Transporte y Ciudad
FORO DE LA MOVILIDAD

IMPACTOS DE LA PANDEMIA EN LA MOVILIDAD URBANA

Fotografía: Nava Photos

SOLUCIONES PARA EL RETO URBANO

Creamos autobuses.
Transformamos ciudades

En Volvo Buses tenemos la mirada fija en el futuro para crear las soluciones de movilidad más innovadoras, con un claro enfoque en la seguridad del pasajero, la eficiencia del transporte y el cuidado del medio ambiente.

Contribuimos al desarrollo de ciudades inteligentes con autobuses, plataformas y servicios que habilitan sistemas de transporte transformadores, de largo plazo y de menos impacto a nuestro planeta.

Volvo Buses:
El mejor socio de negocio

Nuestro portafolio ofrece la más avanzada ingeniería con materiales de larga durabilidad, con un diseño que crear la mejor experiencia para el pasajero. Los autobuses Volvo se distinguen por su eficiente consumo de combustible y las mejores condiciones de servicio para garantizar que nuestras unidades entreguen la máxima disponibilidad y un óptimo costo total de propiedad. Volvo Buses es su socio de negocio a largo plazo; acérquese a nosotros para descubrir nuestra gama de productos y servicios.

#TÚNOSMUEVES

WWW.VOLVOBUSES.MX

Volvo Buses. Driving quality of life

DIRECTORIO

- Presidente y Director General
  Jesús Padilla Zenteno
- Socio Fundador
  Juan Arturo Moreno Trejo
- Director Ejecutivo
  Nicolás Mejía Pedroza
- Coordinadora de Relaciones Empresariales
  Midalia Leyva Gúzman
- Coordinador de Enlace Institucional
  Nicolás Rosales Pallares
- Coordinador de Relaciones Académicas
  Hugo Salas Salazar
- Coordinador de Comunicación Social
  Eugenio de la Cruz
- Edición
  Roberto Garduño Guerrero
  Victor Martínez Gualito
- Colaboradores
  Adriana Angélica Cervantes Enríquez
  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 16, Marzo 2019, es publicada y distribuidapor la Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad (AMTM), con domicilio en Calle Dr Atl 139, Col. Santa María La Ribera, Del. Cuauhtémoc, C.P. 06400, Ciudad de México, Tel: 01 (55) 29742030 / 29742031, Portal de Internet: www.amtm.org.mx Editor Responsable:Lic. Jesús Padilla Zenteno.

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

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

CONTENIDO

REPORTAJE CENTRAL

28 EL FUTURO DE LA MOVILIDAD URBANA

ENTREVISTA
EDUARDO CASTRO IBÁÑEZ

16 ELECTROMOVILIDAD Y UN NUEVO MODELO DE NEGOCIOS PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO

6 EL TRANSPORTE PÚBLICO ACTIVIDAD ESENCIAL DURANTE EL COVID

8 EL TRANSPORTE PÚBLICO EN LAS CIUDADES CONECTADAS E INTEGRADAS

10 MÉXICO FRENTE AL RETO DE LA AGENDA 2030

12 EL FUTURO DE LAS CIUDADES CON DATOS

20 EL TRANSPORTE PÚBLICO EN LOS TIEMPOS DEL COVID-19

22 IMPACTOS DE LA PANDEMIA EN LA MOVILIDAD URBANA

26 LA COMUNICACIÓN ESTRATÉGICA NUNCA HA SIDO TAN IMPORTANTE

35 CISA, 15 AÑOS TRANSFORMANDO LA MOVILIDAD

40 ELECTROMOVILIDAD UNA OPORTUNIDAD PARA LAS CIUDADES LATINOAMERICANAS

44 LA AUSENCIA DE UNA LEY GENERAL SOBRE MOVILDIAD MINA LOS BENEFICIOS DE LA MOVILIDAD COMO SERVICIO

47 HACIA UNA MOVILIDAD COMPARTIDA

50 LOGRAR CIUDADES MENOS CONGESTIONADAS ES CUESTIÓN DE VOLUNTAD

54 SIN FRENO ACCIDENTALIDAD VIAL EN MÉXICO

EL TRANSPORTE PÚBLICO ACTIVIDAD ESENCIAL DURANTE EL COVID-19

EDITORIAL

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

De acuerdo con datos de la Dirección del Instituto de Geografía de la UNAM en un día común se realizan 130 millones de viajes; sin embargo, durante la contingencia estos números han caído drásticamente hasta en un 80 por ciento. Jamás en la historia de México se había registrado una disminución tan grave en el uso de los sistemas de transporte disponibles como la observada ahora por la presencia del COVID-19.

Los sistemas de transporte público se consideran una actividad esencial para la vida pública y económica de cualquier ciudad, paradójicamente también el tipo de vehículo o la modalidad en que se ofrezca propicia entornos de alto riesgo para el contagio del COVID -19, debido al gran número de personas que viajan en un espacio confinado.

Este fenómeno también se observa a nivel mundial; lo anterior explica el interés de todos los países por reducir la velocidad de expansión del COVID-19 y disipar el número de ingresos simultáneos a los hospitales. El transporte público está relacionado con el desarrollo económico y depende de las tarifas y los subsidios, por lo que será inevitable la pérdida de ingresos.

A pesar de que estas actividades esenciales no se han detenido durante el periodo de emergencia por coronavirus, el transporte enfrenta un escenario adverso que compromete su sostenibilidad financiera, la seguridad laboral de los empleos del sector, principalmente el sustento de los conductores.

Esta pandemia nos está generando un enorme impacto económico, las políticas de confinamiento, implementadas el último mes, han causado una reducción de hasta 80% en la demanda de transporte público, lo que se traduciría en una pérdida de ingresos en los tres meses y medio que podría durar la emergencia.

En este contexto, las empresas y operadores se verán obligadas a tomar iniciativas muy difíciles, pero deben ponderar la salud de sus colaboradores, preservar sus fuentes de empleo y resguardar la sustentabilidad de la empresa en el largo plazo; pero, principalmente cuidar el empleo y la salud de todos los colaboradores, usuarios y seguir transportándolos de forma segura a sus destinos.

El transporte público en México registra la peor caída de su historia, es uno de los sectores más golpeados por la crisis sanitaria, en todo el país, empresa y operadores ven cómo la emergencia ha dejado taxis y autobuses totalmente vacíos.

De acuerdo con el Instituto Mexicano del Transporte (IMT) y con datos de Moovit, casi todas las ciudades en América Latina registran una notable caída de uso, desde 53.5% en Belo Horizonte, Brasil, hasta 85.6% en Bogotá, Colombia.

El transporte público está relacionado con el desarrollo económico y depende de las tarifas y los subsidios, por lo que será inevitable la pérdida de ingresos. Además de estas pérdidas, el aumento de los costos por la limpieza frecuente de los vehículos puede suponer una carga financiera adicional para las empresas de transporte público.

Ante ello, se deben mitigar los posibles contagios. De acuerdo con especialistas, algunas de las medidas podrían ser el nulo contacto de los operadores con los usuarios en los vehículos de transporte público y replicar el cobro del pasaje como se realiza en sistemas como el metro o el Metrobús; es decir, acelerar la transición a la emisión del boleto y pago electrónico sin contacto debería convertirse en la regla incluso sin el virus extendido

Según The World Resources Institute (WRI) el transporte público mexicano podría perder 9 mil 800 millones de pesos (USD 407,8 millones) por la emergencia sanitaria del Coronavirus, en el estudio en el que participaron 13 ciudades con un total de 14.2 millones de habitantes, lo que representa el 18% de la población urbana de las 66 ciudades y zonas metropolitanas con más de 250 mil habitantes.

El impacto económico, financiero y social de la emergencia puede ser incluso mayor si se considera la contribución del transporte público colectivo a la cadena de valor de la industria del sector.

Por este motivo, hacemos un llamado a los gobiernos a asignar fondos de emergencia y diseñar esquemas de apoyo federal para proteger el transporte público, pues podría padecer afectaciones que dañarían la movilidad de forma permanente.

Se debe reconocer al transporte público colectivo como un componente esencial para la superación nacional del impacto de la crisis sanitaria, así como sus dimensiones sociales y económicas. Se requiere una visión de Estado.

Transporte y Ciudad

EL TRANSPORTE

PÚBLICO

EN LAS CIUDADES CONECTADAS E INTEGRADAS

DR. JAVIER HERNÁNDEZ HERNÁNDEZ
Profesor e Investigador del IPN UPIICSA

La mayor parte de la población mexicana vive en ciudades, la mayoría de los habitantes de las ciudades mexicanas tiene acceso a redes de transmisión de datos, por lo que tienen una nueva forma de relacionarse con su entorno, generando grandes cantidades de datos del tránsito, del consumo de energía, y de los servicios públicos como transporte, agua, residuos, seguridad, ocio, entre otros.

La ciudad puede gestionarse de una forma más eficiente alimentándose de los datos que la tecnología proporciona, para mejorar la calidad de vida de las personas, la revolución tecnológica permite administrar y explotar esa gran cantidad de datos, nos encontramos con un escenario que nunca en la historia de la humanidad habíamos tenido, para lograrlo es fundamental la conectividad. La tecnología y la gestión del volumen de datos contribuyen a la gestión social facilitando la accesibilidad de las personas y estableciendo mecanismos que propicien la participación ciudadana.

Las ciudades conectadas se orientan a la gestión eficiente de la energía y la reducción de emisiones de CO_2. La revolución tecnológica, transforma además la movilidad y avanza hacia la optimización del tránsito con aplicaciones y dispositivos de control inteligente.

Las ciudades conectadas propician la creación de nuevos servicios, y desarrollos tecnológicos, de forma permanente, contribuyendo a la competitividad y desarrollo económico.

Las Ciudades, aprovechando el avance tecnológico, se integran de muchas formas; los datos y las aplicaciones permiten optimizar la oferta de servicios, ofreciendo seguridad, movilidad sustentable, servicios atendiendo, en tiempo real los requerimientos de los ciudadanos y mejorar la calidad de vida.

En los próximos años se verán startups desarrollando opciones rentables de nuevos modos de transporte para atender las antiguas redes de transporte público.

Los sistemas de transporte público deberán transformarse por completo, para adaptarse a las nuevas necesidades de los usuarios que con más información que aporta la era digital, por la que tendrán la posibilidad de decidir por una amplia gama de opciones de transportarse y moverse por la ciudad.

El dilema original del transporte público de calidad fue conectar las necesidades de la demanda con la oferta, que tenía dos características básicas la variación horaria de la demanda, que significa que no es igual a lo largo del día, y el origen y destino de los viajes, que establece el recorrido que deberá realizarse. Por lo que el principal reto del transporte público tradicional era conocer los horarios de la demanda y ser oportuno.

Las aplicaciones que desarrollarán las startups, involucrarán cambios en la dinámica de la oferta de servicios, como los que estamos observando nuevos atributos, que ya se ven en algunas modalidades, como la flexibilidad en los recorridos, en los horarios, que permiten el uso de los big data, las tecnologías de la información, la transmisión de altos volúmenes de datos, en incluso aspectos que se están incorporando como la tecnología de los vehículos eléctricos y los autónomos.

Citymapper, Uber, Ford en el mundo, BUSSI, JETTY, URBAN en México y otras empresas están incursionando en nueva oferta de servicios de transporte público colectivo, utilizando aplicaciones en varias ciudades, y seguramente seguirán atendiendo segmentos de mercado que la mala calidad de los servicios actuales ha dejado de satisfacer y por lo que los ciudadanos buscan mejores alternativas de oportunidad, comodidad y especialmente, seguridad.

En las Ciudades Conectadas e Integradas se reinventará el transporte público como lo hemos conocido hasta ahora en Ciudades Mexicanas, es claro que surgirán modalidades que en este momento no nos imaginamos que visionarios identificaran, desarrollaran y explotaran.

Desarrollo Tecnológico ofrece la posibilidad de utilizar grandes volúmenes de datos para construir información, que, sumado al desarrollo de la inteligencia artificial, a la posibilidad de transmitir grandes volúmenes de información, permitirá que se creen nuevos modelos de negocio para el transporte público, se atraerán inversionistas que antes no estaban interesados en este negocio, y nuevos empresarios.

Las preguntas que aquí surgen son ¿los transportistas actuales, algunos que ya son empresarios, están conscientes de este reto que trae el desarrollo tecnológico y las nuevas necesidades de los ciudadanos digitales? y la otra pregunta es ¿los transportistas actuales quieren transitar a estas nuevas modalidades de transporte público?, ¿los transportistas actuales tienen la capacidad de transitar a esta nueva realidad?

Es claro que en este nuevo mercado, los segmentos que se están identificando crearán nuevas posibilidades de negocio y habrá muchos interesados en atenderlo, considero que los transportistas actuales deben unirse, no sólo en términos de rechazarlo, porque eso va a ocurrir, sino de aprovecharlo para seguir en el negocio, sacando partido a las nuevas modalidades de negocio para el transporte público en las ciudades conectadas e integradas.

MÉXICO
FRENTE AL RETO DE LA AGENDA 2030

EQUIPO DE REDACCIÓN

Para caminar rumbo a los objetivos trazados como parte de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, México enfrenta enormes retos, especialmente el de impulsar la urbanización sostenible, y el de replantear la manera en que se invierte el presupuesto de los estados y el federal, esto de acuerdo a Diego Pérez Florean, especialista en asentamientos humanos para ONU Habitat.

Los Objetivos para el Desarrollo Sostenible (ODS) que se han comprometido a cumplir la gran mayoría de las naciones del mundo, se rigen por 17 líneas que tienen como objetivo poner fin a la pobreza, proteger el planeta, así como mejorar las vidas y las perspectivas de las personas en todo el mundo.

Alcanzar los objetivos en el periodo establecido (15 años) será sumamente difícil para cualquier nación, sin embargo, si México lograra replantear el crecimiento de sus grandes ciudades, y prever el crecimiento de las medias obtendría avances significativos, consideró el experto.

"Nuestro país tiene áreas de oportunidad muy importantes en combate a la pobreza, igualdad de género, desigualdades por grupos sociales, y otros rubros. Por qué nosotros ponemos especial atención en el desarrollo sostenible, porque en México han prevalecido condiciones de urbanización que no son sostenibles y que afectan de manera trasversal a todos los objetivos sostenibles; hablamos que de las 169 metas que tiene la Agenda 2030, alrededor del 70% están vinculadas de una manera u otra a la gestión eficiente del territorio, es por eso que consideramos que la gran área de oportunidad de México es atender la manera en que los asentamientos humanos están creciendo y están generando impactos negativos en términos sociales, en términos económicos y ambientales".

Es además, una oportunidad para que México redireccione y genere nuevas inversiones hacia la generación de energías limpias, ciudades más compactas, con viviendas mejor localizadas, y sistemas de transporte sostenibles, con agendas de cooperación para el combate a la pobreza y caminar rumbo a los objetivos planteados.

OBJETIVOS DE LA AGENDA 2030

En 2015, todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas aprobaron 17 objetivos como parte de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, en la cual se establece un plan para alcanzarlos en 15 años.

De acuerdo con la información oficial publicada en la página de la ONU, actualmente se está progresando en muchos lugares, pero, en general, las medidas encaminadas a lograr los objetivos todavía no avanzan a la velocidad ni en la escala necesarias. El año 2020 debe marcar el inicio de una década de acción ambiciosa a fin de alcanzar lo establecido para 2030.

En la Cumbre sobre los ODS celebrada en septiembre de 2019, el secretario general de las Naciones Unidas, António Guterres, hizo un llamamiento para que todos los sectores de la sociedad se movilicen en favor de una década de acción en tres niveles.

ACCIÓN A NIVEL MUNDIAL

Para garantizar un mayor liderazgo, más recursos y soluciones más inteligentes con respecto a los ODS.

ACCIÓN A NIVEL LOCAL

Que incluya las transiciones necesarias en las políticas, los presupuestos, las instituciones y los marcos reguladores de los gobiernos, las ciudades y las autoridades locales.

ACCIÓN POR PARTE DE LAS PERSONAS

Incluidos la juventud, la sociedad civil, los medios de comunicación, el sector privado, los sindicatos, los círculos académicos y otras partes interesadas, para generar un movimiento imparable que impulse las transformaciones necesarias.

LA RELEVANCIA DE LA AGENDA 2030

Si bien las Naciones Unidas reconocen que los objetivos de la Agenda 2030 van caminado lento, para Diego Pérez Florean de ONU Habitat, la relevancia de este acuerdo radica en que por primera vez se establece un camino claro y alcanzable rumbo a la sustentabilidad.

"Es el acuerdo global más importante de los últimos 50 años, desde mi punto de vista, porque por primera vez, sin ser vinculante, sin ser mandatorio deja claro cuáles son los caminos que los países deben seguir en materia de sustentabilidad, y por primera vez se habla de 17 grandes retos para los cinco continentes y las casi 200 entidades miembro".

La agenda, señaló Florean, es aspiracional, es una guía que marca el camino que se debe seguir para ser y vivir mejor.

INVERSIÓN Y BUENAS PRÁCTICAS EN MÉXICO

El jefe de la Oficina de la Presidencia de la República, Alfonso Romo, dijo que la Agenda 2030 es un marco de actuación para los funcionarios del gobierno del presidente Andrés Manuel López Obrador, y no se materializará si no hay compromiso y acciones concretas para generar mejores condiciones económicas.

Durante el lanzamiento de la Estrategia Nacional para la implementación de la Agenda 2030, el jefe de la Oficina de la Presidencia de la República admitió que si el gobierno federal no logra el crecimiento económico, esa agenda no tendrá éxito.

"Todo esto de cumplir la agenda 2030 no se va a dar si no hay certidumbre para poder tener un país que sea receptor de todas las inversiones que necesitamos. Olvídense. Todo esto está precioso, pero si no hay certidumbre, no creamos la confianza, no hay crecimiento, no vamos a cumplir la agenda 2030 por más entusiasmo que exista", indicó Romo.

Esta reflexión, es la acertada para el especialista en asentamientos humanos para ONU Habitat, pues "es muy difícil pedirle a los países de ingreso medio, a los países de ingreso bajo, que modifiquen sus patrones de producción o de consumo, sacrificando las condiciones de crecimiento económico en el corto plazo, con el discurso de que les convendrá a largo plazo, sobre todo cuando las grandes economías se industrializaron mediante el abuso de los recursos naturales".

Pese a las dificultades que enfrenta México para redirigir sus inversiones según lo marca la Agenda 2030, hay algunas buenas prácticas, más en el ámbito estatal que comienzan a resaltar.

"En México, creo que el gobierno federal tiene bien identificadas varias áreas de oportunidad, sobre todo en su política nacional urbana, que está impulsando ciudades que sean más densas, con mejores modos de movilidad; creo que esta iniciando por ese lado, claro que falta mucho por hacer.

EL FUTURO DE LAS CIUDADES CON DATOS

Las ciudades representan los mayores logros de la humanidad y también sus mayores desafíos, pues tienen el reto de revertir o mitigar la desigualdad, la contaminación y especialmente el mal diseño que se refleja entre otras cosas en una movilidad complicada y en grandes pérdidas en materia de productividad, para lograrlo ahora cuentan con miles de datos (Big Data) que les dejan en evidencia cuales son las necesidades reales de sus habitantes.

EQUIPO DE REDACCIÓN

Eugenio Riveroll, CEO de SinTráfico, señaló que estamos en un momento de inflexión en la historia de cómo se planea y cómo operan las ciudades.

"La realidad es que en muchos ámbitos de la ciudad, inclusive en la iniciativa privada, todavía estamos acostumbrados a tomar decisiones de pronto basadas en la intuición o basadas a veces en información poco precisa; hoy que la evolución tecnológica nos habilita a todos nosotros a tener datos que explican gradualmente cómo se comportan las ciudades, estamos entrando a ese momento de cambio, en el que ya hay información disponible, empiezan a existir herramientas suficientes para analizar y explotar esta información, y entonces la toma de decisiones para planear y operar las ciudades tendrá que cambiar".

La urgencia de migrar en México y en general en toda América Latina a las ciudades inteligentes, sostenibles, conectadas y que se optimizan utilizando tecnología es cada vez más urgente, ya que son la solución más viable para contener y reducir las repercusiones que la urbanización causan al planeta, tanto las ambientales como las socioeconómicas.

La importancia de enfocarse en las ciudades radica en que grandes urbes son el motor de la economía moderna; más de la mitad de la población del mundo ahora vive en áreas urbanas y la construcción continúa dando forma a la trayectoria del crecimiento global de una manera sin precedentes, por lo que conocer y procesar los datos será fundamental para el desarrollo a mediano y largo plazos.

"Históricamente las ciudades han planeado su crecimiento y su desarrollo, su movilidad en planes a 15 o 20 años y eso está bien, pero hoy parte de este cambio de chip es que con los datos que se tienen se pueden actualizar los planes; este modelo de planear a largo plazo tiene que persistir sin duda, pero la manera en la que se planea es la que tiene que cambiar, hoy no podemos quedarnos estáticos con un plan que definimos hace dos meses, dos años o veinte años; crear y construir ciudades debe ser un ejercicio dinámico.

"La realidad es que las ciudades por muchas décadas y siglos han venido trabajando de una forma y hoy esto sí es un cambio radical, una disrupción", aseguró el CEO de SinTráfico.

PROCESAR LA INFORMACIÓN

Si bien los datos están ahí para que los gobiernos puedan consultarlos, hacerlo no es sencillo y pocos cuentan con la capacidad y conocimiento para procesarlos y aplicarlos al momento de tomar decisiones; sin embargo, en el área privada han aprovechado este vacío y existen diversos negocios enfocados en la captura, proceso e interpretación de los datos que ofrecen los habitantes de las ciudades.

"Los gobiernos no necesariamente tienen la capacidades instaladas para organizar estos datos, pero si tienen muchísimas herramientas, muchísimas organizaciones allá afuera que lo tienen, y que podrían colaborar con las autoridades para poder aprovechar este cúmulo de datos para en realidad crear políticas y crear proyectos y crear soluciones que necesitan", señaló Riveroll.

Una de las grandes oportunidades de que las ciudades cuenten con datos, es que pueden revalorar los planes de todas las áreas, es decir, económicas, de desarrollo, movilidad, etc. y actualizarlos y corregir el rumbo ya con información verídica en mano.

"A veces suena burdo, pero intervenir algo en una ciudad puede hacer la diferencia entre desperdiciar completamente esos recursos o afinar perfectamente lo que necesita el habitante. Para lograrlo, debemos acostumbrarnos a tomar decisiones basadas en evidencia, a que nos acostumbremos a medir y a corregir, esto último es muy importante porque pareciera que todas las autoridades tiene la obligación de tener bola 8, y no pudieran equivocarse y corregir, y eso debe suceder, corregir los planes debe ser la constante".

ESTADOS QUE AVANZAN EN EL PROCESO DE DATOS

Al ser CEO de una de las empresas procesadoras de datos más importantes del país, Riveroll mencionó que si bien la gran mayoría de los gobiernos no tiene capacidad para procesar e implementar los datos disponibles, gracias a la conectividad que existe en las ciudades, hay algunos que han mostrado interés y avances.

"Empieza a haber apertura, entonces para nosotros es súper entusiasmante que haya ya autoridades que estén confiando en este tipo de herramientas, que se estén animando a dar este salto a planear y operar de manera diferente y sí, hay casos muy positivos.

"En la Ciudad de México hay varias alcaldías que están apostando por la tecnología, como la Miguel Hidalgo, así como diversos municipios de Nuevo León; De igual modo están Jalisco, y las ciudades de león y Hermosillo, todas tomando en cuenta la Data para comenzar a incluirlas en la toma de decisiones y políticas públicas".

A decir del experto, el valor de los datos como herramienta, es que al tener la información actualizada constantemente y al tener el pulso de la ciudad, se podrá anticipar o detectar las necesidades de una ciudad e ir afinando los planes e inversiones.

Eugenio Riveroll reiteró que los datos con los que cuentan las ciudades pueden aplicarse en todo, dado que dicen "cómo están las calles, cómo se comportan las personas, cómo se comportan los sistemas de transporte, donde se requieren obras, nueva infraestructura, donde es viable una ciclovía y su nivel de riesgo, te dan herramientas para diseñar estrategias de movilidad y transporte público para cubrir a la población que lo necesita.

"Con toda esta Data podemos identificar en dónde está la gente que está esperando el bus, en donde no está siendo eficiente, en donde no está llegando la cobertura, en donde está haciendo falta esa conectividad, y todo este entendimiento se traduce en beneficio para los habitantes. Y toda esta Data se utiliza precisamente para diseñar proyectos y políticas públicas".

SINTRÁFICO Y LA CDMX

A principios del mes de febrero, la Secretaría de Movilidad (Semovi) de la Ciudad de México anunció la colaboración con la plataforma SinTráfico a fin de mejorar la movilidad en la capital mexicana, a través de políticas públicas y herramientas tecnológicas más precisas.

Por medio de un convenio de colaboración, se estableció que SinTráfico brinda a la Semovi acceso a una plataforma digital que contiene datos estadísticos de millones de dispositivos propios de la empresa.
Lo anterior contribuirá a un mejor análisis del comportamiento de la movilidad capitalina; congestión, tiempos de espera, puntos críticos y zonas de riesgo a lo largo del tiempo. Esto para la generación, diseño, evaluación y operación de políticas en favor de la movilidad en la ciudad, basadas en datos y evidencia.

Al respecto, el CEO de SínTráfico comentó que, "justamente estamos muy emocionados de ese convenio, es un modelo que sucede por primera vez en el país, en donde una organización como nosotros, trabaja de la mano con la Secretaría de Movilidad; consiste en que la secretaría tiene acceso a datos que genera la infraestructura de la ciudad a través de sensores y radares que están colocados en puntos estratégicos; tiene información que era difícilmente accesible por los equipos de planeación y operación de la Semovi, y nosotros contribuimos en hacer esos datos accesibles y muy digeribles".

De esta manera hoy SinTráfico facilita números e información sobre velocidades, congestión, tiempos de traslados, "toda esta combinación permite a la Semovi diseñar, operar y evaluar proyectos. De esta manera la secretaría está tomando el liderazgo de cambiar la forma en que se van diseñando este tipo de proyectos para responder a las necesidades de la ciudad".

ENTREVISTA

EDUARDO CASTRO IBÁNEZ

GERENTE DE OPERACIONES Y MANTENCIÓN DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE DE CHILE (MTT).

ELECTROMOVILIDAD

Y UN NUEVO MODELO DE NEGOCIOS PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO

EQUIPO DE REDACCIÓN

Migrar del modelo hombre-camión, al modelo empresarial sigue siendo un desafío en la gran mayoría de las ciudades de América latina; sin embargo, el reto que enfrentarán los transportistas a mediano plazo será aún mayor, ya que tendrán que valorar un modelo compartido de inversión en el transporte público, esto rumbo a la electromovilidad, un futuro que parece inevitable para el sector.

Quienes ya tienen experiencia en este nuevo modelo de negocios, es Chile, un país que recientemente alcanzó las mil unidades de transporte público eléctricas, lo que lo coloca a la cabeza en este modelo en toda Latinoamérica.

En entrevista, Eduardo Castro Ibáñez, Gerente de Operaciones y Mantención del Ministerio de Transporte de Chile, explicó que se están realizando inversiones compartidas, donde las unidades las pone una empresa y los transportistas solo las operan, y un tercero proporciona la gestión de flota, esto permite una mayor inversión y por lo tanto una renovación de flotillas mucho más rápida.

"Pasamos de una atomización de la prestación de servicio la cual era absolutamente privada, es decir, el dueño del bus era el que prestaba el servicio y la autoridad no tenía más que asignar alguna línea, y cambiamos el modelo; ahora una empresa pone las unidades y otros operan. Todo este modelo lo hemos respaldado con normativas claras, con regulación clara, con un índice de calidad de servicio bastante claro y reconocido, y con una remuneración justa.

"El operador ya no es el dueño del bus, estamos mirando hacia ese concepto, creemos que es beneficioso por dos razones: una por la de captura de mejores precios, y por otro lado, el sistema en un extremo que nos tocó vivir, cuando la calidad de servicio estaba por debajo de lo esperado, no nos permitía cambiar de operador ya que era dueño de todo, por lo tanto no podíamos mejorar el servicio, entonces eso es lo que estamos cambiando", detalló.

El objetivo de cambiar el modelo de negocio tiene como propósito poder invertir en unidades eléctricas, mejorar la experiencia de viaje y captar a más usuarios.

LA NECESIDAD DE CAMBIAR

"Nosotros tuvimos algunos operadores que no estaban rindiendo en la calidad de servicio que nosotros esperamos, su indicador de calidad era muy deficitario, pero no teníamos una posibilidad real de hacer un cambio del operador. Entonces esa limitante era precisamente que el operador nos tenía capturados, cómo era dueño de la terminal, como era dueño de los buses, hacer ese reemplazo en un corto tiempo no es fácil.

"Por tanto al separar la inversión en flotillas y operación, si nos encontramos con una operación que esté por debajo de los estándares, nosotros lo podemos cambiar porque los buses no son del operador, porque la terminal no es del operador, entonces existe un mayor compromiso en la calidad del servicio, por ambos implicados".

Al ser un modelo de negocio totalmente diferente a los que ahora operan en las ciudades, era necesario preguntarle a Eduardo Castro ¿qué riesgo podría tener este nuevo sistema?

"Mientras más participación tengan se refuerza; entre más diluida esté la participación aumenta las probabilidades de riesgos. Estos riesgos son más bien de coordinación, son riesgos que nosotros estamos de alguna manera minimizando a través de contratos que estén precisamente cubriendo los aspectos que creemos son más delicados.

"Es decir, el dueño del bus tiene que, además de garantizar la mantención, asegurar que está dando el servicio que el operador reportó como necesario para el funcionamiento de la unidad, eso nos va a dar garantía de que el bus está manteniendo las condiciones que el mismo fabricante le proporciona, y por otro lado nosotros fijamos cuáles son los costos de mantención por kilómetro; entonces el operador de buses puede contratar el mantenimiento con el mismo fabricante o bien puede ser en otro taller, pero con costos establecidos para evitar fugas económicas o incrementos injustificados en el mantenimiento de la unidad".

¿QUÉ PAPEL JUEGA EL ESTADO EN ESTE MODELO?

"Nosotros no lo vemos como un juez, digamos, somos más como intermediarios, si alguna de las partes no cumple, el contrato se termina transfiriendo a otro operador. Aquí nosotros no vamos a jugar un rol de arbitraje para saber quién tiene la razón, el contrato establece las reglas y nosotros solo vigilamos que se cumpla, y regulamos las licitaciones.

"Lo que nosotros buscamos es actualizar la flota rápidamente, modernizar la flota. Nosotros coincidimos en que ya no basta con solo transportar de un lugar a otro al usuario, sino que hay que ofrecer condiciones de calidad, tanto de frecuencia como calidad del bus. Por lo tanto, en esta licitación nosotros estamos proveyendo digamos energías nuevas para la promoción del bus y para su mantención, y por otro lado, calidad de atención al usuario. Creemos que con la flota independiente de la operación podemos capturar mejores precios, mejores condiciones de servicio".

La primera semana de marzo de este año, Chile puso en operación el autobús eléctrico número mil, con lo que avanzan en contribuir con una mejor calidad del aire y generar menos ruido; además, está considerado como el país de América Latina y el Caribe con la mayor flota de vehículos de este tipo.

¡DIGITALIZA TU SERVICIO DE BUSES!

con AllRide para empresas de transporte público o corporativo

¿QUÉ ES?

Es una solución integral que permitirá digitalizar y mejorar la experiencia de uso de tu servicio de buses en cada una de sus etapas. Esto incluye, entre otras cosas, compartir la ubicación en tiempo real de tus buses a tus pasajeros, integrar pago electrónico y acceder a indicadores clave para optimizar tu operación.

¿BENEFICIOS PARA TUS PASAJEROS?

- ✓ Mejor experiencia: Baja incertidumbre de saber dónde esperar o dónde viene el bus.
- ✓ Más seguridad: Saber dónde viene el bus permite reducir tiempos y riesgos de espera en la calle.
- ✓ Validación o pago más cómodo: De forma electrónica usando el celular.
- ✓ Posibilidad de dar feedback fácilmente y en tiempo real.

¿BENEFICIOS PARA TU EMPRESA DE TRANSPORTE?

- ✓ Aumento de ingresos por retención y captación de clientes, que tendrán una mejor percepción del servicio.
- ✓ Más seguridad para choferes y pasajeros gracias a digitalización del pago, validación y registros de subida.
- ✓ Mayor control de ingresos: viendo histórico de ingresos y recibiendo pagos electrónicamente en tu cuenta bancaria.
- ✓ Reducción de costos por pérdidas en el traslado del dinero.
- ✓ Facilita la gestión y optimización de rutas, vehículos y horarios, midiendo los datos de subida/ocupación por ruta, parada, fecha y horario.
- ✓ Poder recibir denuncias o sugerencias de manera más rápida y directa.
- ✓ Rápido y barato: Listo en cosa de días y solo requiere un teléfono Android con plan de datos por bus.
- ✓ Multi-clientes: Se pueden integrar todos los servicios en la misma app, sin costo de set-up.

AUMENTA TUS GANANCIAS Y TU COMPETITIVIDAD MODERNIZANDO TUS SERVICIOS CON ALLRIDE

¡ES MUY FÁCIL Y ECONÓMICO!

Contáctanos en:

55 4635 9903

o en contacto@allrideapp.com

www.allrideapp.com

*Foto bus cortesía de Igor Starkov por Unsplash

EL TRANSPORTE PÚBLICO EN LOS TIEMPOS DEL COVID-19

EQUIPO DE REDACCIÓN

Desde que la Organización Mundial de la Salud (OMS) declaró al COVID-19 como "una emergencia de salud pública de preocupación internacional", el pasado 30 de enero, los efectos de este virus comenzaron a sentirse no solo en la salud de miles de personas en el mundo, sino en la vida económica y social de los países de manera paulatina, poniendo a prueba a muchos sectores e industrias, entre ellos al transporte público, un servicio que es básico para la productividad y economía de las comunidades.

Si bien en los primeros dos meses de este año en México el efecto del COVID todavía se veía como algo distante, para el 11 de marzo cuando la OMS declara que la enfermedad es una "pandemia", los gobiernos y empresarios del mundo se vieron en la urgencia de implementar medidas y planes para hacerle frente. Muchos decidieron parar o disminuir los trabajos en sus empresas, oficinas o fábricas, pero el transporte público se enfrenta a un reto aún más delicado, pues parar es la medida más drástica que podrían tomar, al tiempo que son conscientes de ser un centro de infección por la cantidad de personas que aglutinan.

De acuerdo con la Asociación Internacional de Transporte Público (UITP, por sus siglas en inglés), los sistemas de transporte público deben considerarse un entorno de alto riesgo debido a:

1.- Reúnen a un gran número de personas en un espacio confinado con ventilación limitada.

2.- No cuentan con control de acceso para identificar personas potencialmente enfermas.

3.- Existen una variedad de superficies comunes para tocar (máquinas expendedoras, pasamanos, pomos de puertas, etc.).

La UITP destaca que, "el cierre de los servicios de movilidad colectiva constituiría una medida extrema a tomar por las autoridades en el marco más amplio de gestión de una crisis"; por lo tanto, los transportistas enfrentan el reto de mantener el servicio e implementar medidas para mitigar el contagio de la enfermedad, al tiempo que hacen frente al abstencionismo.

Conforme fue más amplio el contagio, las ciudades del mundo fueron implementando medidas más drásticas, en el transporte público la limpieza profunda y sanitización de las unidades, cuidados extremos para operadores, y ante la cuarentena reducir la frecuencia de unidades, fueron las constantes, y sin duda una gran escuela para lo que tendrían que enfrentar los transportistas en este país.

La llegada del COVID-19 a México dejó en evidencia la falta de protocolos establecidos para hacer frente a una pandemia en el transporte público, pero también mostró la reacción y el compromiso de los empresarios del transporte, que en la gran mayoría de las ciudades del país comenzaron jornadas de sanitización de unidades y charlas con los operadores, todos con el compromiso de ajustarse a las medidas de salud internacional y mantener en lo posible el servicio sin alteraciones.

DIRECTRICES PARA OPERADORES DE TRANSPORTE PÚBLICO

Ante la falta de protocolos para enfrentar una pandemia o crisis de salud en el transporte público, la UITP emitió las directrices a implementar que van en cuatro líneas de acción.

1. PREPARACIÓN

- Es crucial haber identificado funciones esenciales dentro de la organización y proporcionar instalaciones separadas para ellas si es necesario.
- Es aconsejable desarrollar un inventario de calificaciones del personal, licencias, etc. para identificar a los empleados, que podrían actuar como respaldo para puestos críticos.

- Revisar el stock y la disponibilidad de equipos y suministros esenciales de protección y limpieza.
- La información del personal es un elemento clave de la planificación de la comunicación y se necesita tranquilidad, por lo que es esencial ofrecerles información oportuna y verídica.

2. PROTECCIÓN PERSONAL

- Como medida general, el personal debe recordar las reglas básicas requeridas de higiene personal, que incluyen lavarse las manos regularmente, estornudar y toser en el codo y usar toallas de papel.
- El personal de limpieza y vestuarios, salas de reuniones y oficinas debe estar equipado con desinfectantes para manos y pañuelos de papel.

- El consejo general de la OMS recomienda usar máscaras cuando atienda a una persona infectada o potencialmente infectada.
- Es posible que las rutinas de limpieza tengan que adaptarse y se debe centrar más la atención en desinfectar las superficies y puntos comunes al tacto.
- Para los lugares de trabajo, donde no es posible la limpieza entre turnos, los empleados deben estar equipados con los medios necesarios y ser responsables de desinfectar como parte de la rutina.

3. REDUCCIÓN DE CONTACTO

- El personal que debe atender a viajeros enfermos, limpiar fluidos corporales o elementos y superficies potencialmente contaminados, debe usar guantes desechables.
- El abordaje de la puerta trasera puede reemplazar temporalmente el acceso a la puerta delantera de los autobuses, para proteger a los conductores que no tienen cabinas separadas.

- La necesidad de inspección de boletos durante un brote debe ser cuestionada.
- El trabajo remoto debe considerarse para actividades que podrían llevarse a cabo sin estar físicamente presentes en las instalaciones de la empresa.
- Reemplazar las reuniones por conferencias telefónicas debería reducir el contacto entre los empleados.

4. SERVICIO REDUCIDO

- Se pueden requerir medidas de servicio reducidas si el nivel de riesgo es alto, por ejemplo, un brote confirmado en el área o una decisión de las autoridades competentes.
- Cabe señalar que tal reducción del servicio probablemente corresponderá con una menor demanda de viaje debido al cierre de las escuelas y el asesoramiento general para quedarse en casa si es posible.
- Las rutinas de mantenimiento para el equipo y el material rodante deben revisarse para identificar el potencial para avanzar o retrasar las inspecciones.

EN CONTEXTO

Según la OMS, el nuevo coronavirus es un virus respiratorio, que se propaga principalmente a través del contacto con una persona infectada a través de gotitas respiratorias generadas al toser o estornudar, que pueden inhalarse o contaminar las manos y las superficies. Todavía se desconoce cómo el virus puede sobrevivir en las superficies, pero la información preliminar sugiere que puede durar unas pocas horas o más

JURANDIR FERNANDES
Presidente de la División UITP de América Latina

IMPACTOS DE LA PANDEMIA

EN LA MOVILIDAD URBANA: PREGUNTAS EN BÚSQUEDA DE RESPUESTAS

La velocidad de la pandemia nos ha traído incertidumbre y con ello la inseguridad de cómo se verá afectada la movilidad urbana. Estamos buscando respuestas sobre qué caminos tomar, qué cambios considerar. Sin embargo, existe una certeza: para que podamos recorrer los caminos futuros de la movilidad urbana, debemos, en primer lugar, preservar su columna vertebral: el transporte público colectivo y toda la cadena productiva del sector.

Estamos experimentando una pandemia en salud y un pandemónium endémico en la economía. El Ejecutivo, el Legislativo y el Poder Judicial nos empantanan en un creciente déficit fiscal, y se imponen responsabilidades unos a otros, sin respaldo económico. Los alcaldes dejan de pagar la Seguridad Social y los gobernadores se endeudan y al mismo tiempo suspenden los pagos de antiguas deudas. Algunos gobiernos federales en América Latina anuncian la liberación de miles de millones, que en algunos casos permanecen agrupados en los bancos, que tienen restricciones a prestarlos, alegando el riesgo de incumplimiento por parte de las empresas del sector.

Alto es el riesgo de quiebra general por parte de los operadores de transporte público. Con sombrero en mano, los transportistas y titulares de permisos suben y bajan los pisos de los tres niveles de gobierno en busca de recursos para sobrevivir. Además de la brutal caída de pasajeros impuesta por la pandemia, las normas sanitarias impusieron nuevos costos para la higiene y el suministro de EPP a sus empleados.

En los niveles inferiores, donde reside la responsabilidad del transporte público, según la Constitución, en la mayoría de los países de América Latina, los alcaldes envían a los operadores a los pisos superiores. En la parte superior, el Gobierno Federal y Central dice que se proporcionarán recursos financieros a los municipios que deben definir cómo asignarlos entre las actividades esenciales. Con la caída de los ingresos locales, ¿quedará algo para que el alcalde distribuya a los transportistas? Lanzar los pagos de impuestos, así como pagar el financiamiento a futuro, ha sido la única salida. Los que sobrevivan tendrán millones de deudas para negociar, en un escenario de crisis económica, en la reanudación de las actividades después de la pandemia.

Por otro lado, existe un consenso de que la pandemia abrió las desigualdades sociales en nuestros países. ¿Cómo podemos seguir ignorando la falta de saneamiento básico en nuestras ciudades? ¿Cómo aceptar familias apiladas en cubículos sin agua potable? ¿Cómo podemos ignorar la importancia de la educación básica a tiempo completo para nuestros hijos? ¿Cómo podemos seguir ignorando la precariedad de nuestros sistemas de salud reportados décadas antes de la pandemia? ¿Cómo podemos ignorar que millones de familias están completamente sin ayuda del Estado, muchas de ellas rehenes del tráfico y las milicias? Si eso no fuera suficiente, todo esto sucede junto con el desguace de una infraestructura precaria, mal mantenida e irreparablemente expandida, que vive con obras inútiles o inacabadas, graneros de corrupción e incompetencia.

La pandemia también abrió la urgencia de cambios estructurales en la sociedad latinoamericana. Nuestras instituciones estatales (ejecutivas, legislativas y judiciales) se rigen por leyes arcaicas, en su mayoría, que prohíben reformas o innovaciones, además de comprometer la eficiencia de los órganos de gestión. Nada es por acaso. Quienes se benefician de esta situación están representados en los ayuntamientos o asambleas legislativas a través de parlamentarios que a menudo definen los nombres de los agentes públicos en el sector del transporte. Esto ocurre a la intemperie, incluso en las ciudades más importantes del país, y lo peor, bajo la conformidad de una gran parte de la sociedad.

COVID-19

A pesar de todo esto, la sociedad ha estado cambiando. Los nuevos modelos de negocio, provocados por la revolución digital y sus derivados, dieron lugar a nuevos comportamientos que redefinieron nuevas formas de convivencia y consumo. Si es posible, las personas prefieren pagar por el servicio en lugar de comprar el producto. Quieren ser transportados sin tener que tener un automóvil, estacionado la mayor parte del día.

Antes de la pandemia ya había evidencia de nuevos tiempos. De repente, todo se aceleró: home office, coworking, cohome, delivery, e-commerce, webinar, lives, podcasts, streaming. Tan rápido que en muchos casos todavía estamos buscando nombres equivalentes en nuestro idioma.

¿Pensaremos más en la sostenibilidad del planeta que en el consumo individual? En lugar de poseer, ¿comenzaremos a compartir espacios, bienes y servicios? ¿Deben recrearse espectáculos al aire libre, conciertos, teatros, turismo, hoteles y restaurantes? ¿Continuarán creciendo las compras en línea y los servicios de entrega a tasas de dos dígitos?

Ante todos estos posibles cambios, ¿cómo demostrar la importancia del transporte público, incluso para la salud pública? ¿Cómo debemos actuar para que la sociedad tome conciencia de que los problemas ambientales no desaparecerán con el fin de la pandemia? Por el contrario, las agresiones al medio ambiente continuarán y los debates volverán con más intensidad, ya que la cuarentena nos trajo días sin contaminación, lo que demuestra que es posible tener ciudades saludables.

En el transporte público, ¿las demandas volverán a qué niveles? ¿Cómo ajustar el número de pasajeros en el transporte público si se establecen nuevos estándares de salud? ¿Seguiremos gestionando la oferta sin gestionar la demanda? ¿Hay espacio operativo para un aumento de la oferta en las magnitudes recomendadas por las medidas sanitarias? ¿Cómo se financiaría esta “super” oferta? ¿Cómo gestionar la demanda? ¿Cómo aplanar los volúmenes máximos mediante políticas de tarifas o emisión de boletos franja horaria? ¿Cómo adaptar nuestros modales a los nuevos tiempos? ¿Cómo intensificar el uso de aplicaciones en el transporte público para aumentar la eficiencia de la oferta?

Nunca las fronteras físicas y sociales, definiendo territorios y personas, han sido tan inútiles y vulnerables. Nada obstaculizó el avance planetario de un ser mortal microscópico que irónicamente se expandió y se multiplicó haciendo autostop y de mala gana al ser vivo más ilustre del planeta.

Todo y todos han sido afectados y tendrán mucho que repensar, ya sean naciones ricas o pobres, organizaciones sociales, públicas o privadas, empresas arcaicas o innovadoras, microempresas o gigantes multinacionales.

Los escenarios económicos son muy negativos en toda América Latina, y vamos ir sabiendo los números correctos en las próximas semanas. Por ejemplo en Brasil indican una recesión del 5% al 8% para este año y un crecimiento optimista del 3% en 2021. El déficit primario alcanzará USD $ 100 mil millones, acercando la relación deuda / PIB a 100%. Volveremos al principio de la última década, cuando incluso sin la pandemia, ya habíamos tenido déficits primarios desde 2014.

Existe una gran falta de conocimiento sobre el estado de las macroeconomías nacionales, lo que lleva a grandes porciones de la población a creer que todo se resuelve solo con “voluntad política”, ya que les gusta hacer alarde de quienes están en eterna cuarentena intelectual.

LA COMUNICACIÓN ESTRATÉGICA NUNCA HA SIDO TAN IMPORTANTE

ROBERTO SGANZERLA
Especialista Brasileño en Marketing de Transporte y Movilidad Urbana

Una estación de radio adoptó el siguiente eslogan durante este período para combatir el Covid-19: 'La información es el mejor remedio'. Además de ser muy relevante para el día de hoy, también nos hace reflexionar sobre el tipo de "información" que recibimos diariamente a través de los medios de comunicación.

No es necesario ser un especialista en comunicación para ver que una gran parte de la prensa está haciendo una cobertura parcial, y la mayoría de las veces no proporciona "información" como es, sino postula posiciones, ignorando la regla básica del buen periodismo.

BEBER AGUA PURA

Mi padre, que proviene de una familia de inmigrantes italianos de larga vida, que cumplió 90 años, el pasado mes de marzo, siempre dice: ¡Beber agua pura es uno de los mejores medicamentos para la salud! Para llevarlo a nuestro contexto, beber agua pura es tener información directa de la fuente, sin filtros ni opinión.

Si beber agua pura es una de las mejores medicinas para la salud y los vehículos de comunicación son demasiado tóxicos, la conclusión a la que llego es que tenemos que ser el VEHÍCULO y la FUENTE de información para los clientes y usuarios que se mueven diariamente en transporte público en las ciudades.

COMUNICACIÓN ESTRATÉGICA

La comunicación estratégica nunca ha sido tan importante para la movilidad urbana y el transporte colectivo de pasajeros, como lo es hoy, ¿qué debemos hacer en el escenario actual?, responder esta pregunta es bastante desafiante, pero existe un consenso entre los expertos: la comunicación estratégica, ágil y transparente con todas las partes interesadas es esencial.

En una comunicación estratégica, el mismo tema debe ser apropiado para cada parte interesada. Según cómo esté escrito y cómo llegue a los empleados, puede ser negativo o generar un compromiso, una motivación y empatía. Ese es el poder de la comunicación especializada. Y lo mismo ocurre con todas las partes interesadas, como: clientes, proveedores y los propios medios.

SEA UN CANAL DE COMUNICACIÓN

Durante muchos años he defendido la tesis de que cada empresa del sector del transporte debe estructurar su comunicación estratégica para ir más allá del sitio web institucional de la empresa y el uso de carteles estáticos dentro de los autobuses o trenes; y cree sus propios canales digitales en Facebook, Instagram, Twitter, LinkedIn, YouTube, convirtiéndose así en una fuente de información para sus clientes y usuarios.

LECCIONES DE PANDEMIAS ANTERIORES

A lo largo de la historia, la humanidad ha enfrentado muchas pandemias peores que la actual y ha sobrevivido a todas, pero tuvo que hacer muchos cambios.
Las empresas deben estructurar o reestructurar su comunicación estratégica, recordando que en cualquier momento, y no solo en la crisis, la comunicación ágil y transparente es esencial.

CRISIS POR OPORTUNIDADES

Hasta el día de hoy, hemos abordado la cuestión de reducir / eliminar el uso del dinero para pagar las tarifas de transporte, con el argumento de seguridad (evitar el robo y el asalto), y el lema de la modernidad (el dinero es cosa del pasado, pagar con créditos electrónicos a través de tarjeta de transporte).

Debido a la pandemia actual, el escenario es propicio para abordar también el problema desde la perspectiva de la salud pública, ya que los billetes y monedas que circulan de una mano a otra aumentan la propagación del virus. Entonces esta es también una de las oportunidades posteriores a la crisis.

USO DEL LENGUAJE AUDIOVISUAL (VIDEOS) EN LAS REDES SOCIALES

A través de los medios digitales podemos transmitir y promover videos, una comunicación mucho más efectiva y completa que los medios estáticos (publicaciones, carteles, carpetas, etc.), además de servir también como una estrategia de endomarketing: enviar videos a grupos de WhatsApp conductores y otros empleados.

Los que están haciendo esto, hoy están proporcionando agua limpia para la población de su ciudad o región

EL FUTURO DE LA MOVILIDAD URBANA

EQUIPO DE REDACCIÓN

Las necesidades económicas, sociales y ambientales, así como la gran variedad de herramientas tecnológicas disponibles, exigen a las ciudades migrar hacia sistemas de transporte fortalecidos, amigables con el medio ambiente, e integrados, hasta lograr una movilidad total, esto de acuerdo con estudios de diferentes universidades y consultoras.

La innovación en el sector de la movilidad, impulsada por el Big Data, la tecnología y el cambio en los hábitos del consumidor, está provocando que las ciudades de todo el mundo planifiquen la movilidad de una forma diferente y mucho más integral, pues según las proyecciones de la ONU, en el año 2030 alrededor del 60% de la población mundial residirá en zonas urbanas, haciendo que las ciudades de nuestro planeta superen la cifra de 5,100 millones de habitantes.

El incremento de la presión poblacional en las zonas urbanas ha traído consigo un aumento de los desplazamientos cotidianos y supone un reto para las administraciones de las ciudades, ya que deben integrar e impulsar una política de movilidad que no conlleve una mayor contaminación por las emisiones de los vehículos y al mismo tiempo evite los más de 1.3 millones de muertes anuales en accidentes de tráfico que se producen en todo el mundo.

En razón de lo antes expuesto, la consultora McKinsey resume el futuro de la movilidad en tres modelos a los que las ciudades deben aspirar.

TRANSPORTE LIMPIO Y COMPARTIDO

La clave de este modelo es apostar por desarrollar el transporte público y fomentar el uso de vehículos eléctricos compartidos, disminuyendo así el número de vehículos en la ciudad.

TRANSPORTE AUTÓNOMO PRIVADO

Este modelo es adecuado para ciudades dispersas con alto nivel de ingresos en zonas desarrolladas. En este caso se propone fomentar la compra de vehículos eléctricos y autónomos por parte de los ciudadanos de las periferias, que les puedan acercar hacia los centros de actividad donde establecer las redes de transporte público y compartido.

MOVILIDAD TOTAL

Este modelo es el que supone un mayor cambio respecto a la realidad actual y se podría producir en ciudades densamente pobladas de países desarrollados con rentas altas. Se explora la posibilidad de una combinación óptima de transporte autónomo, compartido y público que ofrezca a los habitantes de las ciudades alternativas de movilidad eficiente, barata y limpia.

Además destaca la relevancia del transporte activo, aquel que requiere esfuerzo físico, como caminar, bicicleta y patín, que sumado al uso del transporte público son medidas recomendables que permitirán a las ciudades reducir factores como la congestión, la contaminación y la accidentalidad.

Estos modelos por supuesto, son los ideales, que principalmente se están implementando en alguna medida en países de primer mundo. Sin embargo la realidad para las ciudades de América Latina, y sin duda para México son, a decir de expertos, muy diferentes.

¿MÉXICO RUMBO A LA MOVILIDAD DEL FUTURO?

● Desde hace dos décadas, expertos y ambientalistas de México han puesto sobre la mesa el tema de la movilidad como eje de desarrollo y la necesidad de migrar a mejores modelos de transporte.

Se han puesto en marcha diversos sistemas como Metrobús en la CDMX, Optibús en León, Tuzobús en Hidalgo, o el Tren Ligero en el Área Metropolitana de Guadalajara, por mencionar algunos; todos por muchos años como esfuerzos aislados que no caminaron de la mano de las políticas públicas, por lo que podrían considerarse "pequeños retoños en invierno", dijo Carlos Samayoa Arias, coordinador de la Campaña de Movilidad Sustentable de Greenpeace en México.

"Se han puesto en operación líneas de sistemas de transporte masivo que han dado resultado, pero como esfuerzos aislados; para que la movilidad en México camine hacia el futuro hace falta regulación, una ley modelo de Movilidad. Se ha hablado en ocasiones de la posibilidad de una ley general en donde a diferencia de una ley federal, la ley general tiene facultades concurrentes entre la federación, los estados y municipios, y delimita responsabilidades en los tres niveles de gobierno; probablemente sería algo mucho más viable, porque es importante que estados y municipios también trabajen en una reglamentación, y qué mejor que sean homologados a nivel nacional, con las variantes que cada entidad necesita".

Samayoa Arias, lamentó la calma con las que las propuestas de ley en materia de movilidad se mueven, debido a la poca importancia que le dan los tomadores de decisiones.

"Hay poco interés en este tipo de iniciativas y nulos esfuerzos para generar este tipo de regulación. Tenemos una iniciativa muy importante ahorita que es la Ley General de Seguridad Vial, que regula muchos aspectos relacionados por supuesto con la movilidad, con un enfoque para garantizar la seguridad de las personas, para reducir la alta cantidad de siniestros y hechos reales que existen, pero no abarca por completo la cuestión de la movilidad, sobre todo con el enfoque de sustentabilidad, esto ya es un tema mucho más interdisciplinario que requiere la participación de diferentes opiniones y sectores, y ahí no se está avanzando".

Respecto al tema de regulación, Karina Licea Viñas, especialista y consultora en temas de Desarrollo Humano y Movilidad, coincidió al afirmar que hay estados que apenas trabajan en una ley de movilidad, pero hay mucha más conciencia sobre el impacto del transporte.

"Si hay muchas ciudades que todavía no cuenta ni siquiera con un ley de movilidad o de desarrollo humano, que es algo que sí tiene que ocurrir. Pero creo que ya es muy claro que dentro de la jerarquía de movilidad, el peatón, el ciclista y el transporte público son prioritarios; creo entonces que lo que nos faltaría hacer es que dentro de los presupuestos se categoricen así las prioridades de inversión".

Para el jefe del Programa Académico de Ingeniería en Transporte de UPIICSA, en el Instituto Politécnico Nacional (IPN), Carlos Arturo Gutiérrez Alcalde, aún se está lejos de lograr una movilidad integral e inteligente, pues no se han sentado las bases para conseguirlo, no solo desde el punto de vista gubernamental, que deben estructurar leyes, implementar políticas públicas y lograr la coordinación de las dependencia, sino desde el cambio de mentalidad de autoridades y transportistas.

"La tecnología ahí está, y los modelos exitosos también, pero falta una regulación integral, falta la capacitación y profesionalización de transportistas y tomadores de decisiones, falta un cambio de mentalidad en desarrollo de ciudades y falta que podamos entender la movilidad como un derecho social y un ente integrador; es decir, faltan las bases".

De acuerdo con una investigación realizada por ForbesMX al cierre de 2019, solo el 28% de los municipios mexicanos disponía de una Secretaría de Movilidad.

Wolpac ofrece las mejores soluciones para el transporte masivo

Ofrecer un transporte público de calidad y que atienda a las demandas crecientes ha sido uno de los principales desafios de los grandes centros urbanos, exigiendo planificación e infraestructura adecuada. Es exactamente en ese campo de actuación que Wolpac se transformó en lider de mercado, ofreciendo soluciones y equipos de alta tecnología y gran desempeño a los más diversos medios de transporte colectivo, como: trenes, metros, autobuses, BRTs (Bus Rapid Transit), trolebuses y trenes ligeiros.

Minibloqueo | Sliw High-flow | Wolslide | Wolmax II | Woltor III Compact

+52 1 55 8616-6356
mexico@wolpac.com.br

WOLPAC
CONTROLES EFICIENTES

IMPULSO A LA MOVILIDAD ACTIVA

Hay esfuerzos que deben continuar, señalan los especialistas, pues mientras se sientan las bases legales y se implementan políticas que promuevan una movilidad integral, se debe seguir apostando a la movilidad activa y a la inversión en infraestructura que desincentive el uso del automóvil.

"Es algo que se ha venido haciendo ya por algunos gobiernos; es el tema de dedicar presupuesto suficiente a los medios más sostenibles, esto quiere decir, que en vez de destinar dinero para infraestructura para el automóvil, mejor lo destinemos para infraestructura para el transporte público, bicicletas e infraestructura peatonal, porque justo ahí es donde está el futuro de la ciudades.

"Nosotros lo que necesitamos, es hacer mucho más eficiente la movilidad y para eso se requiere cambiar el enfoque del presupuesto. En otra cosa que tenemos que invertir es en tecnologías que nos permitan también eficientar estos procesos; hoy en día hay muchas empresas privadas que quieren invertir en temas de transporte, pero en muchas ocasiones las regulaciones de las ciudades no permiten que puedan operar por ejemplo, las empresas de micro-movilidad que nos pueden brindar servicios de bicicletas o patines sin anclaje", mencionó Karina Licea Viñas.

Impulsar a la movilidad activa es apostarle al medio ambiente y a la salud, destacó el Coordinador de la Campaña de Movilidad Sustentable en Greenpeace México.

"Hay algo que hemos estado promoviendo sistemáticamente de manera muy insistente, que son dos grandes ejes y vertientes que puede tener la movilidad en su prospectivas del futuro; el primero de ellos es por supuesto el medio ambiente, buscamos que la movilidad sea amigable con el medio ambiente, para que la movilidad sea sustentable, además de implementar regulaciones para desincentivar el uso del vehículo privado que sigue siendo una de las principales fuentes de contaminantes del aire, una de las principales fuentes de generación de gases de efecto invernadero al menos en México y pues de los principales propiciadores del cambio climático.

"Por eso reconocemos los esfuerzos que han hecho algunos gobiernos para impulsar las ciclovías y el uso de la bicicleta, la regulación que otros han trabajado para permitir la entrada de los scooter, y los que están implementando modelos integrales de transporte, pero insistimos todavía son los menos", puntualizó.

Coincidieron en que, se tiene muy claro que el transporte público y la movilidad activa son complementos necesarios de las ciudades del futuro, que se ven frenados por grandes industrias como la automotriz y la petrolera que tienen mucho interés económico en que las cosas no cambien, sin embargo, la demanda está exigiendo cambios y renovando modelos.

Ante esto, Carlos Arturo Gutiérrez Alcalde, Jefe del Programa académico de Ingeniería en Transporte IPN-UPIICSA, enfatiza en las cualidades de la movilidad compartida y la organización social.

"Como los esquemas de movilidad compartida, hay una enorme variedad de aplicaciones y servicios de autos colectivos, desde los más conocidos como Uber, hasta otras aplicaciones que previo pre registro te permite compartir tu vehículo particular cuando vas de una comunidad a otra, de un punto de la ciudad a otro, o bien de un estado a otro.

"Hay incluso desarrollos que tienen como objetivo mejorar la movilidad y fomentar la convivencia entre pequeñas comunidades, como lo es 'PoliRay' que nuestros estudiantes están desarrollando, que tiene como objetivo registrar los vehículos de quienes vienen al centro escolar y poder compartir con otros de la misma comunidad del Politécnico, de esta manera se contribuye a disminuir el tráfico, a utilizar de una manera más consciente el vehículo particular, y se cuida la seguridad y convivencia".

Finalmente, especialistas y académicos señalaron que necesitamos hacer que las empresas empiecen a ver como modelos de negocio mucho más atractivos el transporte público, y la movilidad en general, de esta manera el cambio sería mucho más rápido.

TECNOLOGÍA Y LA MOVILIDAD COMO SERVICIO

Se ha hablado mucho en los últimos años de la tecnología como uno de los pilares para transformar la movilidad, pues existe cantidad de desarrollos tecnológicos que contribuyen a lograr una movilidad inteligente, conectada, comunicada e incluyente.

Sin embargo y pese a los avances, en la mayoría de las ciudades de México no existen las condiciones para aplicar la gran mayoría de estos desarrollos, puesto que la transformación de los modelos de administración del transporte apenas está en marcha, y las leyes y políticas públicas en integración.

"Sin duda el Big Data, y todos los desarrollos tecnológicos que hay, y los que se están desarrollando que de pronto suenan rimbombantes y complejos, serán grandes aliados para la transformación de la movilidad y la interacción con los usuarios, pero la clave será migrar al modelo de movilidad como servicio", señaló Eugenio Riveroll, CEO de SinTráfico.

Desde su experiencia, como desarrollador de tecnologías, así como captura e interpretación de la Data, Riveroll considera que la tecnología permitirá una migración mucho más sencilla a la movilidad del futuro.

"Gracias a este tipo de herramientas la movilidad va a migrar completamente al modelo de movilidad como servicio, que es una tendencia que ya se ve en muchos países del mundo, en donde los usuarios de las ciudades y de los sistemas de movilidad de las ciudades, vamos a entender la movilidad no como una decisión estática y un modo de transporte, si no, que vamos a poder usar lo que necesitamos, cuando lo necesitemos.

"La Ciudad de México es un caso donde lo empezamos a ver más frecuentemente; hace diez o quince años, el que era usuario del transporte público, era usuario de un sistema desconectado, pero hoy el usuario de Metrobús puede también tomar una bici, puede tomar un servicio de taxi por App, puede caminar y después tomar un patín. Este cambio de chip de mentalidad es a donde debería de ir la movilidad, a una gran integración, en donde todos los sistemas interactúan como uno mismo", manifestó.

Agregó que la tecnología debe entenderse como un habilitador, para que por un lado funcione mejor el sistema, pero también para que se planifique y se opere mejor.

"Y también para que como usuarios podamos acceder de una manera más eficiente, más fácil, más rápido, más segura a utilizar todos estos sistemas. Pero la realidad es que hacia allá vamos y a medida que la tecnología evolucione, podemos mejorar estas maneras de interacción.

"En conclusión, afortunadamente los avances tecnológicos hoy están empoderando a las ciudades y a los usuarios, creo que como usuarios y habitantes nos toca empujar a nuestras comunidades a adoptar toda esta tecnología, pues será más fácil y también podremos impulsar todo para que este cambio venga más rápido".

ACCIONES DE ÉXITO

● Existen ciudades de Oriente y de Europa que llevan la delantera cuando se habla de migrar a la Movilidad del Futuro, pues cuentan con sistemas de transporte público integrados, sistemas de prepago operando, la movilidad activa es prioridad, y las nuevas tecnologías se aplican, incluso hay ciudades donde ya están en etapa de prueba los autobuses autónomos a base de energía o hidrógeno, es decir amigables con el medio ambiente. Es justo en estas ciudades, donde se pueden identificar, de acuerdo con los entrevistados, al menos siete acciones de éxito que podrían ser aplicadas en México.

1ª Acotamiento de las zonas de aparcamiento, o "parqueo", limitando horarios y ofreciendo plazas a los residentes de cada zona.

2ª Delimitación de zonas peatonales en el casco antiguo para respetar el diseño de las calles y poder disfrutar del patrimonio local.

3ª Exigencia de que las nuevas edificaciones dispongan de plazas de garaje en el propio inmueble.

4ª Construcción de estacionamientos públicos subterráneos, en la medida de lo posible.

5ª Categorización de los vehículos según su capacidad contaminante para restringir su circulación en determinadas fechas y condiciones. Por ejemplo, en altas cotas de contaminación.

6ª Potenciación de los puntos de recarga para vehículos eléctricos.

7ª Ampliación de las flotas de automóviles de alquiler sin conductor.

En México, como en el mundo, las marcas tanto de autos como de buses, han expresado su decidida vocación medioambiental y sostenible. El desarrollo de nuevos motores (híbridos y eléctricos) es imparable y pronto será un hecho en toda Latinoamérica, como lo es en Europa.

En resumen a decir de Riveroll, Latinoamérica en general y México, un país en el que ya circulan más de 45 millones de vehículos, han de ser capaces de definir e implementar respuestas coherentes con el progreso sostenible, pues solo con un firme y estrecho compromiso de colaboración entre la sociedad, la administración y la industria automovilística, es posible alcanzar el éxito en este ambicioso reto.

TENER UN AUTO NO SERÁ ATRACTIVO

● Será clave para las ciudades del mundo seguir impulsando modelos de movilidad integrales, pues de acuerdo al informe 'La Nueva Movilidad' elaborado por la empresa europea, Oliver Wyman Mobility Startups, evidencia que uno de los principales cambios disruptivos será la llegada de los modelos como servicio (as a service) al transporte de las ciudades del mundo, ya que la propiedad de vehículos por parte de particulares o de clientes profesionales "dejará de ser la norma".

Las previsiones avanzan para que en 2030 la mitad del transporte terrestre estará vinculado a vehículos compartidos o de alquiler con conductor, mientras que también se producirá una variación en el volumen de personas transportadas. Así, los pasajeros pasarán de los 45,3 billones de 2017 a los 105,2 billones en 2030, un 103% más.

"Una mejor gestión de la movilidad se convertirá en una ventaja competitiva para las ciudades y, por lo tanto, en un factor de atracción a empresas, inversiones y talento", subraya el documento.

EL NEGOCIO DE LA MOVILIDAD

● El mercado de la movilidad se sitúa en la actualidad en 14.9 billones de dólares y experimentará un fuerte incremento del 78% para el 2030, fecha en la que alcanzará un volumen de 26.6 billones de dólares, según se desprende de un informe elaborado por Oliver Wyman Forum.

El documento pone de manifiesto que la movilidad es el sector que más contribuye al PIB mundial, representando aproximadamente en la actualidad una sexta parte de todas las actividades económicas, aunque la previsión es que su tasa de crecimiento anual cuadruplique la de la población mundial y suponga un 20% del PIB mundial.

El texto destaca que la evolución que está experimentando el sector de la movilidad se ve impulsada por avances tecnológicos vinculados a la Inteligencia Artificial (IA), el 'machine learning', las analíticas predictivas, el 'big data', el Internet de las Cosas (IoT) o la sustitución de combustibles fósiles por electricidad, entre otros.

Ante estos resultados, el socio de Energía y Transportes de Oliver Wyman, Alejandro Gaffner, apunta que la búsqueda de una experiencia de viaje por parte de las personas, "más que la adquisición de vehículos propios, "va a ser determinante en la gestión de la movilidad en las urbes, especialmente a medida que se produzca una mayor congestión del tráfico, dado que el 30% de los atascos en las ciudades está relacionado con la búsqueda de estacionamiento".

15 AÑOS
TRANSFORMANDO LA MOVILIDAD

EQUIPO DE REDACCIÓN

Los últimos tres lustros, la empresa operadora de transporte público Corredor Insurgentes S.A de C.V (CISA) se ha enfocado en transformar la movilidad en la capital del país; fue un ejemplo de que migrar al modelo Ruta-Empresa trae fortaleza y beneficios para los transportistas, implementó los esquemas del sistema Autobuses de Tránsito Rápido (BRT, por sus siglas en inglés), evidenció los dividendos de la capacitación y profesionalización de los operadores.

CISA comenzó transformando la movilidad en la Avenida de los Insurgentes, y ahora es referencia para la modernización de los modelos de transporte en diversas ciudades del país.

"Logró concretar un trabajo que comenzó en el 95, ha sido un proceso de transformación desde adentro, desde la cultura del transportista, y ese es el primer logro; se convocó a un grupo de transportistas con el objetivo de crear una empresa y con ello cambiar el paradigma de lo que tiene que ser el transporte en la ciudad de México y de rebote en todo el país", señaló Ángel Raymundo Molinero, director de Urbanismo y Sistemas de Transporte (Ustran).

Fue el 19 de Junio del 2005 cuando CISA inició operaciones, y desde entonces ha trabajado para ofrecer un servicio de alta calidad a los usuarios de la Ciudad de México.

Lo que distingue a esta empresa mexicana que opera transporte público dentro de los esquemas del sistema Autobuses de Tránsito Rápido, es que le han apostado a la profesionalización del modelo de administración, capacitación a operadores y personal, e innovación en el parque vehicular.

BRT EN LA CDMX

Implementar el sistema de transporte BRT en la Ciudad de México significó cambiar el transporte público habitual por un sistema integral y una forma diferente de ofrecer el servicio. Sustituir el esquema hombre-camión por el de empresa mercantil, para ofrecer el servicio de transporte público, permitió mejorar el negocio con infraestructura exclusiva y mejores condiciones de operación.

CISA inició su servicio como empresa concesionaria del Corredor de Transporte Público en la Avenida de los Insurgentes, no sin antes acreditar su capacidad técnica, administrativa y financiera. Actualmente, es una de las empresas de mayor importancia en el transporte público concesionado en la Ciudad de México.

Luego de más de una década de servicio y millones de kilómetros recorridos, CISA se mantiene firme en proteger los intereses de sus accionistas y estar a la vanguardia en el transporte público.

TRANSFORMACIÓN DE LA AVENIDA DE LOS INSURGENTES

En 2005 el transporte público colectivo de pasajeros en la Ciudad de México estaba organizado en 96 asociaciones civiles (rutas) y 10 sociedades mercantiles, que operaban un parque vehicular de aproximadamente 29 mil 300 unidades.

En la Avenida de los Insurgentes el transporte público prevalecía en condiciones caóticas:

- Saturación de la vialidad
- Accidentes de tránsito
- Generación de miles de toneladas de gases contaminantes
- Mayor tiempo de desplazamiento
- Altos costos
- Disminución de la calidad de vida de los usuarios

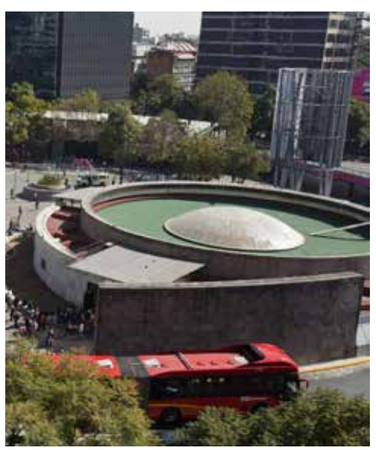
Además de la insuficiente infraestructura para la prestación del servicio de transporte público, los vehículos eran deficientes y con mantenimiento mínimo. La sobreoferta de unidades, provocó la "pelea por el pasaje" y la "guerra del centavo" con un alto número de accidentes.

Frente a esa realidad, fue presentado por el Gobierno del Distrito Federal (GDF), hoy de la Ciudad de México, un proyecto basado en Corredores Estructurados de Transporte como solución a los problemas de movilidad y que contribuía a mejorar el medio ambiente.

CISA atiende las necesidades de capacitación, formación y fortalecimiento personal de sus operadores, incluso en su entorno familiar, para que asistan a sus jornadas de trabajo en los mejores términos de ánimo y conducción.

El Corredor de Transporte fue concebido como un programa integral con soluciones viales locales y un enfoque metropolitano. Para el 2002 EMBARQ-The World Resources Institute Center for Sustainable Transport firmó un acuerdo de entendimiento con el Gobierno del Distrito Federal. Este documento delimitaba una estrategia que le permitía fungir como instancia asesora para promover y guiar varios proyectos, entre ellos, poner en marcha un sistema de transporte BRT.

El Corredor de Transporte fue un programa integral que además de mejorar el servicio, consistió en la renovación urbana y disminución de los niveles de contaminación.



El objetivo del programa fue ofrecer soluciones viales locales y un enfoque metropolitano, que permitiría la renovación urbana, incremento de la densidad, habitabilidad en su zona de influencia y disminución de los niveles de contaminación.

Incluía autobuses de plataforma alta, la construcción de estaciones con dispositivos especiales de cobro, paradas fijas, carriles exclusivos, señalización, reordenamiento en el uso de banquetas y semáforos peatonales.

El Corredor de Transporte en la Ciudad de México se enmarcó en el Programa para Mejorar la Calidad del Aire en la Zona Metropolitana del Valle de México 2002- 2010 (PROAIRE); la Estrategia Local de Acción Climática (ELAC) y el Programa Integral de Transporte y Vialidad de la Ciudad de México 2001-2006 (PITV).

El sistema BRT, como alternativa de transporte público masivo, representó una reforma integral en el sistema convencional de movilidad de usuarios. Con esta reforma se avanzó en los siguientes aspectos:

- Modificación del esquema de organización para mejorar las condiciones del servicio, operación y de negocio.
- Adecuación de la infraestructura de la vialidad para lograr un mayor flujo de vehículos por unidad de tiempo.
- Modernización tecnológica de la flota vehicular para lograr una mayor eficiencia energética.
- Disminución significativa en los niveles de emisión de gases contaminantes a la atmósfera.

EL METROBÚS EN SU INICIO

El Metrobús mostró una realidad distinta en el Corredor Insurgentes: un negocio con infraestructura exclusiva y mejores condiciones de operación, servicio ordenado, parque vehicular nuevo y fluidez del tránsito vehicular, además de una imagen agradable en la avenida más extensa de la Ciudad de México.

Atrás quedaron décadas en las que la Ciudad de México no emprendió ningún sistema de transporte nuevo. Los capitalinos se desbordaban por estrenar el sistema Metrobús, 37 estaciones de punta a punta, en un recorrido de 20 kilómetros de Indios Verdes a Doctor Gálvez.

Las aglomeraciones en los autobuses eran sorprendentes, el número de pasajeros que comúnmente usaban el transporte en Insurgentes había superado las expectativas del Gobierno. Todos querían entrar, todos querían salir, todos querían conocerlo.

Durante tres semanas el servicio fue gratuito. Meses después, los mismos ciudadanos reconocieron al Metrobús por ofrecer una opción de movilidad nueva, moderna, rápida y segura que circulaba por carril confinado.

En octubre de 2004, tras 40 años de ofrecer el servicio en Avenida de los Insurgentes, concesionarios de transporte de pasajeros crearon la empresa privada CISA mejorando el negocio con infraestructura exclusiva y mejores condiciones de operación.

CAPACITACIÓN Y OPERADORES

Frente al compromiso de ofrecer seguridad, calidad y mejor servicio, CISA realizó una evaluación inicial de los conductores, quienes en su mayoría habían sido choferes de microbuses que en aquel momento circulaban por la Avenida de los Insurgentes, con un sistema similar a la Red de Transportes de Pasajeros (RTP).

A través de este sistema de evaluación, se identificó cuáles eran las habilidades y deficiencias del personal. Al mismo tiempo, en el módulo 15 de RTP, ubicado en Avenida Eduardo Molina y Puente Negro, se realizaron prácticas en una estación simulada sobre una plataforma de madera.

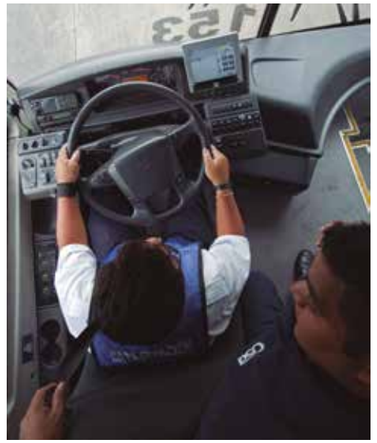
En dos días se llevaron a cabo 250 aproximaciones a la estación simulada que prestó la RTP. También se capacitó a los operadores del Gobierno del Distrito Federal en esta plataforma y se complementó el entrenamiento con cursos informativos. Desde el inicio, CISA se concentró en la necesidad del cambio de cultura laboral, por lo que imprimió en los conductores un compromiso de trabajo para eliminar el desprestigio que tenían: gente indisciplinada, desordenada y agresiva.

Este cambio cultural fue de gran impacto entre los operadores, los llevó a ser disciplinados, a cumplir con su uniforme, llegar a tiempo a las sesiones e incluso a exigir su material didáctico que era parte fundamental para su evaluación. Las primeras calificaciones de los operadores que habían dejado el microbús para prepararse como operadores de autobuses articulados llegaban al ocho, pero solo 30 por ciento de quienes se capacitaban alcanzaban esa evaluación.

Para ese momento se creó la Guía para los Operadores de Autobuses Articulados, así se elevó la calidad y prestigio del servicio de transporte público de pasajeros de la Ciudad de México, que redundó muy pronto en la preferencia de la mayoría de los usuarios.

Cada año los operadores reciben alrededor de 250 horas de capacitación en 18 módulos diferentes, en relación a la prestación del servicio, conducción del vehículo y conocimiento de la tecnología vehicular. La directiva de CISA asumió que la capacitación debería ser constante, por lo que se aplicó una estrategia para observar las deficiencias durante el servicio a lo largo del Corredor.

"Son cosas que el público en general no ve, pero profesionalizar una empresa es un gran reto, profesionalizar a los operadores es algo que debe destacarse, y eso es algo fundamental", indicó Molinero.



Los socios iniciaron un largo camino de aprendizaje desde integrar un Consejo de Administración, obtener el crédito para la adquisición de un parque vehicular único en la Ciudad de México, hasta operar el servicio bajo estrictas medidas de supervisión y recibir una retribución catorcenal a cambio de su inversión.

CONSOLIDACIÓN

Han sido años de aprendizaje, de aprender a coordinarse y de caminar en un mismo sentido, eso ha permitido que a 15 años CISA se consolide como una empresa líder en su ramo y punta de lanza. Las características del servicio que CISA ofrece son:

EFICACIA

En términos de un cumplimiento al kilometraje programado por Metrobús de 97 por ciento, superior al 95 por ciento establecido como mínimo por parte del propio organismo.

OPORTUNIDAD

Al dar cumplimiento de los itinerarios establecidos por el sistema Metrobús con las tolerancias permitidas y la especificación de la cantidad de vueltas que debe atender cada unidad en operación en el corredor para cada una de las rutas.

RESPONSABILIDAD SOCIAL

En los términos en los que CISA asume que el servicio tiene un importante impacto social y trascendente a los usuarios directos del Corredor Insurgentes, además de que se constituye como un elemento de carácter estratégico en el sistema de transporte público de la Ciudad.

En CISA se comprometen a prestar un servicio de transporte eficaz y oportuno, cumpliendo con los requisitos del cliente y la normatividad aplicable, actuando con responsabilidad y con enfoque de mejora continua en nuestros procesos.

A través de ella, se muestra el compromiso de la alta dirección con el desarrollo e implementación del Sistema de Gestión de Calidad, al buscar la mejora continua y asegurar el enfoque al cliente.

IMPACTAMOS A MÁS DE 47 MILLONES DE PERSONAS CON TU MARCA

Metrobús Ciudad de México / Mexibús Estado de México / Tren Suburbano / Macrobús Guadalajara / Metrobús Puebla / Turicun Cancún

¡Anúnciate con nosotros!

TELE URBAN
tu comunicación, tu canal

mitele@teleurban.tv
(0155) 2452 4764
www.teleurban.tv
/TeleUrbanTV
@Tele_Urban

ELECTRO MOVILIDAD

UNA OPORTUNIDAD PARA LAS CIUDADES LATINOAMERICANAS

EQUIPO DE REDACCIÓN

Cifras de la Organización Mundial de la Salud (OMS), refieren que nueve de cada diez personas en el mundo respiran aire contaminado proveniente de la actividad cotidiana del ser humano; no obstante, el organismo internacional destaca que cada vez hay más países que toman medidas para mejorar la calidad del aire.

"La contaminación del aire representa una amenaza para todos, sin embargo, las personas más pobres y marginadas se llevan la peor parte", destaca el Director General de la OMS, Dr. Tedros Adhanom Ghebreyesus.

"Es inadmisible que más de 3 mil millones de personas, en su mayoría mujeres y niños, sigan respirando todos los días el humo letal emitido por cocinas y combustibles contaminantes en sus hogares. Si no adoptamos medidas urgentes contra la contaminación del aire, el desarrollo sostenible será una simple quimera".

Sobre las propuestas que se aprecian a nivel mundial, son varias las naciones

que hoy apuestan por un transporte más amigable con el medio ambiente, tal es el caso de los vehículos eléctricos, como por ejemplo los trolebuses de nueva generación que actualmente circulan en la Ciudad de México.

Contar con sistemas de transporte amigables con el medio ambiente es uno de los retos que enfrentan los gobiernos de las ciudades en el mundo, para disminuir las emisiones contaminantes que se producen por el Dióxido de Carbono (CO_2).

Referencias internacionales en la materia, señalan que la movilidad en América Latina impacta de manera directa en la actividad diaria de los ciudadanos, ya que hoy en la región hay más de 100 millones de personas que están expuestas a niveles altos de contaminación derivada de la motorización vehicular.

La electromovilidad hoy apuesta por un transporte sostenible y representa una oportunidad para los países de la región; ciudades como Lima desarrollan iniciativas para organizar sus sistemas de transporte público, en tanto que el sector privado incursiona en el desarrollo de innovaciones como vehículos eléctricos, bicicletas o aplicaciones de vehículos compartidos que transformarán la realidad de Latinoamérica.

En Uruguay se impulsa el proyecto Corredor Eléctrico para la creación de seis estaciones de carga para vehículos eléctricos, en una ruta turística de 300 kilómetros. Mientras que en Costa Rica se reconoce el uso de estos vehículos mediante la Ley de Incentivos y Promoción para el Transporte Eléctrico, marco legal en el que se estructuran las medidas para incorporar la electromovilidad.

ELECTROMOVILIDAD Y MEJORES CIUDADES

Para conocer la opinión de un especialista en el tema, se entrevistó al ingeniero Ángel Hernández Fernández, Coordinador de la carrera de Ingeniería en Sistemas Automotrices de la Escuela Superior de Ingeniería Mecánica y Eléctrica del IPN.

Si bien el académico por el IPN destacó que el tema de la contaminación es multifactorial, reconoció que hoy en día la electromovilidad representa una buena opción para contribuir en la mejora del aire de las ciudades que se encuentran con altos índices contaminantes.

"La electromovilidad se considera el camino a seguir para mejorar la calidad del aire, pe-

ro no basta solo con prescindir de la quema de combustible fósil en las zonas urbanas, la solución al problema de la contaminación es una suma de voluntades donde se necesita hacer grupo y poner las mismas metas en común como disminuir la contaminación auditiva, la contaminación proveniente de la quema de combustible fósil, en materia técnica se busca tener vehículos eléctricos con mayores desarrollos tecnológicos y componentes automotrices que contaminen cada vez menos, fomentar el desarrollo de investigación en sustentabilidad y electromovilidad".

Para que este esquema sea bien aceptado por las naciones, el académico dijo que es necesario crear la infraestructura de carga mediante la integración de redes inteligentes, solo de esta manera los usuarios podrán hacer que un vehículo eléctrico sea funcional; adicionalmente, consideró que se debe de trabajar en materia financiera y fiscal, ya que hacen falta incentivos para migrar a este tipo de tecnología tal como lo hacen otros países.

¿CÓMO SE ENCUENTRA MÉXICO EN RELACIÓN CON OTRAS NACIONES?

Existen estrategias de construcción participativa que promueven el uso de la electromovilidad como medio de transporte sostenible, se han identificado las necesidades de desarrollar políticas, proyectos piloto, servicios y estudios técnicos, así como la redistribución de espacios y recursos, consideró, Ángel Hernández Fernández, Coordinador de la carrera de Ingeniería en Sistemas Automotrices de la Escuela Superior de Ingeniería Mecánica y Eléctrica del IPN.

Agregó que: "Se tienen proyecciones como el aumento de la flota de transporte público eléctrico (caso CDMX y Guadalajara), hay uso de vehículos híbridos y eléctricos, lo cual es un buen paso.

"Todas las estrategias funcionan y coadyuvan al cumplimiento de las regulaciones y compromisos internacionales en materia de medio ambiente y beneficios a la salud, lo cual daría cumplimiento al compromiso internacional de mejorar la calidad del aire.

"Aquellos que usen autos eléctricos deberían estar exentos de pagos; aunque ya se realiza con el engomado E y las placas verdes aún no funciona de manera masiva, la facilidad debería de ser para todos quienes cuenten con vehículos verdes.

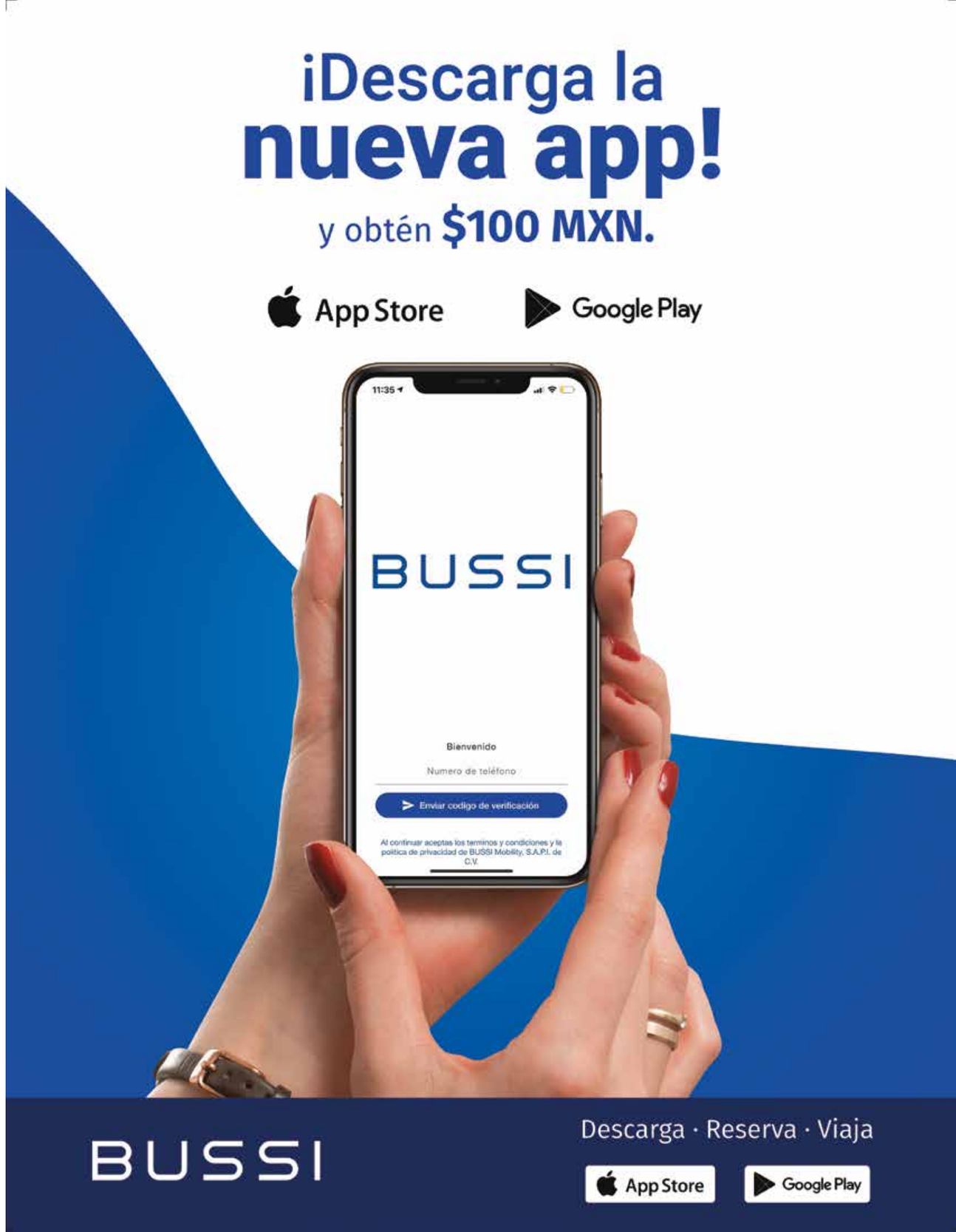
"El futuro de la electromovilidad es prometedor; a mediano plazo en la CDMX se ha establecido el programa integral de movilidad 2018-2024, y un programa multisectorial para promover la electrificación del transporte.

"Para el 2024, en la CDMX se pretende crear las bases para la electrificación del transporte público, a la fecha se cuenta con proyectos de movilidad eléctrica ya funcionales. En el Estado de México se han emprendido varias acciones como el uso de un transporte eléctrico "Cablebús", que aunque es semimasivo, podría crecer; se pretende que existan ya los marcos legales completos para impulsar este tipo de tecnología, además de optimizar la energía eléctrica.

"En México existe consenso sobre la idea de que la electromovilidad puede resolver muchos problemas, como la contaminación de las grandes urbes, además de ser factor determinante para cumplir los compromisos adoptados en el ámbito internacional para reducir los gases de efecto invernadero.

"Con la innovación tecnológica y el uso de vehículos eléctricos es posible alcanzar hasta un 3.5% en la meta de reducir contaminantes, si se plantea que en 2030 es posible lograr de 15% a 20% de vehículos eléctricos de pasaje, esta cifra podría obtenerse sin problema".

OMS: "La contaminación del aire no conoce fronteras. Mejorar la calidad del aire requiere medidas gubernamentales ininterrumpidas y coordinadas en todos los niveles. Los países tienen que colaborar para encontrar soluciones que posibiliten el transporte sostenible, la producción y el uso de energías más eficientes y renovables, y la gestión de desechos. La OMS colabora con muchos sectores, como el del transporte y la energía, la planificación urbana y el desarrollo rural, para ayudar a los países a hacer frente a este problema".



LA AUSENCIA DE UNA LEY GENERAL SOBRE MOVILIDAD MINA LOS BENEFICIOS DE LA MOVILIDAD COMO SERVICIO

EQUIPO DE REDACCIÓN

Mobility as a Service (MaaS) o Movilidad como un Servicio, se entiende como el alejamiento de la modalidad de transporte personal en vehículos individuales hacia soluciones de movilidad que se usan como servicio compartido.

Para entender este tipo de movilidad, citemos algunos ejemplos: Uber, Didi, Cabify, Mobike, Scooters y las más recientes Urban y Bussi, entre otras.

ANTECEDENTES MOBILITY AS A SERVICE

En el contexto de la realización de la Feria Internacional de Transporte Público, ITS World Congress celebrado en el año 2015 en Burdeos, Francia, que reúne a los principales organismos, operadores y empresas que conforman el campo de las nuevas tecnologías del transporte, MaaS se convirtió en un tema de análisis que dio pie a la Alianza de Movilidad como Servicio.

A partir del auge de este concepto desde 2016, en Finlandia se buscó conjuntar diversas aplicaciones con atributos relativos al transporte, que han permitido cubrir la necesidad de desplazamiento gracias al acuerdo que hubo entre autoridad e iniciativa privada.

Ante el rebase de la capacidad de las autoridades en México para brindar soluciones en materia de transporte y movilidad, empresas y particulares han visto un nicho de negocio en este rubro y han comenzado a ofrecer servicios a través de plataformas digitales o bien desde transporte público-privado, que si bien no se encuentra regulado, ha cubierto la necesidad de transportación de un gran número de personas sobre todo en las grandes ciudades.

En entrevista, Víctor Alvarado, coordinador de Movilidad de El Poder del Consumidor, explicó que la movilidad como servicio hoy resuelve a las autoridades el problema de la transportación; sin embargo, resaltó que es importante contar con un marco legislativo que lo regule a fin de que sus bondades puedan ser mejor aprovechadas por los ciudadanos. Ese marco legal, justo debería estar contemplado, de acuerdo con el especialista, en la creación de una ley general o nacional de movilidad.

Alvarado añadió que en México no se cuenta con una Ley Nacional de Movilidad, lo cual significa que cada ciudad regula de una manera diferente su transporte y lo que se deriva de éste, es decir, el concepto de Movilidad como Servicio opera de una manera distinta en cada estado o en cada municipio.

"Sí contamos con un marco regulatorio general que es la Ley Federal de Consumidores, sin embargo, el particular solo ha encontrado vacíos legales por los cuales ha entrado a prestar sus servicios de movilidad eludiendo que sus ganancias se trasladen de manera transparente a mejorar la infraestructura y los sistemas de transporte de la ciudad.

"Uber, Jump, Dzva y Didi, entre otras, todas estas aplicaciones operan de la misma manera, buscando vacíos legales; es muy bienvenido el concepto movilidad bajo servicio que se logre trabajar, pero en lugar de estar buscando vacíos legales, es necesario subrayarle al gobierno cuáles son esas carencias para poder trabajar de forma óptima como lo ha venido haciendo Finlandia con un trabajo conjunto gobierno-particulares pero de manera regulada".

INDISPENSABLE REGULACIÓN NACIONAL

Con fecha 8 de noviembre de 2016, integrantes de distintos grupos parlamentarios presentaron la iniciativa de Ley General de Movilidad. En el apartado Opinión, respecto a la iniciativa con proyecto de decreto que expide dicha Ley, se cita: "Considerar al momento de la dictaminación correspondiente, al contemplar el proyecto de ley la existencia y uso de la tecnología en la gestión de los servicios de transporte público, como es el caso del uso de plataformas digitales". (Página 11 con fecha y firmas el 22 de marzo de 2017).

"Es un tema que le interesa a México", declaró la senadora Patricia Mercado al referir los avances que tiene la iniciativa.

Para Víctor Alvarado, a partir de la Ley Nacional o General de Movilidad, se tendría que derivar un documento que regule la movilidad compartida y que elimine los vacíos legales que se presentan a través de aplicaciones.

"En leyes de movilidad de algunos estados vemos que ya se hace uso de la palabra aplicaciones digitales en referencia a los servicios de transporte por App; contar con el marco regulatorio, es fundamental.

"Sí hay condiciones para una ley de este carácter, el camino está muy avanzado, de entrada varias ciudades ya dieron el paso hacia un marco legal local, caso CDMX, Guadalajara, Monterrey y Nayarit, entonces partiendo de ahí podremos ver una movilidad como servicio, regulada".

LA MOVILIDAD NO SOLO EN MANOS DE LOS GOBIERNOS

Víctor Alvarado como voz de El Poder del Consumidor, concluye que, "la falta de gestión del gobierno en el transporte ha propiciado el crecimiento de la movilidad como servicio. Mientras no exista una ley regulatoria, se minarán los beneficios para los usuarios, es una realidad", señaló.

El tema del transporte requiere de un equipo de gestión muy robusto, y que esto solo recaiga en una dependencia de gobierno queda sobrado, ya que no se cubren todas las áreas de atención que abarca el servicio.

"La gestión se ha visto rebasada y sin lugar a dudas el gobierno se tiene que apoyar de la iniciativa privada, porque ha venido observando y aprovechando los vacíos de los atributos que hoy por hoy son los que busca el usuario.

"Velocidad, capacidad, seguridad, frecuencia, regularidad, facilidad de acceso, simplicidad, responsabilidad, cobertura, flexibilidad y costo beneficio. Cuando logras cumplir al menos tres de esos principios básicos hay una satisfacción del usuario, lo que se ha encontrado en diversas aplicaciones. Bicicletas sin anclaje y taxis por aplicación, han cubierto o al menos han retomado alguno de los 11 puntos anteriores; gobierno y privados deben de trabajar de manera conjunta para que el transporte público cubra algunos de los puntos".

HACIA UNA MOVILIDAD COMPARTIDA

Datos de la Encuesta Origen-Destino 2017 (EOD-2017) de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), refieren que en promedio 6.6 millones de traslados se realizan en automóvil con un promedio de ocupación de 1.5 personas por viaje.

REDACCIÓN: IVONNE ARRIAGA

En materia de inversión hacia el vehículo particular, El Poder del Consumidor AC apunta que "se ha beneficiado el uso del automóvil con el 81% de la inversión pública (incluye inversión para mantenimiento y ampliación de la infraestructura vial) a partir de fondos federales".

De manera reciente, en diversas ciudades del mundo ha cobrado fuerza el término Movilidad Compartida, que se define como la utilización de un mismo vehículo para transportar a varias personas en el mismo tiempo y espacio.

Sobre este tipo de movilidad, los especialistas y empresas de transporte han visto una oportunidad de mover a más de una persona en cada uno de los millones de viajes que se realizan a bordo de un vehículo particular.

De igual forma, esta manera de trasladarse, que ha sido motivada por la urgencia de contar con un transporte para desplazamiento (ante la falta de capacidad de un sistema convencional) ha producido un boom en diferentes ciudades del mundo, incluidas las mexicanas.

Aunque la movilidad compartida pudiera ser vista solo como aplicable a vehículos particulares, ya se desarrolla una tendencia muy marcada con este esquema de traslado en taxis y camionetas de mediana capacidad.

EL CASO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Al presentar el Plan de Reducción de Emisiones del sector movilidad de la Ciudad de México, autoridades dieron a conocer que se llevarán a cabo diversas acciones para reducir en 30% las emisiones de contaminantes hacia el 2024.

En relación con la gestión de viajes en automóvil, se propuso mantener su distribución modal a través de varias acciones. Una de ellas es el programa de automóviles compartidos mediante el cual se estipula un tipo de restricción para vehículos con una sola persona a bordo en algunas de las vialidades de la ciudad.

El programa que busca implementarse de manera paulatina en este 2020, propone un acceso controlado a vías como el periférico y viaducto, en un horario de 7 a 10 horas.

En entrevista con Charbel Mateos, especialista en temas de Movilidad, señaló que para transitar hacia una movilidad compartida, se requiere: un estudio de viabilidad de las avenidas a las que se les quiere implementar la restricción; infraestructura especial como carriles confinados; marco legal, capacitación a la policía; y quizá algún incentivo oportuno para quien use autos compartidos.

"Deben existir incentivos para las personas que opten por este tipo de esquemas y tener vías de acceso controlado, donde estos vehículos puedan circular de manera libre."

Si bien el experto en movilidad se pronunció por una inversión más amplia para el transporte público, consideró que la propuesta de autos compartidos es positiva para disminuir el congestionamiento vial y por ello los altos índices contaminantes.

MOVILIDAD COMPARTIDA EN ACCIÓN

Uber Pool, Bussi y Urban, son solo algunos ejemplos de este tipo de movilidad. De manera menos organizada pero funcional, en diversas localidades como la CDMX, Acapulco, Estado de México y Veracruz, se utilizan taxis colectivos que permiten a más de una persona compartir un viaje.

Por ejemplo en la zona de Polanco, en la capital del país, muchos de los traslados que se realizan son a bordo de taxis colectivos lo que permite dar una mayor fluidez de personas, en un auto es posible dar servicio de movilidad al menos a 4 personas.

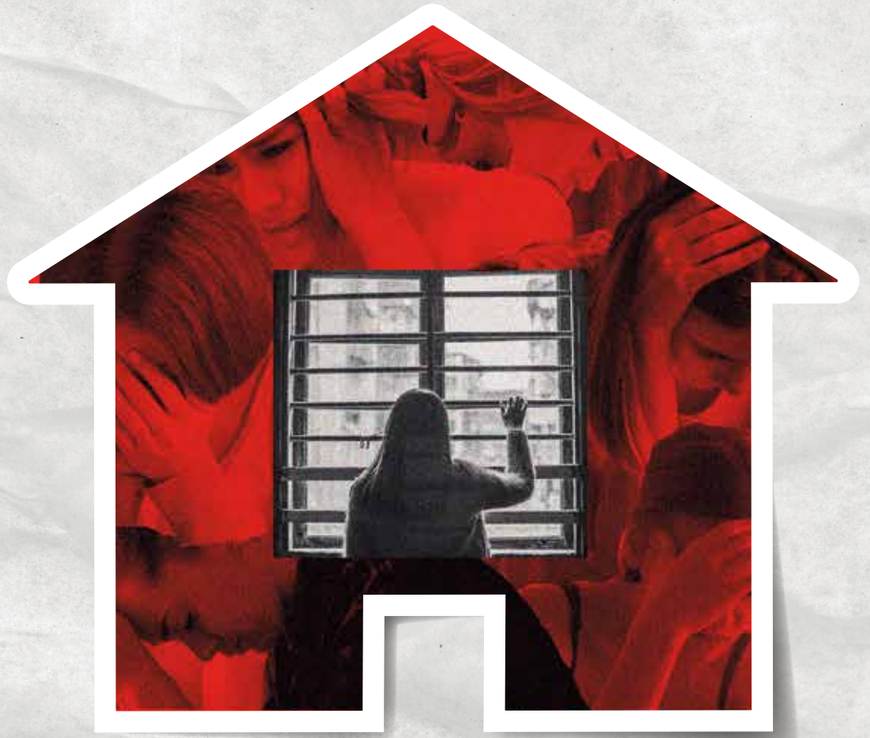
En la alcaldía Tlalpan, sobre todo en horarios nocturnos donde la ausencia de transporte público es visible, los sitios de taxis se organizan para brindar traslados compartidos.

Para el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), dos de los grandes retos que tiene la región de Latinoamérica son la equidad y el cambio climático, por lo que, la movilidad compartida se presenta como una respuesta inmediata a estos retos.

El transporte colaborativo a gran escala surgió a comienzos de este milenio ante la insostenibilidad del modelo de desarrollo urbano y transporte adoptado por la mayoría de ciudades del mundo.

"En la búsqueda de ciudades más sostenibles e igualitarias en América Latina, la movilidad compartida es una disrupción necesaria". CAF

Si no te sientes **SEGURA** ni dentro ni fuera de de tu casa



TE AYUDAMOS

¡NO ESTÁS SOLA!

NUESTR@S ABOGAD@S Y PSICÓLOG@S TE ATIENDEN EN TU HOGAR

Llámanos o escríbenos

Línea de Seguridad y Chat de Confianza

55 5533-5533

Gratis **24/7**

ACUDE A:

Amberes 54, Colonia Juárez, Alcaldía Cuauhtémoc

Av. Luis Hidalgo Monroy 100, Barrio San Pablo Alcaldía Iztapalapa

CONSEJO CIUDADANO para la Seguridad y Justicia Ciudad de México

LOGRAR CIUDADES MENOS CONGESTIONADAS ES CUESTIÓN DE VOLUNTAD

A nivel nacional la congestión vehicular le cuesta a los mexicanos 94 mil millones de pesos al año, y hay ciudades donde los usuarios del transporte pierden hasta 18 días en el tráfico, esto de acuerdo al estudio, El costo de la congestión: vida y recursos perdidos, presentado por el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO); sin embargo, a decir de los expertos hay estrategias definidas que de adoptar la iniciativa privada y los gobiernos, México podría lograr ciudades menos congestionadas a mediano plazo.

EQUIPO DE REDACCIÓN

"El problema en las ciudades mexicanas es que se está aplicando o se está dando una fórmula general para atender el tema de la congestión, y entonces no se está atendiendo desde lo específico, me refiero a que se deben establecer diferentes estrategias desde el ámbito público y la iniciativa privada para atacar la congestión desde diferentes espacios y de acuerdo a las necesidades de las ciudades", señaló Víctor Alvarado, especialista en Movilidad y Transporte.

El también consultor considera que es necesario analizar de acuerdo a la ciudad, tres diferentes factores:

→ **VOLUMEN:** Número de vehículos en las ciudades.

→ **TASA DE FLUJO:** La frecuencia, que puede ser fluida o congestionada.

→ **DEMANDA:** Si la alta demanda de una vialidad es por vehículos particulares o colectivos.

Por su parte, Oscar Alberto Ruiz Priego, coordinador de Tecnología y Ciencia de Datos en el IMCO, coincidió en que los requerimientos de cada ciudad son diferentes cuando se trata de contrarrestar el congestionamiento; no obstante, "mientras las grandes ciudades del país están aplicando nuevas políticas y acciones de movilidad, en muchas de las ciudades medias, las que están en proceso de desarrollo, no están considerando a la movilidad como prioridad y siguen apostándole a la infraestructura para el transporte particular".

LÍNEAS DE ACCIÓN DEFINIDAS

El informe presentado por el IMCO en septiembre de 2019, analiza la congestión vehicular en las 32 ciudades de mayor actividad económica, entre ellas, la Ciudad de México, Monterrey y Guadalajara, ahí señala que "a nivel nacional cada mexicano gasta mucho tiempo en traslados para poder realizar sus actividades"

Hasta 432 horas al año, es decir, 18 días si la persona se mueve en transporte público; y hasta 264 horas, equivalentes a 11 días, si la persona usa vehículo particular.

Para quienes viven en la Ciudad de México, la urbe más congestionada del país, los números son aún más desalentadores:

Cada persona pierde 480 horas al año (20 días) si se mueve en transporte público; y 380 horas (16 días) si se traslada en auto particular.

Para cambiar este panorama los especialistas señalan que existen cuatro estrategias que de aplicarse podrían mejorar la movilidad en las ciudades a mediano plazo, es decir en un promedio de cinco años.

1

Sistemas de transporte público de alta calidad, con certidumbre de viaje, esto es que haya congruencia en los tiempos, frecuencia, seguridad, comodidad, conectividad, es decir de fácil uso y accesibles.

"Cuando se logre las personas dejarán de optar por el vehículo particular y migrarán al transporte público, ahora se habla de que en la Zona Metropolitana del Valle de México la ocupación por vehículo particular es de 1.5 personas, y en promedio a nivel nacional es de 1.2 personas, por lo que se saturan las vialidades", indicó Víctor Alvarado.

2

Marco regulatorio, que promueva el uso de horarios escalonados para centros de trabajo, que permitan que los trabajadores se muevan en diferentes momentos.

"Por ejemplo que no todos lleguen a las 8 o 9, si no que de acuerdo a las necesidades, se pueda llegar a las 7:30, 8, 8:30 horas. El tema del horario escalonado es que la autoridad pueda aplicarlo ya conociendo los trayectos de los trabajadores y de la población en general, así pueden presentar un esquema de horarios que minimice los congestionamientos, esto solo podría lograrse en un trabajo conjunto entre autoridades, iniciativa privada y academia", agregó el especialista.

3

Esquema de trabajo acumulativo, que implica no trabajar un día de los establecidos por la empresa, pero no por eso ser menos productivo.

"En este esquema los trabajadores dejan de ir a su oficina un día, lo que disminuye el tráfico, sin embargo, la empresa permitió que trabajaran un par de horas más por jornada para cubrir ese día de ausencia, es decir el empleado cumple con horarios y productividad".

4

Trabajo en casa (home office), es el esquema más conocido, y contempla que algunas actividades se puedan desarrollar por el trabajador desde su casa.

"Muchas empresas deben considerarlo pues permite disminuir los traslados, además este esquema admite que cada empresa pueda establecer los criterios para aplicarla", detalló Oscar Alberto Ruiz Priego.

CUESTIÓN DE VOLUNTAD

A decir de los especialistas, lograr ciudades menos congestionadas en México es solo cuestión de voluntad, puesto que se cuenta con la tecnología para conocer la demanda y necesidades de cada ciudad, además de que por años expertos y académicos han estructurado estrategias que de aplicarse darían resultados.

"Lo que ves es una cuestión de voluntad, en la Ciudad de México decidieron que iban a cambiar la asignación de recursos, y de un año para otro comenzaron a hacer cosas y vemos cambios; mientras en ciudades medias la voluntad está regida por el uso del automóvil, así que si pensamos en qué tan rápido podríamos minimizar los congestionamientos, yo diría que con voluntad podría ser muy rápido", resaltó el coordinador de Tecnología y Ciencia de Datos en el IMCO

Al respecto, Víctor Alvarado agregó que, "no estamos tan lejos, realmente esto es una cuestión de voluntad política, es algo ya muy mencionado; lo que ha faltado es interés, porque son acciones que se pueden ejecutar en un corto y mediano plazo, que de realizarlas se podrían ver cambios en un año y lograr menos congestión en las ciudades en cinco años".

PARA VALORAR

De acuerdo con estudios del IMCO, los usuarios de transporte público pierden 69 mil millones de pesos anuales en oportunidad de ingreso; esto representa casi tres veces más en comparación con quienes usan automóvil, que pierden 25 mil millones de pesos.
Las ciudades con mayor costo en congestión vehicular son:

Valle de México (47,000 mdp).
Monterrey (9,800 mdp).
Guadalajara (8,000 mdp).
Puebla (4,400 mdp).
Tlaxcala (4,000 mdp).

El IMCO calcula que, con los 3,875 pesos que pierde cada persona a causa del congestionamiento vial, se podrían adquirir 2.5 canastas básicas, además de invertir más en educación y actividades de esparcimiento.

Transporte y Ciudad

SIN FRENO ACCIDENTALIDAD VIAL EN MÉXICO

EQUIPO DE REDACCIÓN

Una ley nacional estancada sobre seguridad vial, la eliminación de fotomultas y la ausencia de un registro de conductores a nivel federal, son factores que no han permitido reducir de manera significativa las muertes derivadas de accidentes de tránsito, señalan especialistas en la materia.

En México, de acuerdo con estudios oficiales como el realizado por el Instituto Nacional de Salud Pública, los accidentes de tránsito son la primera causa de fallecimiento entre jóvenes de 15 y 29 años de edad.

En entrevista con el Dr. Arturo Cervantes, académico y profesor de la cátedra Carlos Peralta en Salud Pública de la Universidad Anáhuac, y presidente de la Alianza Nacional por la Seguridad Vial, expresó que justo en este rubro nuestro país retrocedió en la prevención de accidentes vehiculares en la presente administración.

"Llego el fin del Decenio de Acción por la Seguridad Vial y las metas que se plantearon por consenso global y nacional no se llevaron a cabo. México está reprobado en el Decenio de Acción por la Seguridad Vial, y uno de los elementos claves para prevenir muertes, discapacitados y los costos que genera la inseguridad vial, era tener una agencia regulatoria como lo han hecho los países desarrollados, como Alemania, Canadá, Estados Unidos e inclusive Colombia, Chile, Costa Rica y Brasil".

Cervantes quien desde hace años impulsa temas de prevención vial, ha participado en foros internacionales en donde se destaca la importancia de que las naciones generen políticas públicas a favor del peatón.

Asimismo, el experto dijo que México merece una Agencia Nacional de Seguridad Vial, sin embargo, reconoció que no se han dado pasos firmes para lograrlo.

"Tristemente no hay una Ley General de Seguridad Vial, desafortunadamente todavía no se regulan los elementos claves, por ejemplo, en la iniciativa (de ley) que se propuso se hablaba de regular la emisión de licencias de conducir, lo cual sigue siendo una burla en nuestro país, no hay tal, no hay una escuela de conducción, ni un registro público de conductores, el REPUVE no funciona, entonces no se puede dar seguimiento a los vehículos; las normas de inspección físico mecánicas y las normas de seguridad vehicular no cumplen los estándares internacionales, México está muy rezagado, vemos con tristeza esta situación".

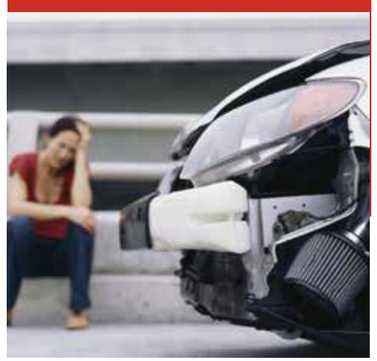
"Acaba de haber otra conferencia mundial en Estocolmo, en febrero de este año se reunieron los líderes de 178 naciones, se volvieron a firmar compromisos muy importantes en materia de seguridad vial y arranca otro decenio con la esperanza de que México se ponga las pilas", manifestó el especialista.

LEY GENERAL DE SEGURIDAD VIAL

A pesar de que existía consenso en la LXIII legislatura del Senado de la República, no fue votada en el pleno la iniciativa de ley a nivel nacional que regularía el tema de la seguridad vial, había consenso pero no voluntad política externaron en su momento algunos de los senadores que estaban a favor de su creación inmediata.

Para el Dr. Arturo Cervantes, el tema no es prioridad en la agenda pública.

"Lamentablemente, no vemos que el tema esté en la agenda pública, se habla del tema en un vacío que no considera todos los elementos o los cinco pilares de la seguridad vial. La agencia de seguridad vial está en el pilar número uno, me temo que solo se están queriendo poner parches, es como solo dar aspirina para tratar el cáncer".



SINIESTRALIDAD

"Los accidentes viales son la primera causa de muerte en nuestro país en la población de niños y jóvenes y no se hace nada al respecto, e incluso tristemente, en el Gobierno Federal hay una plataforma para dar seguimiento a los indicadores de la agenda 2030, y en el objetivo 3.6 de dicha agenda acordado por Naciones Unidas, no aparecen las metas de seguimiento de México, lo borraron; Conapra, ya desapareció, ya no existe el consejo de prevención de accidentes, el único organismo que velaba por la seguridad vial", lamentó Cervantes.

El especialista manifestó que los indicadores de seguimiento global que hablan de la prevención, como el 11.2 y el 3.6 no aparecen en la plataforma para dar seguimiento a la agenda 2030.

"Hay un desinterés total en la administración actual y un problema técnico que no se va a curar con inventos".

Sobre el papel que juegan las autoridades para reducir los accidentes viales y cumplir con los compromisos internacionales, Cervantes opina que el legislativo debería de dejar de improvisar y guiarse por la intuición y de algunas ocurrencias como las fotocívicas.

"La ciencia es lo único que va a ayudar a México a avanzar en materia de movilidad sustentable y seguridad vial, hacer lo que han hecho otros países en la materia, aplicar la ciencia y el rigor; mientras estemos haciendo leyes que no estén fundamentadas en el conocimiento y en mejores prácticas de experiencia global vamos a estar dando vueltas".

¿LA EVALUACIÓN PARA MÉXICO?

"Estamos reprobados en el Decenio por la Seguridad Vial y hemos retrocedido, hay que reconocer que hay ciudades que van avanzando como Guadalajara y la CDMX con políticas y programas hacia la movilidad sustentable, pero a nivel nacional hemos retrocedido, no hay un organismo que vigile la seguridad vial.

"La Ley Nacional (de seguridad vial) está en la congeladora, se pensó que iba a pasar en la anterior legislatura y no fue así, mientras no haya un grupo parlamentario (interesado) México está condenado a tener más de 50 muertes al día y más de 100 personas que por los accidentes resultan con discapacidad, además de 2,500 accidentes graves que dejan secuelas".

Finalmente, Arturo Cervantes lamentó que ante el desinterés, el problema le cuesta al país, según la OCDE, más de 350 mil millones de pesos cada año.

F. RUIZ e hijos
ENERGIA PARA EL DESARROLLO

Somos una Empresa 100% Mexicana fundada en el año de 1935, teniendo como principal propósito cubrir las necesidades de nuestros Socios Comerciales en el suministro de Combustible, actividad que ha desarrollado ininterrumpidamente durante 85 años, durante este periodo su Capital Humano ha desarrollado una amplia experiencia en el Mercado de los Petrolíferos lo que nos ha permitido la permanencia en este Mercado.

Nuestro personal está debidamente entrenado y capacitado para desempeñar de manera segura la actividad de Distribución y Suministro del Combustible a las instalaciones de nuestros Clientes, contamos con la certificación en el Sistema de Gestión de Calidad ISO9001:2015, lo que nos obliga a estar inmersos en un proceso de mejora continua y adoptar las mejores prácticas del Mercado.

Contamos con los siguientes Permisos Otorgados por la Comisión Reguladora de Energía (CRE):

- Permiso de Distribución por Medios Distintos a Ductos
- Permiso de Comercialización
- Permiso de Almacenamiento
- Permiso de Transporte por Medios Distintos a Ductos

PRODUCTOS Y SERVICIOS:

- PEMEX Diésel Automotriz
- PEMEX Diésel Industrial
- Diésel Ultra Bajo en Azufre (DUBA)
- F. Ruíz Oil
- Aditivo
- Soluciones para el Control de Flotillas (SCI y LYSIS)
- Parque Vehicular para el Transporte de Combustibles

BENEFICIOS CON EL AUTOCONSUMO:

- Ahorro en el consumo del Combustible
- Incremento sustancial en el rendimiento por kilómetro recorrido
- Seguridad en la calidad del Combustible en cumplimiento a la NOM-016
- Control de Combustible entregado o suministrado
- Suministro del Combustible con garantía que recibirá litros completos
- Reducción de costos de operación, evitando ir a cargar a Estaciones de Servicio
- Disponibilidad permanente de su Combustible
- Eliminación del manejo de efectivo y/o vales con los operadores

Estratégica ubicación geográfica para atender eficientemente los mercados de:
CDMX, Estado de México, Hidalgo, Morelos, Tlaxcala, Puebla.

5541 3437 / 38
5547 9270 al 77
ventas@fruizehijos.com.mx

www.fruizehijos.com.mx

Mercedes-Benz Autobuses, transformamos
y desarrollamos el transporte en México.
#unavezMBsiempreMB

autobusesmercedesbenz.com.mx

MercedesBenzAutobuses

Mercedes-Benz
The standard for buses.