Transporte y Ciudad

FORO DE LA MOVILIDAD

El transporte público ESTÁ EN RIESGO

URGE ATENCIÓN INMEDIATA

Mercedes-Benz® es una marca de Daimler.

Tecnología, calidad y gran diseño,
así son nuestros Autobuses.
#SúbeteAlMercedes

autobusesmercedesbenz.com.mx
MercedesBenzAutobuses

Postventa Autobuses
Estamos donde tú estés.

Mercedes-Benz
The standard for buses.

IMPULSANDO CIUDADES SUSTENTABLES

EL VALOR ESTA CON SCANIA

EURO 6

GAS Y DIÉSEL

/ Scaniamx
/ Scaniabusesmx
/ Scania México

scania.buses@scania.com
www.scania.com.mx

SCANIA

DIRECTORIO

Transporte & Ciudad
Foro de la Movilidad

- Presidente del Consejo Directivo y Coordinador de Relaciones Institucionales
  Nicolás A. Rosales Pallares
- Socio Fundador y Ex Presidente del Consejo Directivo de la AMTM
  Jesús Padilla Zenteno
- Socio Fundador
  † José Arturo Moreno Trejo
- Director Ejecutivo
  Nicolás Mejía Pedroza
- Coordinadora de Relaciones Empresariales y Publicidad
  Midalia Leyva Gúzman
- Coordinador de Comunicación Social
  Eugenio de la Cruz
- Jefe de Información
  Daniel Castañeda Muñoz
- Edición
  Tania Castro Escobar
  Victor Martínez Gualito
- Colaboradores
  Thalía Hernández
  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 22, Febrero 2022, es publicada y distribuidapor la Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad (AMTM), con domicilio en Calle Dr Atl 139, Col. Santa María La Ribera, Alcaldía 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.

EDICIÓN #22, FEBRERO 2022

CONTENIDO

06 REDEFINIR Y TRANSFORMAR la movilidad

10 APOSTAR POR UN SISTEMA DE GOBIERNO DIFERENTE
Entrevista con:
Mario Silva
Director General del Instituto Metropolitano de Planeación del Área Metropolitana de Guadalajara

14 EL AUTOBÚS INTEGRAL DE SCANIA, **CityWide** se encuentra en pruebas para la nueva plataforma eléctrica Scania Volt

16 APOSTAR POR NUEVOS ESQUEMAS financieros para el transporte

20 MÉXICO ANTE EL RETO DE UNA MOVILIDAD incluyente y con visión de género

24 LAS APPS: EL FUTURO PARA EL DESARROLLO del transporte y la movilidad

28 EL TRANSPORTE PÚBLICO está en riesgo urge atención inmediata

33 NECESARIOS MÁS OBSERVATORIOS CIUDADANOS de movilidad vinculantes

36 LA TENDENCIA hacia una movilidad conectada

41 TRANSPORTE PÚBLICO no es causa de contagios

REPORTAJE CENTRAL

TRABAJAN CONCESIONARIOS EN REESTRUCTURA DE TRANSPORTE

45

EDITORIAL

LIC. NICOLÁS ROSALES PALLARES
PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN MEXICANA DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD (AMTM)

REPLANTEAR E INNOVAR EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE

A dos años de la pandemia de SARS-CoV-2 el mundo se ha conmocionado y cambiado. La movilidad urbana no es una excepción: Con descensos de hasta el 80% en el número de viajeros, el transporte público se ha visto especialmente afectado. Las autoridades y operadores de transporte están haciendo todo lo que pueden para enfrentarse a los retos inmediatos que el virus ocasionó. Es una realidad que la pandemia ha cambiado muchas cosas y, entre ellas, nuestra forma de desplazarnos por las ciudades.

La situación actual por la pandemia del COVID-19, ha llevado a que las dinámicas de la población cambien, y también los hábitos en la movilidad para cada contexto territorial; por lo tanto, las problemáticas se vuelven otras y las necesidades para el transporte público aumentan. La postura de prevención frente a la pandemia, la necesidad de los habitantes de realizar sus viajes, las restricciones para la libre movilidad, la salubridad en las maneras y modos disponibles para realizar estos desplazamientos, han generado nuevas problemáticas afectando la sostenibilidad que se espera en los sistemas de movilidad, ya que el servicio de transporte se debe seguir prestando para garantizar la accesibilidad de todos los ciudadanos a los bienes y servicios, bajo las nuevas condiciones sociales a las que nos enfrentamos hoy día.

Perder de vista esto y no atenderlo de manera prioritaria esperando que las condiciones cambien, llevará a que nuestra estructura de transporte sea cada vez más insostenible en nuestras ciudades, afectando las condiciones económicas, las relaciones sociales y el desarrollo de la región.

A lo largo de la historia, las epidemias han afectado no solo al ser humano sino también al desarrollo y diseño de sus ciudades.

Las ciudades están sufriendo las peores consecuencias de la crisis, muchas de ellas con sistemas de salud sobrecargados, servicios de agua y saneamiento inadecuados y otros servicios como el transporte público.

Hoy tenemos la oportunidad de recuperarnos y mejorar, construyendo ciudades más resilientes, inclusivas y sostenibles, así como la forma en que las vivimos y nos movemos.

A partir de 2020, municipios y entidades locales han necesitado creatividad y resiliencia para responder a la crisis desde la planificación y transformación urbanas.

El informe Cities and Pandemics: Towards a More Just, Green and Healthy Future, de ONU Habitat, explica que muchas ciudades han transformado su infraestructura para potenciar el transporte a pie o en bicicleta con medidas de emergencia contra la crisis sanitaria pero cuyo fin es que tengan un impacto a largo plazo. Muchos municipios han aprovechado la pandemia para cambiar hacia la movilidad activa, fomentando la bicicleta o el desplazamiento a pie.

Mientras miramos hacia el futuro, las ciudades, operadores de transporte público y empresas necesitarán reinventar la movilidad urbana. La continuación del transporte público es fundamental para mantener a los ciudadanos conectados con sus trabajos, colegios y servicios esenciales, especialmente para aquellos que no cuentan con otras alternativas de transporte.

En medio de este panorama social, es necesario fortalecer las estrategias y políticas que inviten a los usuarios a evitar realizar sus desplazamientos en modos como el auto y la moto, que ellos perciben más seguros con el fin de evitar incomodidades y un posible contagio. Si el usuario empieza a buscar como alternativa estos modos, las condiciones de movilidad van a ser cada vez más limitadas y deficientes, la contaminación y la congestión aumentarán, haciendo insostenible la infraestructura existente y los desplazamientos, lo cual estaría acabando con lo avanzado en temas de movilidad sostenible volviendo hacia las condiciones que experimentábamos tiempo atrás.

En las grandes ciudades el transporte público colectivo ha sido el camino más eficiente para mejorar las condiciones de movilidad urbana, en ese caso deberíamos buscar fortalecerlo y no debilitarlo bajo las limitaciones de ocupación actuales. La mayoría de las estrategias y políticas desarrolladas están orientadas a procurar una movilidad más sostenible con su entorno, transformando los territorios positivamente, y buscando su eficiencia a través del tiempo.

Debemos redefinir la manera en que se planean nuestras ciudades y sistemas de transporte e innovar la prestación del servicio .

La recuperación de la crisis ocasionada por el COVID-19 no puede significar "seguir haciendo las cosas como siempre", transformar el sector del transporte para que sea más respetuoso con el medio ambiente después de la pandemia de COVID-19 podría crear hasta 15 millones de nuevos empleos en todo el mundo y ayudar a los países a avanzar hacia economías más verdes y saludables.

REDEFINIR Y **TRANSFORMAR LA MOVILIDAD**

REDACCIÓN

El COVID-19 hizo que la movilidad urbana cambiara posiblemente para siempre, en todas las ciudades del país y del mundo. La demanda de viajes en transporte público o colectivo se redujo en respuesta directa a los cierres de centros escolares que a dos años del inicio de la pandemia apenas intentan volver a las aulas, se cerraron por mucho tiempo restaurantes, centros turísticos y de convenciones, además muchas empresas han apostado al trabajo remoto de manera permanente.

"La movilidad no volverá a ser la misma, estimamos que al terminar la pandemia los viajes en transporte público se recuperarán hasta en un 80 por ciento pero no alcanzaremos el número de viajes que se realizaban pre pandemia", expresó Nicolas Rosales, presidente de la Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad (AMTM).

En los últimos dos años por la dinámica diferente de vida que exigía la pandemia se incrementó de manera significativa la cultura de la movilidad activa, a exigencia de los habitantes las ciudades de todo el mundo apostaron por ciclovías emergentes que ahora son en su gran mayoría fijas, los trayectos caminando se incrementaron y poco a poco las áreas peatonales se han recuperado; en algunos casos se incrementaron y se dotaron de elementos que brindan seguridad y comodidad al peatón, como es la iluminación, cámaras de vigilancia y arbolado.

"La pandemia, el miedo y la inmovilidad transformó todo, se redujo la demanda de viajes en transporte y se profundiza principalmente en los temas financieros, esto hace que se remueva de tal manera el sector que sea necesario pensar en nuevas formas de operar los sistemas de transporte público", comentó Fernando Páez, director de Movilidad Urbana para México y Colombia del Instituto de Recursos Mundiales (WRI).

Los gobiernos, la industria y los transportistas en México han empezado a resentir la reducción dramática de los ingresos por los servicios de transporte público, se frenaron las renovaciones de flotas, algunas rutas han desaparecido, muchos que operan bajo el modelo hombre -camión saben que no resistirán la crisis que aún se ve lejos de llegar al fin, la venta de autobuses cayó drásticamente y el pago de créditos también.

Todo esto exige repensar y transformar la movilidad en las ciudades, ya que de no hacerlo se corre el riesgo de que la motorización se incremente y con ello la contaminación, los accidentes y las muertes viales.

"Es necesario pensar en nuevas formas de operar, con nuevas tecnologías, en nuevas formas de asociarse, en nuevos modelos de negocios, porque los modelos de negocio tradicionales en el transporte público empiezan a estar desgastados'', agregó Páez.

La apuesta por el transporte público

Y es que de acuerdo a la Organización de las Naciones Unidas (ONU), en este proceso de repensar la movilidad en las ciudades, se debe apostar al transporte público, pues es el medio más utilizado por los ciudadanos y un mecanismo de igualdad social, pero debe hacerse con estándares altos de higiene, y poco a poco optar por unidades que se muevan con energía o combustibles limpios.

"Al comprender el papel integral que desempeña el transporte público, por ejemplo, al permitir que los trabajadores se muevan fácilmente entre su hogar y el lugar de trabajo, las ciudades deben elevar los estándares de higiene para abordar el riesgo de infección asociado con el transporte público.

"Con las medidas adecuadas, el transporte público se puede utilizar de forma segura durante una pandemia. Sin embargo, los gobiernos de las ciudades deberán realizar esfuerzos económicos para evitar que colapsen los servicios y comunicar las medidas adecuadas para tranquilizar a los usuarios y restaurar la confianza en el transporte público", se lee en su reportaje, La nueva movilidad.

En este urgente y necesario replanteamiento de la movilidad en México, tanto WRI, AMTM y autoridades y expertos, han coincidido en que los modelos de negocios deberán cambiar, se deberá apostar con urgencia en la implementación de un plan de rescate a corto, mediano y largo plazo, que permita un servicio de calidad, sustentable y financieramente sano.

"Urge atender de manera inmediata la crisis. Los sistemas de transporte hacen ciudades más incluyentes, tienen un beneficio para cerrar la brecha de inequidad. Se requieren servicios con cobertura y calidad, y garantizar (el uso de) tecnologías con la menor afectación al medio ambiente", afirmó el representante del WRI.

"El tema tarifario ya está sobrepasado, no podemos pensar que con una tarifa el sector salga de la crisi y se modernice, tenemos que perderle el miedo al tema de subsidio o subvenciones destinados a la mejora de los sistemas; creo que las autoridades deben apostar por esta alternativa con reglas claras de operación, y un seguimiento puntual de su ejecución", dijo Nicolas Rosales.

La Asociación Mexicana de Autoridades de Movilidad (AMAM), estima que en México más del 70% de la población se mueve en transporte público, mientras que apenas el 15% de los viajes se realizan en transporte privado; sin embargo, hasta el 2020 la inversión en movilidad fue en un 75% para infraestructura para el auto.

Movilidad activa

Los cambios que se han registrado en los modos de movilidad, también exigen que los gobiernos apuesten por modelos de movilidad activa, como las áreas adecuadas y seguras para el uso de bicicletas, patinetas, patines o cualquier tipo de scooter, además de espacios para el peatón.

La ONU señala que en todo el mundo "caminar y andar en bicicleta han demostrado ser alternativas bienvenidas para muchos habitantes urbanos durante la pandemia".

Un cambio significativo fue la proliferación del transporte no motorizado, provocada tanto por las regulaciones públicas como por las respuestas individuales. En un contexto en el que el distanciamiento social era fundamental, la bicicleta ofrecía la posibilidad de un transporte urbano seguro debido a la separación natural que proporciona entre los usuarios. Estos modos también cobraron más importancia en algunas ciudades, ya que se restringió o desalentó el uso de vehículos motorizados privados, y muchos que optaron por caminar distancias cortas o usar la bicicleta por miedo a las aglomeraciones en el transporte público seguirán utilizando estos medios, incluso cuando la pandemia esté controlada.

"La pandemia abrió la ventana de lo inesperado y en consecuencia las personas en lo general, gobiernos y diversos sectores privados dimensionaron y asimilaron la relevancia de cambiar de hábitos, dentro de ellos apropiarse de esquemas de movilidad activa y lo que implica una movilidad local en atención a las necesidades de cada uno. Esto es relevante porque representa reforzar el esquema de movilidad pertinente con respecto a lo que tenemos en puerta: afectaciones por el calentamiento global, la crisis civilizatoria y los límites planetarios sobre utilizados", señaló Victor Alvarado, especialista en Movilidad y Ciudades.

Acciones por una nueva movilidad

En respuesta a la pandemia, en la **Ciudad de México,** de acuerdo con cifras de la Secretaría de Movilidad, los viajes en bicicleta aumentaron 221% durante 2020 y 2021, mientras que los viajes en transporte público y automóvil particular descendieron hasta un 70%. Durante el periodo de la pandemia en la capital del país se han habilitado más de 54 kilómetros en dos ciclovías emergentes para atender el creciente uso de la bicicleta, una de ellas en avenida Insurgentes.

En el **Área Metropolitana de Guadalajara** (AMG) de acuerdo con el Gobierno de Jalisco, en 2021 en un día típico entre semana, se realizan 28,035 viajes en bicicleta en las principales ciclovías de la metrópoli, lo que significa que cada 15 minutos hay 438 viajes que no generan emisiones contaminantes. El AMG cuenta con 41 ciclovías, actualmente son 187 kilómetros de infraestructura ciclista y 116 kilómetros de carriles prioridad.

La movilidad activa en el mundo

En respuesta a la pandemia, la ciudad de **Montreal** creó las "Líneas seguras activas", una red de corredores de transporte accesibles para peatones y ciclistas que representaron 112 kilómetros adicionales de ciclovías y rutas peatonales.

En **Bogotá, Colombia,** se buscó una alternativa creativa a los trenes y autobuses en respuesta a la pandemia, con el desarrollo de 84 kilómetros de ciclovías temporales a principios de 2020 para sumar la extensa red de ciclovías de la

En **Milán, Italia,** el centro de la ciudad se remodelará parcialmente para asignar unos 35 kilómetros de espacio vial a ciclistas y peatones, con límites de velocidad reducidos para los vehículos de motor para garantizar su

En **Bruselas, Bélgica,** todo el núcleo de la ciudad se transformó en una zona prioritaria para ciclistas y peatones.

En **París, Francia,** los carriles para bicicletas se ampliaron de manera similar y se abrieron varias ciclovías de larga distancia planificadas antes de lo previsto.

Muchas de estas medidas serán permanentes y de acuerdo a lo señalado por la ONU esto traerá beneficios multifacéticos y generalizados.

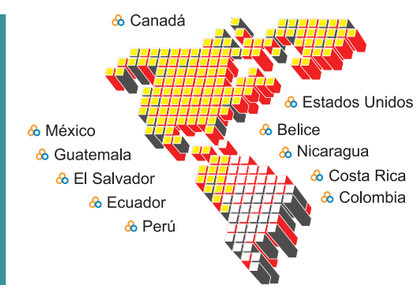
De igual forma, mantener el cambio hacia el transporte no motorizado tiene el potencial de contribuir a estilos de vida activos que mejoren la salud personal y reduzcan las emisiones de CO_2.

Además, las mejoras en las aceras, ciclovías y otras infraestructuras pueden aumentar la seguridad vial al reducir los conflictos entre diferentes modos de transporte, como el que se presenta frecuentemente entre automóviles y bicicletas.

BEA

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

metroVIA Llega bien — Guayaquil, Ecuador

tuzobús — Pachuca, Hidalgo

MEXIBÚS — Valle de México

THE Citi-Bus — Davenport, Iowa

SITEUR SISTEMA DE TREN ELÉCTRICO URBANO — Guadalajara, Jalisco

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

APOSTAR POR UN SISTEMA DE GOBIERNO DIFERENTE

REDACCIÓN

ENTREVISTA CON: MARIO SILVA RODRÍGUEZ

DIRECTOR GENERAL DEL INSTITUTO METROPOLITANO DE PLANEACIÓN DEL ÁREA METROPOLITANA DE GUADALAJARA (IMEPLAN)

En los últimos años Jalisco, específicamente el Área Metropolitana de Guadalajara (AMG), se ha posicionado a nivel internacional por el desarrollo coordinado de proyectos de ciudad que apuestan por una mejor calidad de vida de sus habitantes, cuidado al medio ambiente, inclusión y transformación de la movilidad, esto se debe a que se ha apostado a un sistema de gobierno diferente que es mediado por el Instituto Metropolitano de Planeación del Área Metropolitana de Guadalajara (IMEPLAN).

En entrevista el director general del Imeplan, Mario Silva, señaló que "el AMG tiene un sistema de gobierno diferente al resto de las metrópolis del país; Jalisco tiene desde el 2007 una reforma en su constitución local que vuelve obligatoria la coordinación metropolitana. A diferencia de las entidades federativas en México, aquí la coordinación no es voluntaria, colaborativa, no es a través de acuerdos de buena voluntad, sino que forma parte de los derechos del Gobierno de Jalisco y los municipales, cuando el Congreso decrete una área metropolitana".

La cultura de la coordinación entre el estado y los municipios a través del Imeplan, que se ha fortalecido por más de una década, ha traído proyectos importantes y reconocimientos internacionales, es el caso del Premio de la Acción Climática Global bajo la categoría de Líderes Climáticos por el esfuerzo de coordinación a través del Plan de Acción Climática del Área Metropolitana (PACmetro), en el marco de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (COP26).

Representantes de la Organización de las Naciones Unidas para el Cambio Climático (UNFCCC, por sus siglas en inglés) entregaron el galardón a Mario Silva Rodríguez, en representación de los 9 municipios que integran el AMG y a Patricia Martínez Barba, en representación del Gobierno de Jalisco.

imeplan
Instituto de Planeación y Gestión del Desarrollo
DEL ÁREA METROPOLITANA DE GUADALAJARA

En ese momento, Mario Silva comentó la importancia de la participación de las ciudades en el combate al cambio climático.

"La categoría 'Líderes climáticos' otorgada al Área Metropolitana de Guadalajara, en conjunto con la ciudad de París, Francia, y la isla de Samso, Dinamarca, reconoce a las iniciativas gubernamentales que permiten transformar y replicar las acciones climáticas en distintos niveles y jerarquías. Cabe mencionar que es la primera ocasión que se incluye esta categoría dentro de los premios".

Y aclaró que "este reconocimiento no es en este momento por los impactos específicos, sino por el esfuerzo de coordinar a 10 gobiernos de dos niveles distintos para poner una acción programada, cuantificar, y presupuestar en diferente niveles y programas para lograr la carbono neutralidad", puntualizó.

La hoja de ruta en el AMG

El Plan de Acción Climática Metropolitana, conocido como PACmetro, es el primer plan climático a escala metropolitana dentro del Grupo de Liderazgo Climático C40. Se desarrolló con el apoyo de la Embajada Británica en México y plasma una hoja de ruta alineada al Acuerdo de París, la cual contiene 3 objetivos, 8 estrategias, 29 metas, 34 indicadores y 136 acciones planificadas y/o en proceso de implementación por parte del sector público.

A través de la hoja de ruta, "el Plan permitirá reducir impactos y riesgos climáticos tales como ondas de calor, inundaciones y movimientos terrestres en masa dentro del AMG, basada en la gestión sustentable de residuos, el suministro de energía renovable y el uso eficiente de la energía, así como la compensación de las emisiones residuales, incentivando la movilidad masiva y no motorizada", explicó Silva.

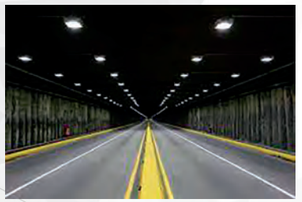
Detalló que es una herramienta de acción climática basada en evidencia científica y datos técnicos, obtenidos de la creación de un inventario metropolitano de emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI), proyecciones de las emisiones de GEI, el desarrollo de escenarios de cambio climático, análisis de riesgos e interacciones climáticas, entre otros datos.

La visión general del Plan es consolidar al AMG y sus 9 municipios como una metrópoli carbono neutral, resiliente e inclusiva para el año 2050, mediante la gobernanza metropolitana coordinada, progresiva, innovadora, efectiva y transformadora, que contribuya a limitar el calentamiento global a 1.5°C.

El titular de Imeplan, mencionó algunos de los proyectos que ya están en marcha para cumplir esos objetivos:

Mi Transporte Eléctrico, la primera ruta totalmente eléctrica en México con 38 unidades en operación.

Mi Bici, sistema que opera con más de 3,200 bicicletas públicas, con más de 300 estaciones, un sistema que abarca tres municipios, con más de 100 mil usuarios que se mueven de manera sustentable.



Renovación de luminarias, con sistemas LED o de ahorro de energía a nivel de municipios.

Semaforización inteligente, que también incluye una tecnología LED, y que permite una sensorización de una gran cantidad de vías del AMG para hacer fluido el tráfico y disminuir gases contaminantes y congestionamientos.

Centros de acopio comunitarios, que con el apoyo de la Unión Europea se estarán abriendo para poder hacer un manejo diferenciado de los desechos.

Norma Técnica de Eficiencia Energética en edificaciones que ya está en su etapa final.

Mario Silva agregó que proyectos como Mi Macro Periférico, la renovación de unidades de transporte público, la reestructura de rutas y ampliación de cobertura en un 30% del servicio, infraestructura vial, lineamientos de operación de vehículos de carga pesada, mapa base de sitios de taxi, paradas de transporte público que cumplen con una norma técnica, y la entrega de la estrategia de movilidad emergente, son aspectos que se trabajan para transformar la movilidad del AMG en coordinación con los gobiernos, además hay otros proyectos en camino.

"Otro proyecto en puerta es el incremento en un 42% de infraestructura ciclista y peatonal, y el tema del parque vehicular privado que buscamos sea eléctrico el 10.9% para 2030, aunque esto dependerá mucho de las condiciones del mercado".

Explicó que con el fin de asegurar el avance de la implementación de la hoja de ruta, se contará con un sistema de Monitoreo, Evaluación, Reporte y Revisión (MERR), que permitirá dar un seguimiento de manera transparente y efectiva al progreso de las metas climáticas.

La acción y la ambición climática del PACmetro se integra y se alinea con los niveles más altos e inferiores de la gobernanza metropolitana, reflejados en los compromisos del Gobierno del Estado de Jalisco, así como en los gobiernos municipales de Guadalajara, Ixtlahuacán de los Membrillos, El Salto, Juanacatlán, San Pedro Tlaquepaque, Tonalá, Tlajomulco, Zapotlanejo y Zapopan.

El PACmetro fue aprobado en diciembre del 2020 por la Junta de Coordinación Metropolitana (JCM) y cuenta con la validación de los 9 municipios metropolitanos, el Gobierno de Jalisco, la representación del Congreso del Estado de Jalisco y el respaldo del Consejo Ciudadano Metropolitano (CCM).

Un modelo que podría replicarse

Este sistema de coordinación o sistema de gobierno diferente que ha logrado posicionar a nivel internacional a Jalisco, es un modelo que podría replicarse en diferentes estados pero cada uno de acuerdo a sus características.

"Este modelo permite darle seguimiento a los proyectos más allá de los periodos trianuales o sexenales de los gobiernos, esa es una de las fortalezas de nuestro modelo, obviamente la voluntad política y la alineación técnica no están garantizadas per se, porque está establecido así en la constitución, y hay todo un proyecto de practica metropolitana que hemos ido construyendo, desde el 2012 que se instaló la Junta Metropolitana que ha permitido lograr más de 270 acuerdos por unanimidad, en distintos periodos, administraciones y distintos partidos políticos.

"Por otro lado, además de Imeplan hay otros mecanismos de coordinación, como son las mesas de gestión metropolitana donde participan más de tres mil funcionarios públicos en diferentes temas, teniendo el medio ambiente como prioridad, se trabaja transversalmente con todas las áreas que puedan tener algún grado de responsabilidad".

Silva Rodríguez aseguró que el modelo puede ser replicable y por esa razón ha acompañado a otras entidades en este proceso, les han compartido a otros la estructura del modelo, pero cada ciudad tiene características y necesidades diferentes.

"El año pasado recibimos a los 14 alcaldes ahora en funciones de la Zona Metropolitana de Monterrey, y al gobernador de Nuevo León quienes recientemente anunciaron su mesa de colaboración metropolitana; hemos compartido esta experiencia con otras áreas metropolitanas estatales como Ocotlán y Puerto Vallarta; hemos acompañado algunos procesos de nuestros colegas de La Laguna entre Durango y Coahuila; hemos platicado con gente de Puebla", indicó.

Además, han sido visitados por funcionarios de El Salvador, Asunción, Medellín y Bolivia.

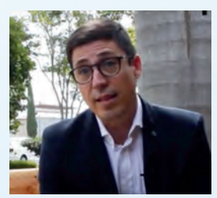
"Creo que la parte de replicar es importante, pero cada área metropolitana debe encontrar su camino, sus esquemas y sus herramientas; en este momento en nuestro país hay una discusión sobre la reforma constitucional al Artículo 115 para volver obligatoria la coordinación metropolitana, desde la constitución nacional... y ojalá esta reforma pase para que así las otras 73 metrópolis que según el INEGI existen en el país, tengan una base constitucional sólida para migrar de los acuerdos de buena voluntad a un esquema de coordinación obligatoria y que cada entidad encuentre su fórmula o modelo", concluyó.

EL AUTOBÚS INTEGRAL DE SCANIA, **CITYWIDE** SE ENCUENTRA EN PRUEBAS PARA LA **NUEVA PLATAFORMA ELÉCTRICA SCANIA VOLT**

El autobús integral Citywide, viene a su roadshow por LATAM, siendo México el primer mercado donde se están realizando las pruebas para recopilar información.

El pasado mes de octubre llegó a México el Citywide de Scania, será el primer bus eléctrico cero emisiones de la armadora, lo que refleja el compromiso de Scania con el medio ambiente, algo de suma importancia para la marca sueca, además, brindará soluciones eficientes para el mercado mexicano y usuarios de este transporte en el país.

México es el primer país en Amèrica Latina al cual llegó el autobús denominado "Citywide" con chasis Volt, con la finalidad de recopilar datos de la región y producir el mejor chasis urbano eléctrico de la nueva generación a partir del 2022, estas pruebas se iniciaron el pasado 17 de octubre y finalizaron el 13 de diciembre.



"La electromovilidad no es simplemente traer un autobús, bajarlo en el puerto y ponerlo a rodar; cuando hablamos de electromovilidad estamos hablando de un conjunto de actores, de industrias que se tiene que poner de acuerdo para que un autobús esté en funcionamiento, por eso nosotros estamos cuidando los detalles, realizando pruebas para poder presentar un producto pensado en las necesidades de las ciudades y los transportistas de México", sostuvo Jorge Navarro, Director Comercial y de Servicios de Scania Buses.

También, mencionó que el diseño del autobús eléctrico no será un autobús adaptado, sino que será exclusivamente un diseño para el mercado de México, añadiendo que contará con aproximadamente 10 baterías, dando un ejemplo de los cambios que tendrá y lo que se busca adaptar para nuestro mercado para dar un buen rendimiento.

El objetivo de Scania es impulsar el cambio hacia un sistema de transporte sustentable, mediante el desarrollo de soluciones de transporte seguras, inteligentes y energéticamente eficientes que sean mejores para las personas y el planeta.

Scania se ha enfocado en el desarrollo de vehículos de última tecnología para las demandas de cada una de las ciudades, el enfoque no es solamente una operación sustentable, también se enfoca en sistemas de seguridad óptimos para el conductor y pasajeros, que permitan mayor comodidad y sean totalmente adaptables.

El Scania Volt & E-Urviabus tendrá mejoras en cada uno de los aspectos técnicos del autobús, será una plataforma de 12 metros de largo y estará carrozado sobre un chasis C piso bajo, encontrando su motor eléctrico en la parte trasera del chasis.

Igualmente, su tablero es totalmente ergonómico para el operador, provee un sistema eléctrico para obtener una mejor comunicación entre carrocería y chasis, al que se le agrega una suspensión delantera de mucha mayor capacidad de carga.

Algunas otras características que ofrece además de las ya mencionadas es que son autobuses adaptables al usuario final, se puede configurar con amplios accesos sin la necesidad de tener escalones, accesos con rampa para sillas de ruedas, mayor altura interna que da mejor ventilación y amplitud en el interior del autobús, por contar con una longitud de 12 metros, la cual comprende una capacidad de hasta 100 pasajeros y una velocidad máxima de 100 KM/H.

Asimismo, al interior del Scania Volt, incorporará el nuevo tablero digital que la marca utiliza en el mercado europeo, integración que mejora la seguridad con la que el conductor puede establecer óptimas funciones para el rendimiento del vehículo y dando mayor seguridad a cada uno de los pasajeros.

Además, contará con el nuevo sistema de seguridad ADAS 2.0, el cual tendrá distintos funcionamientos para la mejora constante del autobús, cuenta con la detección de puntos ciegos, control crucero adaptivo, frenado electrohidráulico y alerta de salida de carril, entre otros.

Con este autobús eléctrico, Scania mantiene el compromiso mostrado durante estos años, además, añade un nuevo producto para el mercado, abarcando todos los segmentos, ofreciendo vehículos para distintos mercados y clientes, y por supuesto la apuesta por la movilidad eléctrica en las ciudades irá unida a un programa de acompañamiento para los transportistas.

Este autobús se fabricará en México, el cual será el primer autobús 100% eléctrico de la marca, empezará su producción en el primer trimestre del 2022, en coordinación con BECCAR, empresa mexicana especializada en el diseño y desarrollo de carrocerías.

La apuesta de Scania por la movilidad eléctrica y reducción de emisiones en sus autobuses es de suma importancia, con este nuevo autobús, la marca sueca se dirige hacia un transporte sustentable, mediante soluciones integrales de postventa, servicios y conectividad, que cuentan con mejor tecnología, capaz de adaptarse a cada uno de sus clientes, conductores y pasajeros.

ACERCA DE SCANIA

Scania es uno de los líderes mundiales en la fabricación de camiones y buses para aplicaciones de transporte pesado, y de motores industriales y marinos. Los productos en el ámbito del servicio representan una creciente proporción en las operaciones de la compañía, lo que garantiza a los clientes de Scania soluciones de transporte rentables y una máxima disponibilidad operativa. Scania también ofrece servicios financieros. Scania está presente en México desde 1994, cuenta con más de 680 colaboradores, 63 puntos de servicio, 16 de ellos Sucursales propias de la marca, ubicados en Aguascalientes, Cancún, Ciudad de México, Culiacán, Guadalajara, Hermosillo, León, Mérida, México Tlalnepantla, Monterrey, Puebla, Querétaro, San Luis Potosí, Tijuana, Torreón y Veracruz.

APOSTAR POR **NUEVOS ESQUEMAS FINANCIEROS PARA** EL TRANSPORTE

REDACCIÓN

Con el inició de año es común que los grupos transportistas de la gran mayoría del país comiencen a hablar de incrementos a la tarifa, más ahora, que la situación financiera de los sistemas de transporte público es inviable.

Análisis financieros de WRI y AMTM estiman que, a la fecha, las pérdidas económicas del transporte público a nivel nacional, ante la disminución de demanda generada por la pandemia, es de millones de pesos y difícilmente podrán superar la crisis sin subsidios.

Ante la crisis que enfrenta el sector la transformación de fondo es inminente, tanto en México como en el resto de los países de Latinoamérica se deberá apostar por un sistema de transporte que funcione de manera eficiente, además de apostar por nuevos esquemas de administración y negocios que lo ayuden a salir del bache.

En primera instancia, a decir del Ángel Molinero, director de Urbanismo y Sistemas de Transporte (USTRAN), los transportistas deben apostar por negocios alternativos relacionados al servicio que pueden funcionar de manera inmediata.

“Hay dos formas de lograr más ingresos por parte de los transportistas, uno es a través de un incremento tarifario que puede parecer lo más lógico, y otro buscar nuevas oportunidades de negocios que dentro del transporte hay muchas, publicidad en unidades, servicios en terminales, cierres de circuito, desarrollo de esta infraestructura y servicios auxiliares, puede ser una forma de complementar el negocio”, señaló.

Pero esto solo sería un paliativo, pues la crisis financiera requiere de acciones mayores, en donde se apueste por nuevos modelos de negocios, en los que se cuente con presupuestos públicos y privados, ya que los transportistas no solo enfrentan la pérdida de ingresos diarios, sino que muchos cargan con deudas millonarias al no poder pagar los autobuses que adquirieron antes de que llegara la pandemia.

Por su parte, Carlos Botello, director para México de Ascendai Group, indicó que se debe apostar por una mejor calidad del servicio, nuevos esquemas de financiamiento en los que existan más actores y no exista presión por el pago de crédito.

“Hay que fortalecer todo el transporte público, porque hay una crisis de liquidez y el costo financiero es muy alto para el sector transporte, con riesgo a perder su concesión o perder las unidades, por eso se deben cambiar los esquemas de financiamiento a aquellos que permitan la amortización en un plazo que esté separado de la operación”, expuso.

Especialistas recomiendan desasociar los bienes de pago de capital y permitir al inversionista mecanismos de flujo estables, que no metan presión financiera al proyecto.

Consideran que el rescate o el apoyo al transporte público debe enfocarse en subsidios, apoyo a financiamiento para autobuses de calidad, con energía limpia, que permitan la competitividad y tengan como objetivo final alcanzar la electromovilidad.

Los especialistas coincidieron en que se debe pensar en el transporte como un servicio público y apostar por una política pública y de financiamiento que permita ofertar a la población las unidades adecuadas, y para esto será necesario realizar estudios para identificar las necesidades de cada ciudad y cuales son las opciones más rentables, económicas y funcionales.

Si anteriormente el financiamiento era un reto, con el Covid las cosas se complican todavía más, porque el transporte fue uno de los sectores más afectados por las medidas de cuarentena y distanciamiento social que restringen notablemente la movilidad en las ciudades provocando una caída drástica en la actividad económica y en consecuencia las finanzas del sector se vieron afectadas, debido a que las tarifas son la fuente principal de ingresos que permiten absorber los costos, esa dinámica hoy es insostenible.

“Los modelos de remuneración deben de cambiar para depender menos de la tarifa y se vincule más a la oferta, pero no dejar a un lado la implementación de una política pública para asegurar los recursos que requiere el transporte”, dijo Molinero.

La Ciudad de México, Jalisco y Nuevo León han comenzado a implementar modelos de negocios de inversión mixta que les ha permitido, en el caso de las primeras dos entidades, no frenar la modernización de sus sistemas de transporte, incluso contemplan en sus presupuestos anuales recursos destinados a la modernización, ampliación y hasta desarrollo de nuevos sistemas de movilidad, entendieron que los transportistas solos no podrán mejorar el servicio.

Botello apuntó que migrar a tecnologías limpias y sistemas modernos requiere de una inversión de capital más elevado que espera un retorno de capital, y actualmente la liquidez es un problema, por lo que hay que cuidar la estructuración jurídica y financiera, pero en el contexto de baja liquidez es complicado disminuir el costo por pasajero transportado.

Agregó que los estudios de demanda son indispensables para proyectar la capacidad de financiamiento que permita la amortización de los activos y se logre separar ese flujo financiero de la operación del transporte. Por ello hay que asegurar al inversionista que el flujo de inversión no tendrá presión sobre la fuente y mecanismos de pago.

“Hay que fortalecer todo el transporte público, porque hay una crisis de liquidez y el costo financiero es muy alto para el sector transporte, con riesgo a perder su concesión o perder las unidades”, resaltó Botello.

Avanzar hacía la disociación de la carga financiera en temas de demanda y ser más innovadores en la utilización de garantías es el reto para las autoridades, expertos e inversionistas.

Fundación POLITECNICO
Unidos Construyamos

Beneficiará a la comunidad politécnica con maestrías y doctorados duales,cursos de inglés, becas, estancias internacionales, entre otros

El director general del IPN, Arturo Reyes Sandoval, resaltó la importancia de la internacionalización para acelerar la generación de conocimientos.

IMPULSA FUNDACIÓN POLITÉCNICO LA INTERNACIONALIZACIÓN DEL INSTITUTO POLITÉCNICO NACIONAL.

Fundación Politécnico, A. C. y Queen Mary University of London (QMUL), firmaron un Acuerdo de Cooperación que prevé una serie de beneficios como cursos de inglés, de licenciatura y de posgrado, programas de maestría y doctorados duales, estancias internacionales, así como becas conjuntas, entre otros.

Al participar como testigo de honor, el director general del IPN, Arturo Reyes Sandoval, destacó que, el presente Acuerdo se convierte en un instrumento insignia de la internacionalización del Instituto Politécnico Nacional, que se busca consolidar a través del eje fundamental 3 de la Actualización del Programa de Desarrollo Institucional (PDI) 2019-2024, como un reconocimiento a la calidad del IPN.

Resaltó que, al conformarse como Instituciones de Educación superior, tanto el IPN como QMUL se deben a la misión que les dio origen y por la cual surgieron las primeras universidades en Europa: la universalidad del conocimiento y la búsqueda y transmisión de la verdad, a través de la docencia como medio para difundir saberes, y al desarrollo de las ciencias para generar nuevos conocimientos en pro del bienestar social.

"Debido a esta vocación primordial, es que las instituciones educativas nos convertimos en espacios donde convergen las ideas, el diálogo, el propósito de aprender, así como el impulso a crear nuevos saberes; lo que nos da la oportunidad de tener un rol activo ante la sociedad para que, a través de nuestras aportaciones a la educación, la ciencia, al desarrollo tecnológico, la cultura y la innovación; contribuyamos a la resolución de los problemas en distintas áreas de la actividad humana, así como al progreso de los individuos y de las naciones" Señaló.

El titular del IPN añadió que hoy más que nunca es necesario reforzar la misión social y la internacionalización de las universidades y de las instituciones de educación superior, a fin de acelerar la generación de conocimientos y soluciones, y dotar de un mayor impulso a la investigación, a la difusión del conocimiento científico, a la innovación y al enriquecimiento de la educación.

*"Queen Mary e IPN, somos un vivo ejemplo de ello, ya que hemos labrado las vías que nos muestran una luz muy prometedora de nuestros esfuerzos. Tal es el caso del proyecto SAPIENS (Smart Air Pollution Information Enabling New Solutions) que nos unió en el marco de investigaciones globales y condujo al desarrollo conjunto de un sistema para la predicción de la calidad del aire o la Escuela de Investigación que propició el enriquecimiento de la formación estudiantil, el intercambio cultural y las capacidades de investigación en un formato en línea".*Sostuvo.

En representación del director de la QMUL, Colin Baley, la decana de la institución londinense, Teresa Alonso Rasgado, manifestó que este es un convenio muy completo que incluye más de 15 iniciativas que beneficiarán a académicos y estudiantes de ambas instituciones y que, como socios educativos, podrán resolver problemas comunes para ambas naciones.

*"Formaremos una alianza internacional que no sólo será importante para nuestras intuiciones sino también para ambos países ya que implementaremos diversas acciones de formación académica conjunta que nos permitirá avanzar y consolidar importantes temas en el ámbito social, educativo, económico y científico tanto para el Reino Unido como para México."*declaró.

En tanto, el presidente de Fundación Politécnico, Lic. Jesús Padilla Zenteno, reiteró su disposición de apoyar y participar en actividades prioritarias en beneficio de la Institución, como este acuerdo que ha sido resultado de la suma de voluntades y esfuerzos a nivel internacional.

¡Unidos Construyamos!

Más Información: www.fundacionpolitecnico.org

MÉXICO ANTE EL RETO DE UNA MOVILIDAD INCLUYENTE Y CON VISIÓN DE GÉNERO

REDACCIÓN

Sin importar la crisis económica que vive el transporte público en México, a petición de los usuarios, los sistemas de movilidad se encuentran ante el reto de ser incluyentes, sustentables y con visión de género, una tarea que exige inversión, capacitación y un cambio cultural en la planeación de los trayectos y características de las unidades.

De acuerdo con el INEGI un 6.3% de la población mexicana tiene alguna discapacidad, lo que representa 7.8 millones de personas cuya integración en las ciudades y municipios no es plena. La Encuesta Nacional sobre Discriminación de 2017 del mismo organismo afirma que una cuarta parte de las personas con discapacidad -mayores de 12 años- son víctimas de discriminación en al menos un ámbito social. Las calles y el transporte público son los espacios donde más se sienten excluidas.

Acorde con el WRI, la mayoría de las mujeres en ciudades mexicanas dependen del transporte público para llegar a sus trabajos o realizar diferentes tareas; solo en la Ciudad de México el 90% de las mujeres asegura haber experimentado alguna forma de violencia en sus viajes cotidianos, porcentaje que es similar en el resto de las ciudades del país.

Adriana Lobo, directora ejecutiva del World Resources Institute México (WRI México), señaló que la Ciudad de México, Guadalajara y otras ciudades del país, han dado pasos importantes para alcanzar una movilidad segura e incluyente.

"la visión de género es fundamental para la inclusión en la movilidad, porque son las mujeres quienes más utilizan el transporte público para diversas actividades, es decir hay una evolución del concepto... en Mi Macro Periférico en Guadalajara se han considerado muchas medidas que hacen al sistema incluyente y con visión de género, vemos que hay lactarios, algo que no había visto antes y espero se convierta en norma para el resto", comentó.

Durante los últimos años, los expertos han coincidido al señalar que el género moldea los hábitos de movilidad de las personas, ya que afecta desde la elección de modos de transporte y de rutas, hasta los tiempos de traslado y la elección de vestimenta.

En general, las mujeres tienden a presentar patrones de viaje más complejos y variados que los hombres al trasladarse en horas valle y realizar varios viajes cortos o fragmentados, lo que se conoce como trip-chaining (viajes en cadena). No obstante, la dimensión de género de la accesibilidad urbana todavía no se toma en cuenta en las políticas públicas, particularmente en la planeación de transporte, existen programas aislados, pero no una política de transporte con visión de género.

"Los hombres hacen viajes de manera lineal, y las mujeres hacemos viajes en los que conectamos distintas tareas antes de llegar a trabajar: llevamos a los hijos a la escuela, estamos al cuidado de alguien, pagamos los servicios. Y, en el caso de Guadalajara, hay mujeres que destinan hasta una tercera parte de sus ingresos al transporte", comentó Patricia Martínez Barba, Coordinadora General de Gestión del Territorio de Jalisco.

El efecto de la pandemia

Durante la pandemia, mientras que una minoría de mujeres de clase alta tiene la posibilidad de trabajar desde casa o transportarse en vehículos particulares, la mayoría de las mujeres mexicanas sigue dependiendo considerablemente del transporte público, manifiesta el WRI; "pero la pandemia empeoró estos viajes, ya de por sí arduos e inseguros, al obligar a las mujeres a elegir entre trabajos remunerados y no remunerados y entre su propia seguridad y el cuidado de niños y ancianos, todo ello con opciones limitadas o subóptimas de movilidad, además de tiempos de traslado largos e impredecibles".

La dispersión urbana en México, la dependencia del automóvil particular, y las grandes inequidades en el acceso a oportunidades han exacerbado los impactos de la COVID-19 en las comunidades marginadas.

No facilitar un acceso equitativo a las oportunidades urbanas a las mujeres a través de una infraestructura del transporte público bien conectada, activa y segura tiene consecuencias severas a nivel económico y social. En un principio, ello dificultará la recuperación post pandémica en México, pero debe considerarse que pensar en la movilidad de la mujer es pensar en ser incluyentes, pues en la gran mayorías de los casos son las encargadas de acompañar a adultos mayores, personas con discapacidad e infantes en sus trayectos.

La Nueva Agenda Urbana (NAU) reconoce así la necesidad de garantizar el acceso al entorno físico de las ciudades en igualdad de condiciones, “en particular a los espacios públicos, el transporte público, la vivienda, la educación y los servicios de salud, la información pública y las comunicaciones”, así como la mejora de la seguridad vial y su integración en la planificación y el diseño de infraestructuras sostenibles de movilidad y transporte.

Este último aspecto es clave ya que, al ser consultadas por la actividad que les genera mayor dificultad o que, según el caso, ni siquiera pueden realizar, las personas con discapacidad citan en primer lugar caminar, subir o bajar usando sus piernas (52.7%), ver (39%), aprender, recordar o concentrarse (19.1%), escuchar (18.4%), mover o usar brazos o manos (17.8%), hablar o comunicarse (10.5%).

Las buenas prácticas

Conformé se ha visibilizado la desigualdad de la mujer en el transporte público y la urgencia de que los sistemas de movilidad sean accesibles para todos, algunos gobiernos en coordinación con los transportistas le han apostado a mejoras significativas, tanto en el servicio como en las características de las unidades.

Es de destacar que cada vez son más mujeres las que toman decisiones en materia de movilidad; durante el 20 Encuentro de Autoridades de Movilidad que se realizó el pasado mes de enero en Guadalajara, quedo registrado que al menos siete estados incorporan actualmente la perspectiva de género en su planificación estratégica de movilidad urbana, en reconocimiento de los impactos diferenciados entre hombres y mujeres que han perpetuado dinámicas de desigualdad y discriminación.

Durante este encuentro, representantes estatales y tomadoras de decisiones de Jalisco, Sonora, Puebla, Colima, Michoacán, Nayarit y Nuevo León, así como del Gobierno Federal, se hicieron presentes y reconocieron que las mujeres enriquecen la visión que se tiene sobre el transporte para generar sociedades más justas y resilientes.

Además, Claudia Sheinbaum ha impulsado **en la Ciudad de México** el Plan de Género y Movilidad 2019-2024, el cual aborda las necesidades de movilidad diferenciadas de las mujeres y plantea estrategias para mitigar problemáticas como el acoso sexual y la participación desigual en el sector.

En Jalisco, Patricia Martínez Barba, coordinadora general de Gestión del Territorio, ha impulsado el programa Mi Pasaje Apoyo a Mujeres, que ofrece dos pasajes diarios e integra a las beneficiarias al sistema de Mi Bici; de igual forma, se ha trabajado en adecuar entornos para tener paraderos más seguros, se ha capacitado a operadores en materia de género y se ha apostado al programa de mujeres conductoras para Mi Transporte Eléctrico y Mi Macro Periférico, donde además hay

lactarios y se impulsa la estrategia Nos Movemos Seguras, que tiene por objetivo prevenir cualquier expresión de violencia sexual en el espacio y transporte público.

En el Congreso de Puebla se presentó, para análisis, la iniciativa de reforma a la Ley de Movilidad y Transporte y al Código Penal estatal, para que se establezca que, por mandato de ley, 30% de los asientos del transporte público sean señalizados para uso exclusivo de mujeres, y se multe hasta con 128 mil pesos a los acosadores sexuales en el transporte público; la propuesta ya la analiza la Comisión de Transporte y Movilidad.

En Yucatán, la titular de la Secretaría de las Mujeres (Semujeres), María Cristina Castillo Espinosa, indicó que se trabaja en la estrategia “Camina segura, transita libre” para prevenir el acoso en el transporte público e incrementar la seguridad durante los traslados.

Mientras que en **Michoacán**, el gobernador Alfredo Ramírez, comentó que capacitan a los operadores en materia de género, cuidado y respeto a las mujeres; y que en fecha próxima se dará a conocer el modelo de seguridad para las mujeres usuarias del transporte público en el estado.

LAS APPS: EL FUTURO **PARA EL DESARROLLO DEL TRANSPORTE** Y LA MOVILIDAD

IVONNE ARRIAGA

Sistemas BRT como el Metrobús, Tren Suburbano, el Tren México-Toluca, sistemas de bicicletas de anclaje y scooters, son solo algunos ejemplos de Alianzas Público Privadas (APP), que se han establecido en México para el desarrollo del transporte y movilidad.

De acuerdo con el documento Alianzas público privadas para el desarrollo de México, las APP se han convertido durante los últimos tiempos en una estrategia de intervención que está permitiendo aunar esfuerzos de las administraciones públicas, del sector empresarial y organizaciones de la sociedad civil en metas compartidas que contribuyen a mejorar las condiciones de vida de las personas.

En opinión de Ángel Molinero, experto en temas de movilidad y transporte, las APP han funcionado correctamente en los modelos de BRT que hoy observamos en las ciudades mexicanas de Chihuahua, Puebla, León, Acapulco y desde luego la capital del país con 7 líneas de Metrobús.

En entrevista, Molinero consideró que se trata de una alianza en la que se conjunta la fuerza de la iniciativa privada y el gobierno; en el caso particular del transporte, las experiencias indican que es un modelo que ha dado buenos resultados, pero que, sin embargo, aún no toma mucha relevancia en nuestro país ya que en ocasiones se teme a la inversión privada.

"Hay casos muy concretos donde podemos observar este esquema, donde algunos aportan la inversión y otros por ejemplo ponen la operación, un claro ejemplo de ello es el Metrobús y otros BRT que hay en Puebla y en Chihuahua. Además está el Tren Suburbano, este último en donde la empresa que es CAF, se hace cargo de la fabricación de trenes, sistemas y equipamiento ferroviario, pero también a la vez coloca a una operadora que es la encargada de todo el funcionamiento de este sistema de transporte", explicó Ángel Molinero, director de Urbanismo y Sistemas de Transporte SA de CV (USTRAN).

"Hay que perder el miedo"

Al consultar al experto sobre, ¿qué es lo que le hace falta a nuestro país, para que se puedan desarrollar otros modelos de transporte apoyado en alianzas público privadas?, éste manifestó que es necesario "perder el miedo", ya que, cuando se habla de iniciativa privada, las autoridades suelen ser muy temerosas; si bien es un negocio el que se está llevando a cabo, Molinero mencionó que siempre que se tengan bien delineadas las funciones particulares de cada ente, no tienen porqué presentarse inconvenientes.

"Esta teoría es reforzada por el Banco Mundial que refiere: "Cuando las APP se diseñan correctamente y se implementan en entornos regulatorios equilibrados pueden aportar mayor eficacia y sostenibilidad a la prestación de servicios públicos como agua, saneamiento, energía, transporte, telecomunicaciones, atención de salud y educación".

Para CAF Banco de Desarrollo de América Latina, las alianzas público privadas (APP) representan una buena herramienta para mantener el ritmo de inversión en proyectos de infraestructura y desarrollo.

"Las ventajas de las APP son claras: representan fondos adicionales para los gobiernos, más allá de los recursos públicos, para invertir en proyectos de desarrollo y, al mismo tiempo, incorporan el conocimiento técnico y gerencial del sector privado, aportando valor agregado y mayor eficiencia técnica".

Las APP en el contexto internacional

Las alianzas público privadas son clave para desarrollar modelos funcionales de movilidad sostenible dentro de una ciudad o región determinada, sostuvieron expertos en la materia quienes participaron recientemente en el Latam Mobility Summit Colombia 2021.

Las alianzas -se dijo- deben de considerar empresas, gobiernos, a la banca, aseguradoras y diversas entidades que en su conjunto y suma de esfuerzos permitan desarrollar un modelo efectivo.

En este sentido, especialistas sostuvieron que este tipo de "acuerdos" entre privados y organismos públicos pueden generar el desarrollo del transporte desde diversas variantes, como ejemplo la transición hacia la movilidad eléctrica en América Latina.

Durante este encuentro Carlos Mario Restrepo, gerente de Enel X, considerada empresa líder a nivel mundial en la transformación del sector energía, dijo que los gobiernos son parte fundamental para que la cadena hacia la electrificación se concrete a través de inversiones y las regulaciones que se requieren.

"La aparición del sector público es muy importante, necesitamos planificación de lugares para recargar, que haya incentivos para la movilidad eléctrica masiva".

Colombia y Chile, indicó, son ciudades con grandes adelantos en estas estrategias sostenibles.

"El caso de Bogotá y Santiago son ejemplos a destacar, donde ya hay transporte público eléctrico. Son 483 buses en la capital colombiana y vienen otros 400. Serán casi 1500 para el año 2022. Los actores tienen que confluir en base a la confianza para el financiamiento".

Es gracias a este tipo de colaboraciones que hoy por ejemplo Chile se está posicionando como el segundo país a nivel mundial en la incorporación de buses eléctricos, tan solo después de China que ocupa el primer lugar. La empresa con sede oficial en Italia ha realizado el emprendimiento de diversos proyectos, entre estos sobresale el de Santiago de Chile, que cuenta actualmente con la incorporación de 500 Ebuses, 11 terminales eléctricas y más de 245 estaciones de carga.

Las APP, el Transporte público y el financiamiento

Para el Banco de Desarrollo CAF, Chile es quien destaca entre los casos de éxito que hay en América Latina al haber impulsado "inversiones en las infraestructuras de transporte combinando capital público y fondos privados nacionales. Con esta combinación han logrado crear una de las infraestructuras de transporte más avanzadas de la región, que ha beneficiado tanto a los ciudadanos como a los inversores privados".

Durante su participación, en el primer Foro Nacional de Autoridades de Movilidad organizado por AMTM en septiembre de 2021, Jesús Padilla Zenteno, miembro fundador de la Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad, fijó su postura sobre lo necesario que es aclarar el rol que tiene el gobierno en la modernización del transporte.

"Los transportistas son los responsables de mejorar la calidad del servicio y contar con mejores unidades, pero eso solo se va a lograr con financiamientos y el apoyo del gobierno", aseguró.

En su intervención, Abel López, representante del Banco Mundial, expresó que el Gobierno tiene el papel más importante, ya que le corresponde definir sus objetivos. Si el Gobierno no empieza a compartir más el riesgo en los planes de transformación del transporte público, básicamente todo se va a quedar en un discurso.

El representante del Banco Mundial reconoció que los subsidios son complejos, porque compiten con otras prioridades del Gobierno, por ello propuso la creación de un fondo revolvente que pueda dar credibilidad a las instituciones financieras de que el Gobierno tiene algo y está poniendo recursos para poder alcanzar los objetivos.

"Parece que la deuda a nivel federal es algo que no se quiere tocar, pero me parece que son las garantías necesarias para dar confianza y mandar una señal al sector de que las cosas se van a hacer y se van a hacer de manera adecuada".

Finalmente, manifestó que previo a la pandemia, el sector del transporte no estaba en equilibrio, por lo que había muy pocos bancos otorgando líneas de crédito a los sistemas de transporte público, lo cual significa que había muy poca competencia en el sector.

optibus

SISTEMA DE INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL PARA PROGRAMAÇÃO E PLANEJAMENTO DO TRANSPORTE COLETIVO

EL TRANSPORTE PÚBLICO **ESTÁ EN RIESGO** **URGE ATENCIÓN INMEDIATA**

REDACCIÓN

"La atención al transporte público es urgente e inmediata, no se puede esperar más; uno de los modos más sustentables de los servicios de movilidad está en riesgo y no nos podemos dar ese lujo, porque eso tiene impacto negativo en el funcionamiento de las ciudades... Es un problema que urge atención pensando en que es un servicio que usan la mayoría de las personas en el país, sobre todo las que viven en condiciones de vulnerabilidad", destacó Fernado Páez, director de Movilidad del WRI, e integrante de la Secretaría Técnica de la Asociación Mexicana de Autoridades de Movilidad (AMAM).

Desde el año pasado especialistas y transportistas han hecho evidente la crisis que afecta al transporte público en todo el país, una situación que venía de años atrás, pero con la pandemia se reafirmó y requiere de un programa de rescate.

Para identificar las necesidades del gremio, en coordinación, WRI, la Asociación Méxicana de Transporte y Movilidad (AMTM) y la AMAM realizaron una serie de reuniones-conversatorios con líderes transportistas de 18 estados con tres propósitos: entender las necesidades del gremio transportista, sus propuestas para salir de la crisis y su compromiso.

"Cuando empezamos a escuchar a los transportistas nos encontramos con varias sorpresas, una de ellas es que el gran foco no está en lo financiero, su necesidad más expresa en las conversaciones es una institucionalidad fuerte para el sector del transporte público, que permita una claridad de las responsabilidades de los gobiernos, de los transportistas, y sobre todo que existan los instrumentos que medien esa relación con el propósito de que haya garantías jurídicas, garantías administrativas y financieras. Lo que sentimos en esas reuniones es la necesidad de institucionalizar el servicio, una clara rectoría del transporte público, bajo normas muy claras que garanticen la continuidad del transporte público.

"Detrás de lo antes expuesto vienen muchas cosas, una política tarifaria sería que obedezca a la misma evolución de la calidad del servicio, que garantice la sostenibilidad y calidad del servicio, que genera además un impacto positivo de réditos al gobierno por un buen servicio", detalló Fernando Páez.

Las conclusiones de los conversatorios con los transportistas, fueron presentadas en el marco del XX Encuentro Nacional de Autoridades de Movilidad, donde se acordó trabajar en un pacto nacional para el rescate del transporte público.

EN NÚMEROS

El transporte público aporta el 4% del PIB nacional

Más del 40% de los mexicanos se mueven en transporte público, esto es alrededor de 50 millones de personas en todo el país

La industria da empleo a más de 400 mil personas que prestan el servicio como operadores o propietarios

De este sector dependen más de 160 mil empleos indirectos

Con la pandemia se registró una rotación de personal de 15% de la plantilla

La pandemia provocó que la demanda del servicio bajara hasta en un 80%

Al terminar el 2021 operaron con un 65-70% de la demanda, pero la llegada de la variante Omicron impactó y desde enero y parte de febrero la demanda bajó a un 55%

Una transformación de fondo

Para Nicolas Rosales Pallares, presidente de la AMTM, el rescate del transporte público y el lograr sensibilizar a la autoridad sobre el tema, es igual de urgente que la transformación de los modelos de movilidad en muchas ciudades, toda vez que alrededor del 85% del transporte público concesionado en el país aún opera bajo el modelo hombre-camión y muchos están en riesgo de desaparecer.

"Buscaremos mesas de trabajo para conocer las necesidades propias del operador; no todo es dinero, hay quienes necesitan reordenamiento, modernización, apoyos, subsidios y tenemos que ver cuál es el esquema de trabajo que se debe aplicar... Es un ejercicio para convertir a los hombres-camión en organizaciones; entonces, el primer paso es cambiar el modelo de negocio, transitar hacia empresas de transporte y sobre eso empezar a trabajar en la recuperación, no es un proceso fácil, no es a corto plazo", aseguró.

Rosales Pallares mencionó que las reuniones que han mantenido con transportistas de diversas ciudades, les ha permitido identificar que "tienen diferentes necesidades en cada región, pero que al final se pueden resumir en una crisis financiera y una necesidad de mejorar los sistemas de transporte.

"Será necesario continuar con el diálogo, con las mesas de trabajo para encontrar los mecanismos de inversión en infraestructura pública para el transporte, y también para encontrar esquemas de financiamiento para la inversión en tecnología y flota. Es importante seguir con la comunicación con el WRI, AMAM, AMTM y autoridades federales para encontrar los instrumentos de apoyo al transporte", dijo.

Para lograr una transformación del servicio, es muy importante el compromiso de los transportistas, resaltó Fernando Páez, porque no solo es cuestión de que el gobierno apoye, sino que todos los involucrados hagan lo propio.

"Este trabajo no se hace solo, y no se hace solo pidiéndole a la autoridad en turno soluciones, sino que cada uno debe poner una parte para que el pastel quede bueno... la buena noticia es que nos encontramos con que los transportistas no están quietos, algunos han venido implementando acciones por su cuenta que incluyen mejoramiento técnico en términos de pensar el servicio, vinculación de tecnología, esto es muy valioso, porque encontramos una serie de buenas prácticas y experiencias que pueden replicarse y que muestran el compromiso de los transportistas por cambiar".

Una lenta recuperación

Pese al pacto nacional que se impulsa y que el WRI hace meses presentó un programa de recuperación para el sector, Nicolas Rosales Pallares estima que el servicio de transporte público logrará una recuperación en sus finanzas para finales de 2023 e inicios de 2024, en un contexto de una menor demanda, ya que la movilidad de las personas no volverá a ser la misma.

"El transporte público necesita una gran reestructuración, desde su administración, operación, mantenimiento, inversión y uso de tecnologías. No podemos seguir pensando en operar como antes de la pandemia, la realidad cambió y nos pasará".

Como cada inicio de año a lo largo del país los transportistas presionan por un incrementó a la tarifa, sin embargo, Rosales Pallares afirma que la experiencia ha demostrado que no es la forma de enfrentar la falta de ingresos, ni siquiera para hacer frente al incremento de los combustibles e insumos, sino que se deben unir para encontrar un esquema en que las autoridades se sensibilicen y encuentren soluciones juntos.

SOLUCIONES ÚNICAS
PARA CLIENTES ÚNICOS

Porque conocemos lo que te inspira y mueve, en Cummins te ofrecemos soluciones ecológicas con bajo consumo de combustible, gran durabilidad y alta confiabilidad que aseguran el destino de cada pasajero y el cuidado del medio ambiente.
Juntos, logremos crear un mundo más próspero.

- Configuración personalizada para tu negocio.
- Más de 200 puntos de servicio en México.
- Más de 100 años de experiencia.

PARA UN MUNDO QUE NO SE DETIENE

cummins.com
motorescummins.com
@CumminsdeMexico

"Si tú le preguntas al operador '¿te sirve el aumento de tarifa?', en un principio dirá que sí, pero sí lo piensas, lo que provocarás es que el usuario, si ya paga una tarifa cara, busque otro medio de transporte. Si tiene un servicio de transporte malo, deficiente y caro, mejor se compra un auto. La población gasta 20% de sus ingresos en transporte público, entonces, tienes que ponderar las mejoras que debes impulsar", advirtió Pallares.

Sostiene que depender de una tarifa en el servicio de transporte público es obsoleto, y en su lugar, lo que se debe hacer es crear esquemas de financiamiento, subvenciones o subsidios con reglas claras y transparentes, y para conseguirlo, se debe migrar de un modelo de hombre-camión al de empresas.

Lo que sí pone sobre la mesa, y que viene acompañado del apoyo de las autoridades, es la adquisición de sistemas de gestión de la demanda, pues los transportistas tienen que operar con menos unidades para ser más eficientes, productivos y reducir gastos.

"Trabajar al 100% implica pérdidas, porque no tienes una demanda suficiente. Aquí lo que importa es invertir en sistemas de gestión de la demanda, que permitan tener datos cuantificables y medibles para establecer puntos de ascenso y horas pico, en busca de una operación eficiente", expone.

Se proyectan más reuniones

Para continuar impulsando el plan de recuperación y rescate del transporte público, así como para lograr el pacto nacional a favor del sector, se prevé que continúen las reuniones con transportistas y autoridades en los próximos meses.

Roxana Montealegre, directora de Movilidad de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), señaló que convocará en las próximas semanas a un diálogo para discutir la problemática y los mecanismos para el rescate del transporte, haciendo especial énfasis en buscar la manera de migrar al modelo empresarial.

Además dentro de las conclusiones del XX Encuentro de Autoridades de Movilidad, se estableció que el gran reto de este 2022 será avanzar en la institucionalización del transporte público como una política de Estado y establecer rutas de acción y mecanismos financieros para asegurar la implementación de la Ley.

"El propósito de AMAM, WRI y AMTM es que los conversatorios con transportistas y autoridades continúen; creo que nos falta escuchar a transportistas de otros estados, y como hay un interés importante por parte de la SEDATU, la directora de Movilidad, ella ha propuesto realizar un encuentro próximamente para analizar el tema y comenzar a establecer los caminos posibles", puntualizó Páez.

AMTM estima que durante 2020 y 2021 a nivel nacional el sector del transporte público registró pérdidas de 200 millones de pesos

NECESARIOS MÁS **OBSERVATORIOS CIUDADANOS DE** MOVILIDAD VINCULANTES

IVONNE ARRIAGA

Los Observatorios Ciudadanos de Movilidad, como su nombre lo indica, son organismos encargados de observar el correcto funcionamiento de ciertas acciones implementadas por los gobiernos. De este modo, los Observatorios Ciudadanos son entes de interés público, conformados por miembros de la academia, cámaras, organismos empresariales y la sociedad civil representada por ONG y asociaciones.

Como parte de sus tareas analizan procesos y recaban información que se convierte en un documento de recomendaciones -canalizadas al gobierno- para atender un problema identificado.

En la Ley de Participación Ciudadana, artículo 32, se establece que los Observatorios Ciudadanos fungen en beneficio de la sociedad y tienen la finalidad de conocer, informarse, monitorear, opinar, presentar observaciones y pedir la rendición de cuentas de los servidores de las instituciones públicas y canalizar la reflexión, el análisis crítico, la vigilancia y la construcción de propuestas, en torno a los diferentes temas de la vida pública, haciendo posible una mayor corresponsabilidad entre autoridad y ciudadano.

Así como pueden existir Observatorios Ciudadanos en materia ambiental, legal, de seguridad, justicia, etc, los hay también en materia de movilidad y transporte, aunque son pocos los que se enfocan en esta materia en nuestro país; en México podemos ubicar los que operan en Jalisco, León, Aguascalientes, Mérida y Querétaro.

Si bien se identifican ciudades con este tipo de organismos, es claro que aún no operan en todo el país, dijo en entrevista exclusiva Yariel Salcedo Torres, integrante del Observatorio Ciudadano de Movilidad y Transporte de Jalisco, un organismo que analiza y evalúa las condiciones de movilidad y propone políticas para mejorar la calidad de vida de las personas.

Miembros de la academia | Organismos empresariales | Sociedad civil representada por ONG y asociaciones | Cámaras

A decir del académico, representante en el observatorio por parte del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente (ITESO), "sería positivo que cada estado del país contara con un observatorio ciudadano en materia de movilidad y transporte; a ser muy sincero y en una autocrítica, si bien es cierto que tenemos contacto con otras localidades de Jalisco, nos ha hecho falta la integración con los similares de otros estados. Aunque la funcionalidad de este observatorio se centra en acciones que le apliquen a Jalisco, siempre se puede aprender de otras experiencias y sin lugar a duda hay mucha información que podemos compartir o problemáticas en común que se puedan analizar".

Al ser cuestionado si la creación de observatorios ciudadanos en el país es suficiente para analizar las diversas problemáticas que hay en materia de movilidad y transporte en las ciudades, Salcedo Torres explicó que para que tengan funcionalidad deben de ser organismos vinculantes, es decir, la obligatoriedad que tienen las autoridades de atender las observaciones que haga este órgano.

"Se pueden crear organismos de este modelo sin ser necesariamente vinculantes, pero qué pasa, que si se hace una recomendación, simplemente las autoridades pueden o no hacer caso a las recomendaciones, entonces, vuelves al origen del problema – se sabe que está ahí pero simplemente nadie hace nada-. Lo que se evita con un organismo vinculante es la omisión de las autoridades, ya que de alguna manera están obligados a atender las recomendaciones, a menos que envíen una justificación bien sustentada del por qué no se pueden atender o se sustente si la falta de presupuesto para hacerlo impide su realización".

Yariel Salcedo Torres, quien participa en las comisiones de movilidad no motorizada, transporte público, seguridad vial y comunicación del observatorio, indicó que en el caso del organismo que representa en Jalisco, se cuenta con la participación honoraria (como lo es todo el observatorio) de la Universidad de Guadalajara, la Universidad del Valle de Atemajac, el Tecnológico de Monterrey, Coparmex y otras instituciones que tienen facultades para opinar y emitir recomendaciones técnicas en materia de transporte público de pasajeros y proponer medidas para que la prestación del servicio cumpla con los objetivos de calidad, modernización, seguridad, higiene, eficiencia y comodidad, que debe brindarse a los usuarios de transporte público.

Para dar seguimiento al cumplimiento de las recomendaciones, el cuerpo colegiado jalisciense se reúne como mínimo una vez al mes o bien cuando la carga de trabajo lo requiera; además, la figura del secretario técnico deberá elaborar una minuta e indicadores periódicos en donde se lleve un registro de la atención prestada a cada uno de los señalamientos.

Injerencia en el transporte

En una entrevista realizada para el medio local El Clarinete Ags, la reportera Daniela Lomelí destaca que, Loecelia Ruvalcaba, presidenta del Observatorio Ciudadano de Movilidad en Aguascalientes, dijo que, si la ciudadanía no ve cambios notorios en el transporte público, no debería hacerse un ajuste a las tarifas actuales.

"En el observatorio lo que vemos es que es un problema multifactor- sic- (el de la tarifa), tenemos muchos actores involucrados y efectivamente los costos del combustible y de algunos otros elementos van incrementando, pero hay diferentes tipos de tarifas, la técnica y la pública son diferentes", señala la nota publicada en el sitio del medio. Este ejemplo es una muestra del tipo de injerencia que tienen estos órganos independientes.

Para conocer la correcta funcionalidad de Mi Macro Periférico en Guadalajara, Jalisco, Yariel Torres comentó que el observatorio local llevará a cabo una inspección para conocer áreas de oportunidad, debilidad y fortaleza, y que una vez concluida la visita realizará, según proceda, una serie de recomendaciones de mejoramiento; Asimismo, expresó que para dar atención a la población en materia de transporte, se habilitará una función en su sitio web para que los usuarios puedan enviar "quejas o denuncias" que se hayan apreciado en el transporte público y que deberían de ser atendidas, por lo que los miembros del órgano analizarán la viabilidad y concertarán en todo caso, su atención para realizar el análisis correspondiente; de proceder, deberá enviarse la recomendación a las autoridades para su oportuna atención.

moovit

Análisis de Movilidad Urbana de Moovit — MUMA

Te ayudamos a planificar y entender las tendencias de movilidad con precisión. ¡Utilice los datos para mejorar su servicio!

El Análisis de Movilidad Urbana de Moovit (MUMA) proporciona una visión acerca de dónde, cuándo y cómo la gente se mueve alrededor de tu ciudad. Nuestros informes proveen datos precisos, rápidos y fiables para facilitar el análisis y la toma de decisiones en todos los aspectos de la movilidad urbana.

Aprende lo que el Análisis de Movilidad Urbana de Moovit puede hacer por ti:

Reporte de Zone

- Zonas de origen y destino.
- Distribución modal.
- Líneas de transporte populares y estaciones.
- Datos para evaluar el impacto de los cambios de red en la región.

Informe de línea de transporte

- Promedio de subidas y bajadas de pasajeros, detallado por hora.
- Identificación de barreras de primer / último km.
- Estadísticas descriptivas adicionales de los usuarios de la línea y sus viajes completos.

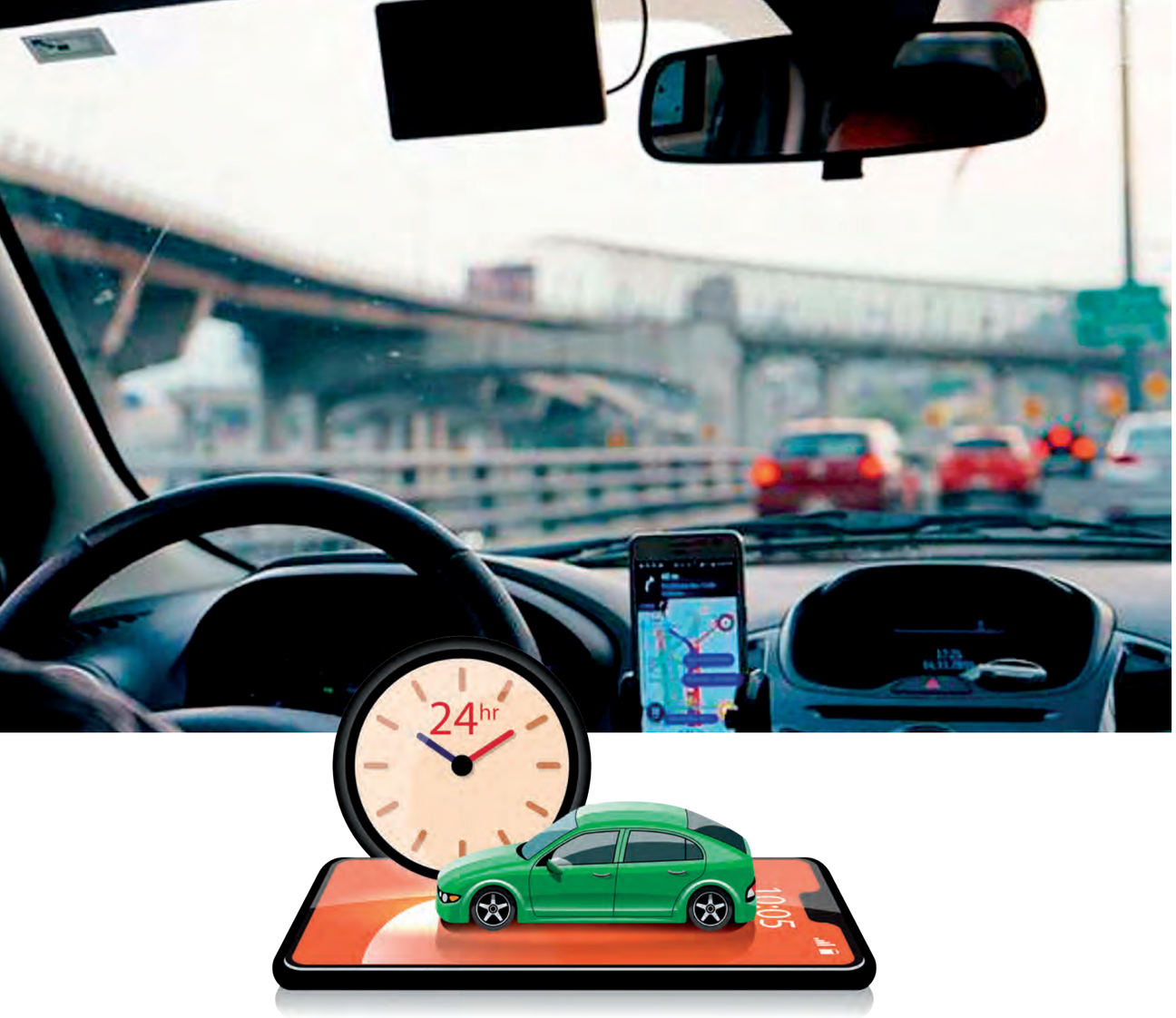
Reporte de la estación

- Accesos a la estación en el primer/último km
- Promedio de subidas y bajadas de pasajeros por línea, ubicación y hora
- Análisis de cambios de línea comunes y tiempos de espera
- Información de Origen/Destino

moovit

Moovit, una compañía de Intel, es un proveedor líder de soluciones Movilidad como un Servicio (MaaS) y creador de la app #1 de movilidad urbana.

www.moovit.com/es



LA TENDENCIA HACIA UNA **MOVILIDAD CONECTADA**

IVONNE ARRIAGA

En México, ocho de cada 10 usuarios utilizan como su mejor opción de movilidad, el servicio que se ofrece mediante aplicaciones digitales. Los motivos principales por los cuales el usuario los prefiere son, seguridad, conveniencia y comodidad, que ofrecen en comparación con el transporte público tradicional o de "calle".

Lo anterior, de acuerdo con el estudio "Movilidad en el Usuario de Internet Mexicano", presentado por la Asociación de Internet MX. Según la información que publica, la adopción de plataformas de movilidad urbana digital, tan solo al 2019, alcanzó un 41% de aceptación entre los usuarios de Internet en el país.

En contraste, refiere este estudio, las opciones de movilidad preferidas son:

TAXIS TRADICIONALES, con un 23% de aprobación; BICICLETAS, con 9%; SCOOTERS ELÉCTRICOS, que fueron la tercera opción, con 7% de aceptación.

Otros datos de interés que refiere la Asociación de Internet MX como parte de este mismo estudio, es que los internautas consideraron que el pago con tarjetas de crédito y débito son las opciones más seguras y cómodas para pagar.

No todo es miel sobre hojuelas, ya que si bien los servicios digitales de movilidad tienen buena aceptación por la seguridad y comodidad que ofrecen, un detalle que molesta mucho a los usuarios es la falta de control y regulación en las tarifas.

Muestra de ello son los memes y comentarios que se hicieron virales en redes sociales con el tema de los altos cobros que la empresa digital de movilidad Uber estaba realizando, durante el pasado mes de diciembre.

La queja se originó cuando las personas que deseaban abordar una unidad, se encontraron con "tarifas dinámicas" que superaban el doble o el triple de lo que normalmente se paga por un viaje.

En el twitter pueblapreciosa se leía: Uber está carísimo...pero solo por Navidad, entretanto el usuario @binavaza expresó: Volveré al taxi regular, es carísimo su servicio @uber_Mex y @manuelvpa dijo voy a viajar en Uber no a dar el enganche del carro. Estos son algunos de los ejemplos de los comentarios en forma de molestia que se hicieron públicos en redes sociales.

Al parecer -según se identificó en los comentarios de Twitter- muy buena parte de las quejas tenían origen en la Ciudad de México, por ello la jefa de gobierno, Claudia Sheimbaum, intervino y dijo que, analizaría sus facultades legales para que, en su caso, puedan regular los precios de los servicios de transporte privado.

Sheimbaum refirió que el secretario de Movilidad, Andrés Lajous, "está trabajando sobre una posible regulación de lo que estas empresas cobran a los usuarios en la Ciudad de México... lo estamos revisando para ver qué tanta atribución tenemos para hacerlo, pero lo que sí es que tenemos que darle una alternativa a la ciudadanía".

Por su parte, la empresa Uber explicó que se estaba experimentando un alza representativa en las solicitudes de viaje superando la oferta que se tenía de autos disponibles, motivo por el que las tarifas tuvieron un aumento.

A través de un comunicado a la opinión pública, dijo "cuando esto pasa, un multiplicador de la tarifa habitual se activa, aumentando momentáneamente el precio del viaje, invitando a que un mayor número de socios registrados de la app presten sus servicios".

Se sabe que son necesarios por ello promueven diversas opciones

Como respuesta a lo ocurrido y para atender la demanda de transporte, Sheimbaum invitó a los ciudadanos de la capital del país a conocer la aplicación Mi Taxi, establecida en el año 2019 con la intención de dar participación a los taxistas tradicionales para competir con otras opciones similares, pero a través de una plataforma tecnológica.

Las aplicaciones digitales como promoventes de la sustentabilidad

Una vez que se ha mencionado el tema de las tarifas como uno de los aspectos que interesan al usuario, se puede destacar que, gracias a este tipo de aplicaciones de movilidad, se ha disminuido considerablemente el uso del automóvil particular lo que conlleva a una menor generación de contaminantes, así como a una reducción del tránsito vehicular.

Al incursionar en el mercado mexicano, la plataforma de movilidad BEAT incluyó como parte de su flotilla, vehículos eléctricos. En este sentido, Mauricio López, gerente general de BEAT México, opinó "por cada kilómetro estamos reduciendo emisiones de dióxido de carbono (CO2), 94,661 gramos por kilómetro. Estamos realmente causando un impacto en Ciudad de México, que como sabemos es una de las urbes que más sufre por gases y emisiones de carbono", durante su participación en el Latam Mobility Virtual Summit.

Al definir a BEAT como una plataforma de movilidad sustentable, López señaló que la marca representa un nuevo y revolucionario servicio nunca antes visto en Latinoamérica, una solución sustentable y que trasciende los límites de la movilidad. Con BEAT Tesla actualmente hay 150 vehículos eléctricos circulando en la Ciudad de México. "Es la única flotilla 100 por ciento eléctrica, con tecnología de punta, con sistemas multimedia muy elevados. Hemos construido junto con nuestro socio una infraestructura de carga privada, la más grande de Ciudad de México y Latinoamérica, 500 kilovatios de capacidad instalada en el centro, en el corazón de la CDMX".

Al hacer un comparativo de los autos eléctricos que se comercializaron en 2019, Mauricio López mencionó que se vendieron 305 unidades, pero al llegar a México, BEAT agregó 130 más, con lo que se reconocen como "el mayor aportador de vehículos eléctricos en la ciudad".

Para atender otra opinión sobre los beneficios que brindan las Apps de movilidad, en entrevista exclusiva con Diana de la Fuente, directora de Operaciones Uber México, comentó: "Como plataforma tecnológica, tenemos la responsabilidad de contribuir con una recuperación sostenible y así reducir el impacto ambiental; buscamos convertirnos en un aliado en el combate contra el cambio climático".

Como ejemplo de aportación al medio ambiente, de la Fuente citó el servicio Uber Planet, un producto al que definió como una solución de movilidad dentro de la app que permite a los usuarios compensar la huella de carbono (CO2) de sus viajes.

moBig
conectamos en grande.

¡GRUPO TELE URBAN ESTÁ DE FIESTA!

Lanzan una nueva unidad de negocio:

moBig empresa de telefonía celular e internet móvil, ofrece soluciones en comunicaciones para todos los sectores, con la red más avanzada 4.5G

¡CON COBERTURA NACIONAL E INTERNACIONAL!

Con sus planes de telefonía e internet móvil, estarás ahorrando hasta un **86%**.

Cuentan con planes de prepago desde $30 y planes anualizados 12x7, disfrutando de 12 meses de servicio y pagando sólo 7 meses.

moBig 700
5GB
$700
Paga 7 y obtén 12 meses.
(Costo mensual $100 pesos)
30 días de Vigencia.
5 GB de Navegación.
Datos para compartir.
Llamadas y SMS incluidos a México, EU y Canadá.
Redes sociales incluidas.

moBig 1400
20GB
$1,400
Paga 7 y obtén 12 meses.
(Costo mensual $200 pesos)
30 días de Vigencia.
20 GB de Navegación + 20 GB a velocidad reducida.
Llamadas y SMS incluidos a México, EU y Canadá.
Redes sociales incluidas.

moBig 2100
20GB
$2,100
Paga 7 y obtén 12 meses.
(Costo mensual $300 pesos)
30 días de Vigencia.
20 GB de Navegación + 20 GB a velocidad reducida.
Datos para compartir.
Llamadas y SMS incluidos a México, EU y Canadá.
Redes sociales incluidas.

Sus ventajas son los que los distinguen y es que sus planes son sin condiciones ni plazos forzoso, traen el **costo por GB MAS bajo del mercado** y, por si fuera poco, puedes portar tu línea y quedarte con tu número de siempre entre muchas otras cosas mas.

Visítanos en **www.mobig.mx**, comunícate a nuestro call center **800-26-moBig (66244)** o descarga nuestra app moBig.

PARA ADQUIRIR Y CONOCER MÁS SOBRE NUESTROS PLANES VISITA **WWW.MOBIG.MX**

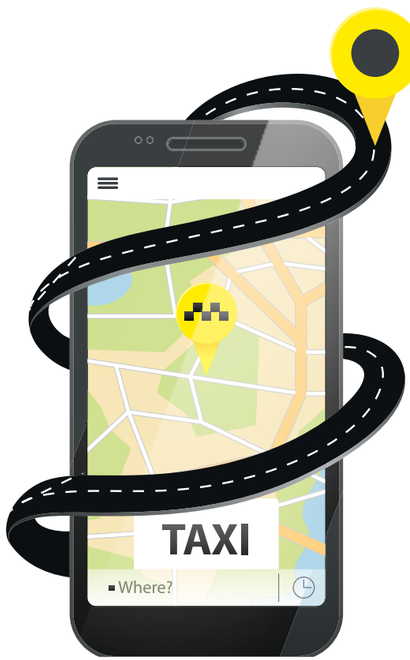
Para complementar la aportación que la empresa global Uber realiza en materia de medio ambiente, la directiva dijo que en este 2022 los socios conductores podrán acceder a un programa para cambiar su vehículo por uno eléctrico o híbrido para que, de esta manera, no nada más se compense la huella de carbono de los viajes solicitados a través de la aplicación, sino que se reduzca a cero.

De la Fuente agregó que, durante el último trimestre de 2021, por medio de Uber Planet, se adquirieron más de 8 mil 500 toneladas de créditos de carbono, que equivaldría al peso aproximado de más de 1,400 elefantes africanos adultos. Estos créditos son aplicados en diversos proyectos de conservación en el Estado de México, Puebla y Oaxaca. De esta forma, la App busca transformar la movilidad de las ciudades y reducir la huella de carbono.

Todas estas acciones de acuerdo con la ejecutiva, en conjunto buscan posicionar a Uber a nivel global, como una plataforma cero emisiones para 2040.

Finalmente, y no menos importante que la reducción de emisiones contaminantes, se encuentra la motivación de la economía; luego de que Uber llegó a México hace ocho años, de acuerdo con cifras oficiales de la empresa, la plataforma de movilidad brinda servicios a más de 8 millones de usuarios en 70 ciudades de México, al tiempo que crea empleo a casi 200 mil personas.

Otros competidores



Actualmente Uber domina con el 80% el mercado de transporte privado; sin embargo, a la par han surgido opciones que también buscan pelear un lugar entre las preferencias de los usuarios.

Entre las más nombradas se encuentran además de Beat, Cabify, Didi, Bussi, Urbvan, Jetty, In Driver (que recientemente incursionó en Tampico, Oaxaca, Coatzacoalcos, Zacatecas, Xalapa, Veracruz y Tijuana) y Blablacar (novedoso sistema de movilidad compartido utilizado para ahorrar costos entre viajes). Estas marcas complementan en nuestro país la oferta -mediante aplicaciones- de servicios de transporte privado individual y grupal.

En una entrevista concedida para Aristegui en Vivo, (22 de diciembre de 2021) Ricardo Sheffield, titular de la PROFECO, señaló que a la instancia que representa le corresponde únicamente revisar que se cumplan las tarifas fijadas por los gobiernos locales, quienes son los responsables de autorizarlas. Las tarifas dinámicas, mencionó, se basan en autorizaciones previas de gobiernos locales y son éstos quienes "deben de revisarlo, cambiarlo y ya no permitirlo".

Hay que voltear como consumidores y exigirle al gobierno local que regule con mayor precisión este tema, porque si ellos lo autorizan nosotros nos quedamos sin ningún instrumento para poder actuar, precisó el funcionario.

De este modo, corresponderá a las autoridades dar certeza a los usuarios en materia de regulación por el costo de viajes, desde luego una sana competencia entre empresas será en beneficio de los viajeros al tener más opciones para su elección.

A las empresas operadoras corresponderá brindar el mejor servicio para mantenerse entre las preferencias de movilidad de los ciudadanos.

TRANSPORTE PÚBLICO **NO ES CAUSA DE CONTAGIOS**

IVONNE ARRIAGA

El transporte público ha sido injustamente estigmatizado durante la pandemia, expresó Dionisio González, asesor en estrategia de promoción y divulgación de la Unión Internacional de Transporte Público (UITP), al destacar que estudios internacionales demostraron que el transporte no es foco de contagio de COVID-19, toda vez que las empresas o transportistas han tenido que acatar las medidas sanitarias correspondientes impuestas por la autoridad.

Actualmente y debido al confinamiento, las personas no quieren viajar en transporte público aseguró el experto de UITP, sin embargo "no somos los responsables de ello" (los transportistas o empresas). "Es imprescindible que las autoridades de transporte y los poderes públicos entiendan al transporte masivo como fundamental en las ciudades, por ello el trabajo para evitar contagios debe de ser coordinado".

Opuesto a lo que se supone o se piensa, estudios revelan que el transporte público no es la causa principal de contagios de Covid-19 ya que los pasajeros frecuentemente viajan solos y no hablan con otros pasajeros, si a ello le agregamos que se ha vuelto obligatorio el uso de cubrebocas, el riesgo disminuye.

Los estudios científicos y trabajos empíricos realizados, han abordado este tema, y sus conclusiones son opuestas a lo que se suponía inicialmente. Dichos estudios fueron efectuados en distintas partes del mundo, con realidades distintas, pero sus conclusiones son coincidentes. Los estudios fueron realizados en Japón, Francia, Austria, Colombia, Estados Unidos, Alemania y Australia.

Entre los estudios que refiere el documento de la UITP, cuyo contenido se encuentra disponible para su consulta pública, cabe mencionar que :

- El 14 de junio de 2020, se publicó en la revista americana The Atlantic un artículo titulado "Fear of Public Transit Got Ahead of the Evidence", en el que se destaca que "Muchos han culpado a los trenes subterráneos y autobuses por brotes de coronavirus, pero un creciente número de investigaciones sugiere lo contrario".

- Otro estudio fue desarrollado en Austria, por el Departamento de Epidemiología y Vigilancia de Infecciones de Austrian Agency for Health and Food Safety (AGES) en junio del año pasado. El estudio identificó 355 clusters de casos desarrollados entre abril y mayo.

"Los cluster de casos que se han encontrado hasta ahora se remontan a entornos como deportes grupales, cantar en coro, seminarios, clases de baile y actividades post-ski".

"Entre los clusters analizados, ningún cluster de casos pudo rastrearse por las visitas a locales comerciales o por el uso del transporte público".

- En julio 2020, en un trabajo realizado por la Universidad Nacional de Colombia, el Laboratorio de Gestión de Sistemas en Tiempo Real, Metro de Medellín y otros, concluyeron que "En el Valle de Aburrá no se encuentra evidencia de que la tasa de contagio guarde correlación con el incremento en la movilidad".

Optimización de la Gestión
Sistemas sofisticados que te ayudan a gestionar tu fuerza laboral, tus pasajeros y tus flotas y activos en tiempo real.

Experiencia del Usuario
Tecnología que te ayuda a garantizar la seguridad de tus pasajeros y generar su confianza con información en tiempo real.

Paratránsito y Bajo Demanda
Sistema impulsado por IA que brinda flexibilidad y comunicación a tus pasajeros con servicio bajo demanda.

Conoce más sobre
Trapeze Group
www.trapezegroup.lat/amtm | latam@trapezegroup.com

Pierde el transporte público a 40% de sus usuarios

Diversos factores como el miedo a viajar en transporte, la implementación del trabajo en casa, falta de clases, e interrupción de actividades gubernamentales de oficina, ocasionaron que aproximadamente un 40% de los usuarios dejarán el transporte público.

De acuerdo con cifras de la propia Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad la demanda de este sector en México cayó hasta en un 60 por ciento y aunque ya se habla de una recuperación, hay usuarios que "jamás" volverán al transporte, ya que el home office para muchos llegó para quedarse, reconoció el presidente de AMTM, Nicolás Rosales Pallares.

En esto coincide Ángel Molinero, experto en la materia y autor de diversas investigaciones sobre movilidad, quien en entrevista aseguró que evidentemente la demanda cayó, y la recuperación del sector dependerá del proceso de vacunación y la reactivación económica.

Ante los efectos ocasionados por la pandemia del Covid-19, especialistas coinciden en que los impactos negativos que la actual crisis sanitaria arrojó a los sistemas de transporte en general en el mundo y particularmente en América Latina, tardarán en recomponerse .

Al reunirse con expertos de diversas partes del mundo, Álvaro Santiago, subgerente general de CUTCSA (Compañía Uruguaya de Transportes Colectivos S.A, la empresa de transporte más grande de Uruguay) dijo que, hablar de un 85% de recuperación en el sector es muy optimista y que quizá a finales de 2022 o 2023, se llegue a esta cifra.

Referencia
https://www.fgc.cat/wp-content/uploads/2020/10/Transporte_Publico_y_Covid_19-_Estudios_cientificos_v2-6.pdf

Los usuarios opinan

Entrevistados previo al abordar una unidad de transporte en el paradero Indios Verdes, algunos pasajeros manifestaron que se sienten más seguros ya que se hizo obligatorio el uso de cubrebocas.

El despachador de las unidades aseguró que en todas las rutas que llegan al paradero Indios Verdes es obligatorio el uso de cubrebocas, "no se suben al autobús si no lo traen, hay algunos que se ponen muy pesados, pero realmente no les haces caso, así que no tienen de otra"; el trabajador señaló que cuadrillas enviadas por el gobierno sanitizan las unidades de manera constante, lo cual da un poco más de seguridad.

En contraste hay otros usuarios que no se sienten seguros del todo, sin embargo, viajar en un sistema de transporte compartido es la única opción para trasladarse a sus actividades diarias.

En el paradero Estadio Azteca en un recorrido por los andenes de la ruta 40, 39, 75, 73, se pudo constatar que también es obligatorio el aditamento en rostro para abordar las unidades.

Al dirigente de Ruta 75 se le preguntó si adicionalmente al cubrebocas han implementado alguna otra medida de higiene, éste respondió que es obligatorio para cada unidad portar gel antibacterial para los usuarios, además de llevar a cabo la limpieza de las unidades entre base y base, sin dejar de mencionar que el conductor también debe de portar cubrebocas en todo el recorrido, de no hacerlo los usuarios pueden repórtalo y estos se harán acreedores a una sanción por la que, la unidad o el chofer serán suspendidos temporalmente.

"A nosotros también nos interesa que el transporte sea seguro, hemos perdido a muchos usuarios, del total de las unidades que hay en la ruta, un día trabaja la mitad y al otro día la otra parte, somos los más interesados en que esto se reactive".

Qué pasa en otros sistemas de transporte

Al igual que los sistemas de transporte público tradicional, el operado a través de empresas no es la excepción ya que, las medidas para evitar la propagación de contagios se extienden a corredores de transporte, al Metrobús, Tren Suburbano, Mexibús y Tren Ligero. Sanitización de unidades, andenes, uso de cubrebocas, gel antibacterial son parte de los protocolos sanitarios que se implementan.

TRABAJAN CONCESIONARIOS EN REESTRUCTURA DE TRANSPORTE

JOSÉ LUIS FLORES

Si de una función de box se tratara, quienes transportan a cerca de 56 millones de personas de todo el país a sus trabajos, escuelas, lugares de recreación u otros sitios, estarían contra las cuerdas.

De acuerdo con datos de la Asociación Mexicanas de Autoridades de Movilidad (AMAM), el sector del transporte público representa el 4 por ciento del Producto Interno Bruto (PIB) nacional y mueve a más del 40 por ciento de la población en el país, pero en dos años de pandemia registra pérdidas que se calculan en al menos 200 millones de pesos.

Actualmente, según ese organismo, la demanda no se ha recuperado y se mantiene en 65 por ciento, en comparación con el periodo previo a la contingencia, lo que indica que la principal razón por la que el transporte público está en crisis es por el tema recaudatorio.

Derivado de esta problemática, la Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad (AMTM), que encabeza Nicolás Rosales Pallares, y el Instituto de Recursos Mundiales (WRI, por sus siglas en inglés), representado por Fernando Páez, convocaron durante las últimas semanas a representantes del transporte público de todo el país, para que expusieran de primera mano las circunstancias por las que atraviesan.

Los asistentes coincidieron en que sus problemas financieros los mantienen actualmente en una etapa de sobrevivencia, y explicaron que en algunos estados, la baja de aforo los ha obligado a dejar de operar en la periferia de diversas ciudades, donde generalmente habita la población más vulnerable, quienes debido a la falta de transporte llegan a perder su empleo, lo que desemboca en un efecto dominó, que agrava el problema social a nivel nacional.

Ante ello, los asistentes consideraron necesario que a nivel nacional se conozca la situación por la que atraviesa el transporte público y coincidieron en la necesidad de conformar un grupo capaz de dialogar con las autoridades estatales y federales, para hacerse escuchar y negociar mejores condiciones para la movilidad en favor del transporte público.

En consecuencia, estimaron adecuado que esa representatividad nacional recaiga en la AMTM, que encabeza Nicolás Rosales Pallares, quien escuchó todas las problemáticas y estuvo de acuerdo en la conformación de propuestas para llevarlas a las diversas autoridades gubernamentales, "ya que sin sistemas de transporte público y movilidad segura, las ciudades mexicanas no podrán alcanzar su máximo potencial".

Es necesario subir a nivel federal el tema de la crisis por la que atraviesa el transporte público en todo el país, aseguró el presidente de la AMTM, y consideró urgente sensibilizar a las autoridades sobre la problemática que viven los transportistas.

Asimismo, explicó que las autoridades locales de varios estados "también están claras que no pueden solas por temas de presupuesto" y dijo que muchos de ellos "invierten cero pesos en la movilidad, lo cual está comprobado".

Al respecto, Fernando Páez, representante de WRI, resumió que los transportistas expresaron su interés por tener una sola voz como gremio; coincidieron en la necesidad de conformar instituciones fuertes con interés por emprender una transición empresarial, y también en demandar apoyo para cumplir con los bancos y explorar qué apoyo pueden brindar las autoridades para superar esta problemática diseminada en la mayoría de estados y municipios.

Tanto Páez como Nicolás Rosales expusieron que llevarían estas demandas al seno de la AMAM, que se reuniría en fecha posterior, en Guadalajara, Jalisco, una entidad cuya Secretaría de Transporte mereció el premio Proyectos de Transporte y Movilidad Urbana, por haber implementado un Sistema Integrado de Recaudo, a través del cual se unificó el sistema de pagos en todo el estado, mediante una tarjeta recargable que se usa tanto para las rutas urbanas de nueve municipios, entre ellos Guadalajara, como para las tres líneas del Tren Eléctrico de la capital tapatía, así como los trolebuses y el sistema BRT que corre por la calzada Independencia de esa ciudad, e incluso para el Sistema Bici Pública.

Durante la reunión de la AMAM, que tuvo lugar el pasado 20 de enero, los integrantes hicieron un llamado urgente para buscar un pacto por el transporte público que dote de institucionalidad y fortalezca el financiamiento para este sector que lleva más de dos años en crisis.

En ella, los representantes de la organización enumeraron los retos que vive hoy en día el sector derivado de la pandemia de Covid 19, cuyas pérdidas se calculan en al menos 200 millones de pesos.

Actualmente, expusieron, la demanda no se ha recuperado y se mantiene en 65 por ciento, en comparación con el periodo previo a la contingencia, pese a que la aportación del transporte público urbano al PIB es del 4 por ciento y que gracias a este sector se mueve más del 40 por ciento de la población, es decir, 50 millones de personas diariamente a lo largo del país.

Diego Monraz, presidente de la AMAM, Roxana Montealegre, directora de Movilidad de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), con apoyo del WRI, representado por Angélica Vesga, directora de Asuntos Públicos y Fernando Páez, director de Movilidad, acordaron iniciar mesas de trabajo entre autoridades locales y autoridades federales.

La representante de la SEDATU propuso una primera mesa a finales de febrero, orientada a establecer mecanismos, buenas prácticas y procesos para pasar del modelo hombre-camión a uno de empresas y sistemas organizados.

Los asistentes reconocieron que el gran reto de 2022 será avanzar en la institucionalización del transporte público como una política de Estado y establecer rutas de acción y mecanismos financieros para asegurar la implementación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV), recientemente aprobada.

Consideraron que las autoridades destacan la necesidad de gestionar la movilidad y en particular el transporte público como una política social acorde con el derecho a la movilidad, que es una oportunidad para la equidad, la inclusión social y la reducción de la pobreza en el país.

"El transporte público se debe convertir en un igualador social para que esto ayude a disminuir los efectos que contaminan nuestro planeta. El trabajo debe ser en equipo, con una coordinación y enlace de esfuerzos permanente que nos permita este 2022 lograr acuerdos, para que los tres órdenes de gobierno nos sumemos a la mejora de la movilidad", invitó Roxana Montealegre, representantes de Sedatu.

Jesús Padilla, presidente fundador de la AMTM, así como Nicolás Rosales, actual titular del organismo, se comprometieron a identificar acciones y soluciones hacia mejores sistemas de transporte en el país, y aclararon que en la actualidad se ha registrado una rotación de personal de 15 por ciento de la plantilla.

Aseguraron que el gran problema del transporte público es la falta de financiamiento de las autoridades, por lo que plantearon la necesidad de analizar las tarifas, que no son suficientes para implementar la modernización del sector.

Ante este panorama de crisis en el transporte público urbano, consideraron urgente la implementación de un programa de recuperación económica.

En este contexto, vale la pena señalar que el transporte público en el país integra una industria que da empleo a más de 400 mil personas que prestan servicio como operadores o propietarios, y que de este sector dependen más de 160 mil empleos, principalmente de conductores. Asimismo, el servicio que ofrece está dirigido hacia los hogares de menores ingresos.

Además, que un estudio efectuado antes de la pandemia por organismos como la SEDATU y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), entre otros, revelaba que la zona metropolitana del Valle de México concentra 34.5 millones de viajes diarios, con una oferta de servicios de transporte que va de medios masivos como Metro, Metrobús, Mexibús, trolebús; medios de mediana y baja capacidad como microbuses, combis y hasta mototaxis; medios no motorizados, como el sistema de bicicleta pública o los servicios de bicicletas privadas sin anclaje, y los servicios privados como automóvil, motocicletas, transporte escolar, transporte de personal, las bicicletas privadas y caminando.

Todo ello, según el estudio, revela que la movilidad es un indicador en el que se refleja la desigualdad en el país, que las decisiones de política pública han priorizado las condiciones de movilidad de los sectores de la población que cuentan con mayores privilegios y que tiene la oportunidad de elegir entre distintos medios para movilizarse. En este contexto, la gestión pública relega las necesidades de la población más vulnerable, la cual progresivamente ha normalizado la falta de acceso a derechos básicos, aumentando las condiciones de marginación y desigualdad.

ALEXANDER DENNIS

en todo el mundo

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 es una filial de NFI Group Inc., uno de los más importantes fabricantes independientes de autobuses del mundo.

Alexander Dennis Mexico, S.A. de CV
Tres Anegas 425, Nave 4-A, Nueva Industrial Vallejo
07700 Gustavo A. Madero, Ciudad de México
México

+52 55 8434 0940
info.mexico@alexander-dennis.com

ALEXANDER DENNIS

LO QUE REPORTAN ACTUALMENTE **LOS CONCESIONARIOS**

Los concesionarios del transporte en el país refieren su propia experiencia basada en el trato directo con los pasajeros y la forma como la pandemia ha disminuido su afluencia.

La mayoría de ellos coincide en una baja del 60 al 70 por ciento en el número de pasajeros, así como falta de recursos para cumplir compromisos económicos relacionados con la renovación de la flota, los cuales fueron adquiridos antes de la pandemia.

Asimismo, señalan que la tarifa no les alcanza para pagar choferes y otros trabajadores, ni para el mantenimiento de las unidades.

Y, lo más importante, existe un clamor general porque las autoridades conozcan la situación del transporte como un problema global en todo el país y no como un tipo de problemática local, por lo que demandan que el tema se resuelva con un carácter federal y no local.

Lo que sigue es un mosaico de las condiciones que viven los concesionarios en las diversas zonas del país.

CENTRO

ALEJANDRO HERNÁNDEZ TORRES
VALLE DE TOLUCA, ESTADO DE MÉXICO.

Tenemos envidia de que a algunos transportistas del país les haga caso el gobierno. Aquí existen 275 concesiones, de las cuales el 60 por ciento operaban antes de la pandemia, bajo un sistema empresarial, tuvimos que reinventarnos, cambiar el chip, pero nos ha costado muy caro, porque el 60 por ciento de las unidades están bajo financiamiento, es decir que, por querer mejorar, el esquema nos puso de rodillas, casi nos saca del cuadrilátero. Actualmente trabajamos con dos financieras. Solicitamos al gobierno que fuera interlocutor con ellas, pensamos que tenía que ser solidario con nosotros y nos tenía que ayudar, porque él nos obliga a renovar las unidades, pero no nos ayudó en nada. Buscamos algo que nos permita mantenernos a flote, porque en dos años de pandemia no hemos adelantado un peso sobre nuestra deuda original, y las financieras ya nos están cobrando intereses sobre intereses.

Además, no hay un peso de apoyo y cuando las autoridades nos obligan a adoptar sistemas de prepago nos dicen: “va a ser éste, te va a costar tanto y ya no vas a cobrar tú y nosotros te vamos a dar el dinero”. En ese esquema, el pasaje se va a ir sobre competencia desleal, porque no les interesa otra cosa que llegar rápido. Si tienen que usar el prepago y depositar de a 100, 150, se van a ir hacia la competencia desleal, un transporte que también nos tiene en la lona y la autoridad de transporte no va a hacer nada. Existen estos servicios irregulares porque hay corrupción y el “moche” quién sabe hasta dónde llega. Sacamos el 50 por ciento de unidades, pero las tuvimos que volver a meter para no perder nuestras rutas, para que no se posicionaran los servicios irregulares. Tengo que atiborrar con unidades mis concesiones para competir con el transporte desleal.

ERNESTO VITE PEÑA
ESTADO DE MÉXICO

La pandemia vino a darle al traste al transporte en la entidad; nuestros problemas se han intensificado. En la actualidad el aforo aproximado es del 30 por ciento. En el Estado de México hay empresas grandes, somos 830 organizaciones, lo que genera un caldo de cultivo grave para las cosas que nos afectan. Nuestros sistemas administrativos no han avanzado, siguen siendo hombre-camión en su mayoría. El gremio no está lo suficientemente desarrollado y al respecto el gobierno no hace nada. El gobierno sigue invirtiendo en el transporte y los transportistas estamos del otro lado.

Aquí tenemos una tarifa de 12 pesos. El tema de la tarifa tiene que ser rebasado por nosotros, porque dependemos de nuestros usuarios, que el gobierno se encargue de la tarifa, esa es su responsabilidad.

Aquí la inseguridad es de diario, no tenemos una autoridad que pueda pararla y nos cuesta de 2 mil a 3 mil pesos diarios, así que bienvenida la tecnología.

Es momento que a través de la AMTM se haga un planteamiento hacendario para los usuarios de transporte, que existan subvenciones, subsidios, para que los transportistas nos dediquemos a lo nuestro. Debemos encauzar nuestras filas a nuestros usuarios.

ALEJANDRO ZAVALA
IRAPUATO

Empezamos un sistema integral de transporte pero lo detuvimos por falta de capacidad de pago. Migramos a un sistema de prepago, que ya existe en muchos lugares del país, lo que nos ayudará a captar más ingresos.

En general seguimos padeciendo una baja en la movilidad, hace un año estábamos entre el 30 al 35 por ciento de la capacidad, actualmente estamos al 30 por ciento. Es necesario realizar estudios que nos apoyen para hacer más rentables nuestros negocios.

Aquí el 70 al 75 por ciento de los permisionarios están unidos en cooperativa, como hombre-camión.

Las ciudades con los mejores transportes en el mundo son ciudades que están subsidiadas, cosa que no se ha visto en el país nunca. Con la tarifa actual el costo operacional está logrando salir, pero la pandemia nos agarra con deudas.

MANUEL ROMERO
SAN LUIS POTOSÍ

Nos quedamos atorados con los pagos por la pandemia. Transporte irregular, 50 a 40 por ciento sobre el aforo normal, ¿qué podríamos hacer?, una asociación de transportistas a nivel nacional, para que nos apoye el gobierno. Más que apoyo necesitamos un rescate. Aunque estamos trabajando como empresa. Buscar la forma de hablar con las financieras, que vienen y dicen que se van a llevar los autobuses, no son flexibles.

RICARDO HERNÁNDEZ NAVA
SAN LUIS POTOSÍ

Todos tenemos el mismo problema económico, la única diferencia que veo es el trazado urbano y el aforo. La pandemia nos vino a acabar, nos quebró totalmente. Tenemos tarifa de 10 pesos. Cualquier tarifa no nos daría la oportunidad de hacer la renovación de las unidades, tenemos unidades del 2009 que ya no pudimos renovar.

Falta esa unión a nivel nacional. Hace falta reunirnos en serio, hacer una cámara de transporte. Es momento de que nos juntemos, que nos unamos a nivel nacional, que no tengamos el problema de un

gobernador. Si no gritas no hace nada el gobierno. El transporte está muy callado, estamos pulverizados.

NORTE

BENJAMÍN GARZA
BAJA CALIFORNIA

Necesitamos certeza financiera para hacer más eficiente el servicio en todo el país. Acá nosotros desconocemos de eficiencia, hacemos nuestras rutas más largas y eso ha bajado la demanda; tenemos rutas hasta de 82 kilómetros, cuando que debemos recortarlas a no más de 15 kilómetros. Creemos que lo mejor sería una fórmula tarifaria a nivel nacional y fijar el precio del combustible.

RODRIGO ROMÁN LÓPEZ
SINALOA

Estamos en la aprobación de un proyecto de BRT para Culiacán, pero nos hemos dado cuenta que las autoridades no toman en cuenta a los transportistas locales, en cambio sí le están dando jugada a quienes vienen de fuera. La mayoría estamos en una situación muy comprometida con los créditos que tenemos. Si se quiere rescatar al transporte que las autoridades conozcan el problema que tenemos, porque es en todo el país, no sólo en regiones de cada estado.

ANASTACIO GARCÍA
TAMAULIPAS

Acá lo que más nos afecta es la competencia desleal. Se trata de la misma problemática en todos los estados, el gobierno apoya más a los "piratas" que a los legalmente establecidos.

Nuestra tarifa es de 10 pesos, la cual no cubre los costos, apenas alcanza para sueldos. La pandemia vino a agravar todo. En la actualidad el 50% de los concesionarios están bajo el esquema de hombre-camión y la otra mitad empresas.

OCCIDENTE

FRANCISCO JAVIER MUÑOZ
JALISCO

Antes de la pandemia cada quien hacía sus compras en lo individual, por lo cual decidimos realizar compras de insumos en común, lo que nos hizo ser eficientes. La eficiencia en las empresas ha mejorado la rentabilidad. Dependemos de la voluntad política de cada gobierno. Aquí hay apoyo del 22 al 28 % para la renovación a través del enganche para nuevas unidades. Con el nuevo modelo ya no eres concesionario, eres accionista.

Por nuestra parte agradecemos el apoyo del gobierno del estado, estamos subsistiendo, pero no debemos dejar todo al gobierno. Urge un gremio unido, porque en tal caso pudiéramos buscar insumos al combustible. Migramos a un nuevo modelo BRT, con mucho ánimo.

El gobierno pidió que de manera individual se buscarán las mejores opciones y dar tu patrimonio como aval. La concesión es tu activo, te da la posibilidad con las financieras y conformar una organización empresarial. En el antiguo sistema de transporte público había 5 mil unidades, tenían en promedio una antigüedad de ocho años, pero había algunas de 14 o 15 años. El reglamento indica que una unidad con más de 10 años ya no puede circular. En la actualidad las unidades deben andar alrededor de 5 años de antigüedad, en promedio, se trata de unidades más eficientes que tienen menor gasto de mantenimiento, esto permite salir a flote en esta crisis.

SUR

AURORA BRITO
CAMPECHE

Aquí nuestra situación es totalmente preocupante, tenemos problemas con la tarifa; desde hace siete años cobramos la misma tarifa de siete pesos, pero nos atacan en forma indiscriminada, el gobierno nos dice que si no nos conviene, entreguemos la concesión. Parece que la estrategia del gobierno es "divide y vencerás" y es lo que pasa en Campeche. El peor enemigo somos nosotros mismos, cada quien jala agua para su propio molino; los líderes o presidentes de algunas empresas se han vendido. Aún seguimos en el modelo hombre-camión, lo más que ha pasado es renovar el sistema de pago, que cuenta pasajes y tiene cámaras, pero fuera de eso, estamos como hace 15 años, sin nada de tecnología.

Además, a partir de la pandemia surgió la competencia desleal, se trata de unidades sin permiso, que cobran en efectivo y tienen tarifas diversas, algunas por debajo de la nuestra, los cuales no son molestados por las autoridades, al contrario, se diría que son alentados por ellas. Pareciera como si las autoridades fomentaran la competencia desleal, para acabar el compromiso con nosotros.

VOLVO

EL PRESENTE ES ELÉCTRICO

En Volvo Buses, tenemos claro que el presente es eléctrico. Por esto, hemos desarrollado diferentes soluciones de electromovilidad e infraestructura que son claves para crear un futuro urbano sustentable, seguro y próspero para toda la sociedad.

En Volvo Buses hemos desarrollado soluciones para una transición hacia la electromovilidad y con esto poder llegar a una Ciudad Cero. Nos hemos preocupado por las urgencias y necesidades de las ciudades, generando una tecnología que ahorra un 80% de energía y reduce emisiones de CO2 y NOx. El autobús eléctrico Volvo también es silencioso, reduciendo riesgos de salud mental, bienestar y físico. Apuntamos a tener cero accidentes y reducir los riesgos que se presentan día con día, así como una operación de ruta más eficiente y un flujo vehícular más rápido, lo que nos permite una ciudad con menos tráfico. En Volvo Buses, sabemos que las posibilidades son infinitas, y queremos ser parte de cada una de ellas.