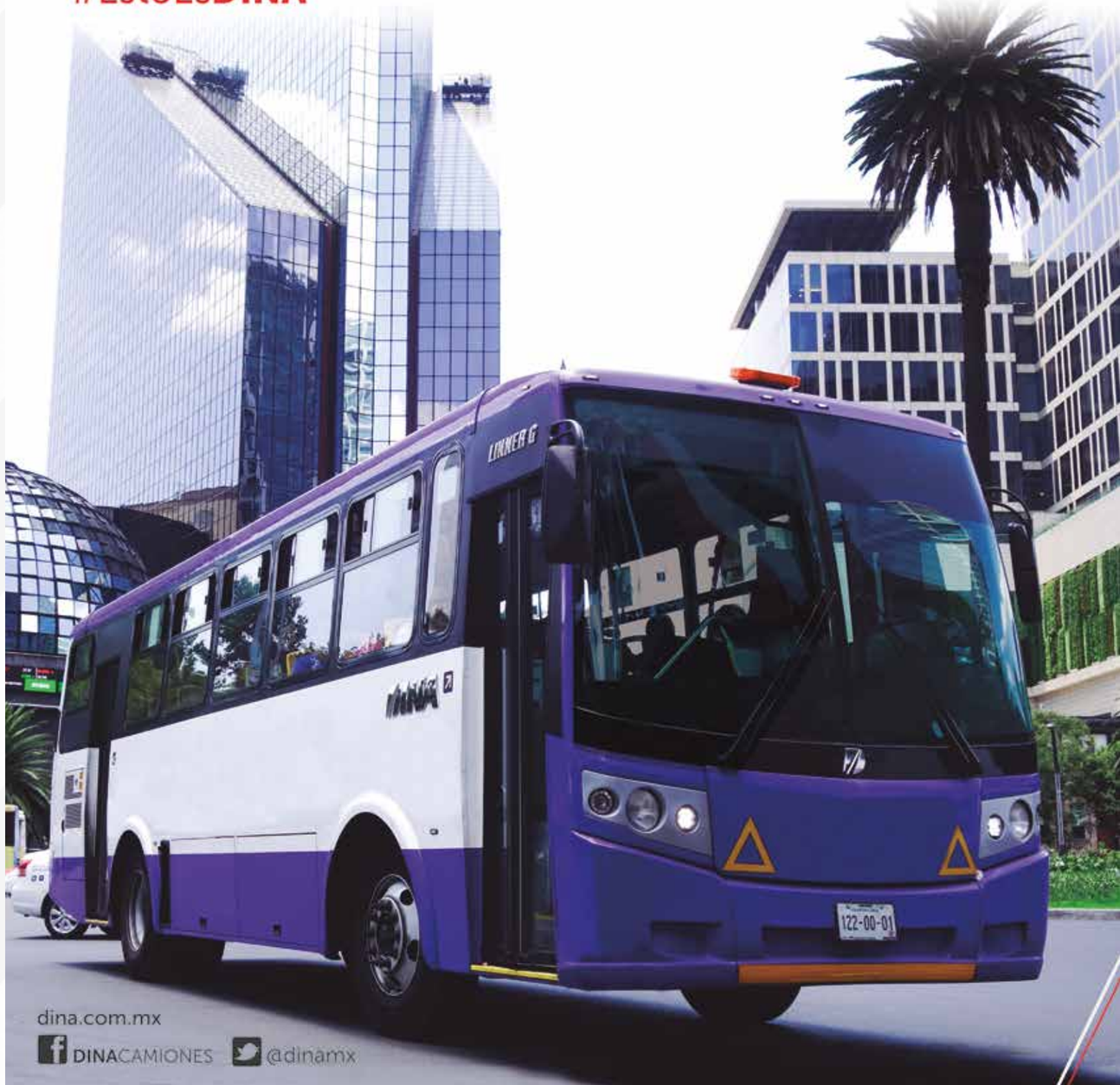
11

Poseer un sistema de información y comunicación eficiente, en el cual desde el personal técnico hasta el responsable del área de Mantenimiento se encuentren conectados y retroalimentados con: órdenes de trabajo, bitácora de autobuses, programación, etc.

DINA

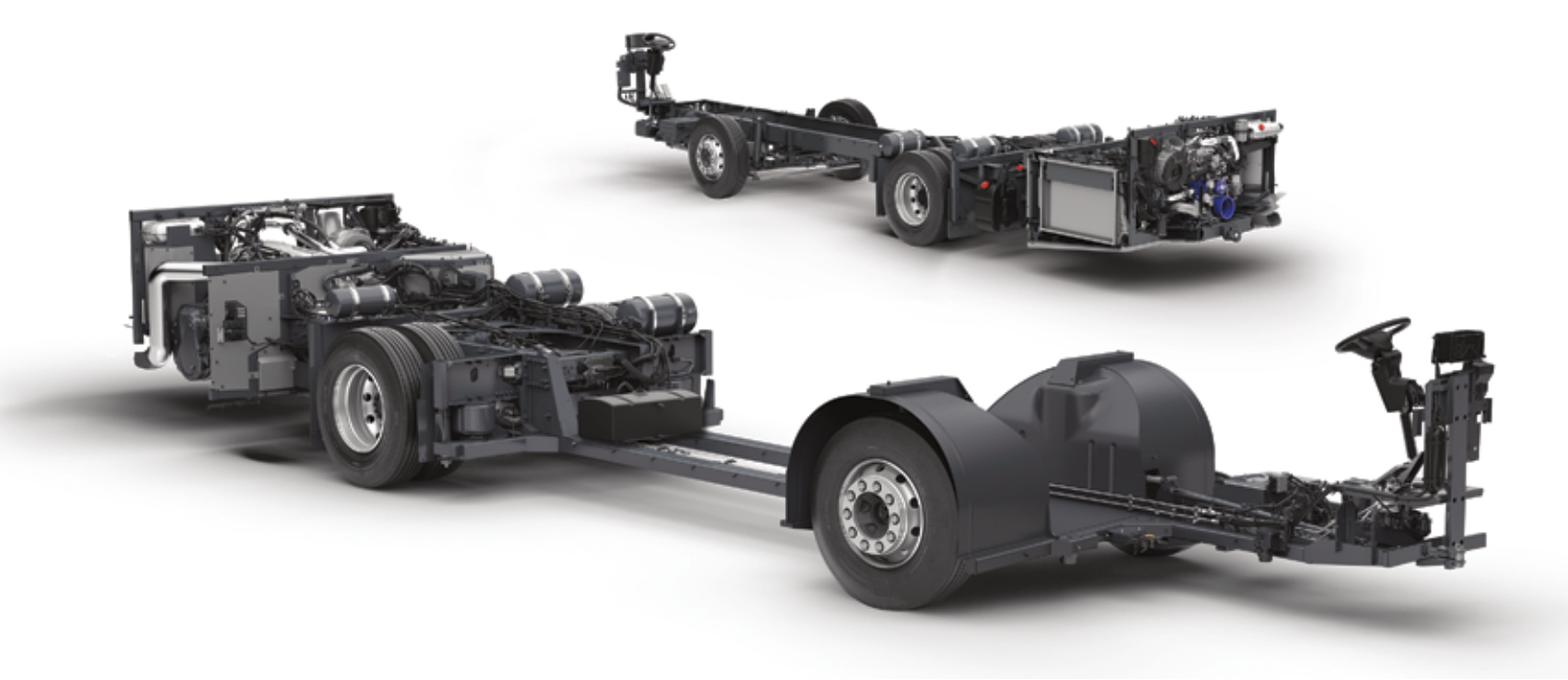
Somos una Compañía comprometida con la innovación, el medio ambiente, rentabilidad, el reto tecnológico y la responsabilidad social.

#EstoEsDINA



dina.com.mx
DINACAMIONES @dinamx

CHASIS VOLVO
B8R/B8RLE EURO 6



El chasis **Volvo B8R y B8RLE Euro 6** es la respuesta efectiva a la contingencia ambiental de implementación inmediata, ya que no requieren del desarrollo de infraestructura para su operación.

Un autobús a diésel es 42% más eficiente en uso de energía que un autobús a gas natural en razón de contenido energético, peso del vehículo y ciclo de combustión. El diésel genera menos emisiones de CO2 por su mayor eficiencia energética.

En el camino hacia la electrificación del transporte público, el diésel **Euro 6** es la mejor opción ya que permitirá cambiar a la electromovilidad, sin la necesidad de invertir en costosas infraestructuras de combustibles fósiles, permitiendo tener una mejor calidad del medio ambiente ya que esta tecnología tiene una reducción de hasta un 95% de NOx y hasta un 98% de material particulado (PM) comparado con unidades circulando en la CDMX.

www.volvo.com
servicioaclientes@volvo.com
Tel. 01 800 88 VOLVO(86586)