Transporte y Ciudad

FORO DE LA MOVILIDAD

POR UNA POLÍTICA NACIONAL DE MOVILIDAD

AUTOBUSES INTEGRADOS
CON TU NEGOCIO

La familia de autobuses International® responde a las distintas necesidades operativas que el transporte público y de personal tienen actualmente en las grandes ciudades.

En pocas palabras, hay un autobús International® para cada tipo de negocio.

01.800.7000.123

www.internationalcamiones.com

INTERNATIONALMEXICO
INTERNATIONALAUTOBUSESMX

INTERNATIONALMX

INTERNATIONALMX

INTERNATIONALMX

UPTIME ES
AUTOBUSES

TOMA EL CO2NTROL

EFICIENCIA SUSTENTABLE

Los sistemas de transporte urbano enfrentan un doble desafío: eficientar la movilidad y reducir las emisiones contaminantes.

Scania cuenta con el portafolio más amplio de combustibles alternativos, brindando a los operadores de transporte soluciones sustentables enfocadas a la sociedad y al medio ambiente.

/Scaniamx

/Scania México

contacto.mexico@scania.com
www.scania.com.mx

SCANIA

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
  Hugo A. Flores Rodríguez
- Coordinador de Comunicación Social
  Eugenio de la Cruz
- Edición
  Roberto Garduño Guerrero
  Victor Martínez Gualito
- Colaboradores
  Adriana Angélica Cervantes Enríquez
  Ingrid Alvarez Olivares
  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

6 ..... CAMBIAR EL MODELO DE NEGOCIO PARA MEJORAR EL TRANSPORTE PÚBLICO EN LAS CIUDADES

8 ..... LA MOVILIDAD COMO EJE DE PLANEACIÓN Y DESARROLLO

12 ..... ELEONORA PAZOS DIRECTORA PARA LATINOÁMERICA DE LA UITP

16 ..... LOS PRÓXIMOS SEIS AÑOS: UNA LECTURA DEL PLAN ESTRATÉGICO DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO 2019
Ángel R. Molinero Molinero

20 ..... NO MÁS MUERTES VIALES
Laura Ballesteros

22 ..... EL APARATO CIRCULATORIO DE LA CIUDAD
Maite Ramos

REPORTAJE CENTRAL

32 ..... ÓRGANO REGULADOR DEL TRANSPORTE

36 ..... CUANDO LAS OPCIONES SON UNA REALIDAD MEJOR MOVILIDAD PARA TODOS
Ricardo Martínez Hernández

40 ..... EL RELOJ DEL CAMBIO CLIMÁTICO, HACIA 2020-2030

43 ..... FINANCIAMIENTO CLIMÁTICO INTERNACIONAL: PARA LOS GOBIERNOS LOCALES PROPUESTA PARA LA MODERNIZACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTES ELÉCTRICO TROLEBÚS EN LA CIUDAD DE MÉXICO
Mónica Valtierra Brestchneider

46 ..... COTOBUSA, LA UNIÓN HIZO LA TRANSFORMACIÓN

48 ..... LOS PROCESOS DE VALIDACIÓN PARA PROYECTO DE INSFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE MASIVO: ENTRE PROPÓSITOS DE ASOCIACIONES PÚBLICO-PRIVADAS Y ANÁLISIS DE FACTIBILIDAD
Everardo Chiapa Aguillón

EDITORIAL

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

CAMBIAR EL MODELO DE NEGOCIO PARA MEJORAR EL TRANSPORTE PÚBLICO EN LAS CIUDADES

En nuestro país, de acuerdo con la **Encuesta Origen-Destino de 2017 (EOD)**, el 50.9% de los viajes se hacen en transporte público, existen cerca de 640 mil unidades de transporte público colectivo concesionado, de las cuales 372 mil son autobuses para pasajeros, solo 5.8 por ciento de esa flota total registrada pertenece a empresas operadoras de transporte o empresas consideradas unidades económicas formales.

El resto, 87% se ofrece en transporte de baja capacidad que opera bajo el **modelo hombre-camión**, que representa también bajos estándares de calidad de servicio a las personas usuarias, así como para los operadores de estos, que no cuentan con ingresos básicos, sostenidos, accesos a derechos laborales, de salud, vivienda y seguridad.

Quien anda en transporte público deja 5 años de su vida en él, mientras quien lo hace en transporte privado pierde 4 y medio; en general se pierden 33 millones de horas hombre en el tráfico, cifra que presenta un incremento del cien por ciento en 20 años, lo cual significa más de 100 mil millones de pesos al año.

La operación de sistemas de transporte tipo Metrobús le ha dejado una muy buena huella al país de cambio, de innovación, de eficiencia, de una configuración distinta, de una administración centralizada, profesional, donde los transportistas han logrado ver que tienen un patrimonio.

Hoy los operadores de un sistema como Metrobús, cuando se integran a una empresa tienen sentido de pertenencia, cobertura médica, derecho a una jornada laboral digna, seguridad social para los padres, esposa, los hijos, capacitación permanente; creo que hemos aprendido poco a poco los valores agregados y atributos de este nuevo modelo que es más eficiente.

Se debe cambiar el modelo de negocio, no el modelo de autobús, porque tenemos rutas con autobuses nuevos con prácticas viejas donde se siguen peleando el pasaje y no existe forma de resolver el conflicto, mismo que al parecer ninguna gran ciudad de América Latina ha podido solucionar.

Cambiar de modelo de negocio es entender que no todo es tarifa, porque la tarifa es solamente una variante del proceso de los costos para prestar el servicio. Lo que define el negocio es el número de pasajeros que van en el vehículo. Pero lo que se necesita es una integración tarifaria que permita que los autobuses llenos y los no llenos ganen lo mismo; que las rutas buenas con las no tan buenas, se equilibren.

Según el libro *Anatomía de la Movilidad,* elaborado por la SEDATU, apenas el 50% de las entidades federativas contemplan dentro de sus legislaciones la jerarquía de la movilidad, en nuestro país, hasta 2017, 74% del gasto público para movilidad está dedicado a infraestructura vial y 20.89% a movilidad urbana sustentable. Sólo el 2.6% de los proyectos relacionados con movilidad contienen elementos de seguridad".

El mismo texto documenta que "únicamente 15 gobiernos estatales promueven la instalación de un sistema de transporte integrado que permita prestar un servicio confiable, eficiente, cómodo y seguro a los habitantes, mientras que sólo 11 cuentan con mecanismos para una gestión urbana de mercancías; es decir, establecen medidas encaminadas a ordenar las operaciones logísticas en las ciudades".

A pesar de la inclusión de la jerarquía de la movilidad, aún quedan pendientes los esfuerzos por desarrollar una red óptima de transporte que permita la conexión y conectividad de los habitantes de las ciudades.

Si en una ciudad como la CDMX, donde apenas se ha logrado renovar el 50% del parque vehicular del transporte colectivo de pasajeros, donde existe una sobreoferta de 30% de unidades y donde tres administraciones anteriores no han podido cambiar el hombre-camión, la solución es migrar a un nuevo modelo de transporte, mediante una integración tarifaria.

Las estadísticas oficiales nos dicen que la mayor parte de los viajes en México son caminando y en transporte público. Sin embargo, la preocupación por la movilidad en la esfera pública se ha concentrado en la forma alarmante del crecimiento del parque vehicular privado en México, y no en las condiciones en las que se ofrece el transporte público o la seguridad de las redes peatonales.

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

10° Premio Nacional de Transporte Urbano y Movilidad 2019

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

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

1. BASES

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

2. CATEGORÍAS

A) Proyectos de investigación y Tesis de Grado
B) Ensayos

3. PRESENTACIÓN DE LOS TRABAJOS

A) Los trabajos serán firmados y entregados bajo seudónimo.
B) Los trabajos de ambas categorías, se entregarán en dos sobres cerrados. El primero con el trabajo y un resumen del mismo con un máximo de 500 palabras y memoria USB con los archivos del trabajo y del resumen, en formato pdf; el segundo sobre contendrá los datos personales del autor o autores: nombre y dirección completa, un número de teléfono celular y correo electrónico. Cada sobre deberá rotularse con la Leyenda ***"10° Premio Nacional de Transporte Urbano y Movilidad 2019"***, el nombre del trabajo, la categoría en la que participa y el seudónimo.
C) Los proyectos de investigación y tesis de grado deberán tener una extensión mínima de 60 cuartillas sin contar índices, bibliografía ni anexos documentales y estadísticos. En el caso de las tesis pueden entregarse los ejemplares impresos conforme a las especificaciones de la Institución Educativa correspondiente.
D) Los ensayos deberán tener una extensión mínima de diez cuartillas sin contar índices, bibliografía ni anexos documentales y estadísticos.

4. RECEPCIÓN DE LOS TRABAJOS

Los trabajos deberán enviarse o entregarse en:
Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad. A.C.
Dr. Atl No. 139, Col. Santa María la Ribera, Alcaldía de Cuauhtémoc, C.P. 06400, Ciudad de México.
El plazo de recepción de los trabajos queda abierto desde la publicación de la presente convocatoria hasta el ***viernes 17 de mayo de 2019.***

5. JURADO CALIFICADOR Y PUBLICACIÓN DE RESULTADOS

El jurado calificador estará integrado por investigadores y especialistas en la materia. El fallo del jurado será inapelable.
La notificación de resultados oficiales y la entrega de premios se realizarán en el marco del **10° Congreso Internacional de Transporte y Movilidad 2019**, organizado por la Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad, cuya programación y lugar de realización serán publicados la página de AMTM, y en medios impresos.

6. PREMIOS

- Para la categoría de **Proyectos de Investigación y Tesis de Grado:**
- Primer lugar. **50 mil pesos M.N.**
- Para la categoría de **Ensayos:** Primer Lugar. **25 mil pesos M.N.**
- Todos los autores obtendrán constancia por su participación.

7. DERECHO DE AUTOR Y PATRIMONIALES

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

8. INFORMES E INSCRIPCIONES

- El Comité Organizador del premio recibirá comentarios o dudas sobre estas bases hasta el cierre de la presente convocatoria en el correo electrónico: ***premio2019@amtm.org.mx*** o al teléfono: ***(55)29 74 20 30***.
- Cualquier asunto no previsto en la presente Convocatoria será resuelto por el Comité Organizador.

AMTM
Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad

LA MOVILIDAD COMO EJE DE PLANEACIÓN Y DESARROLLO

Para los gobiernos de la República y de la Ciudad de México, la movilidad y el transporte público son líneas de trabajo estratégicas para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y potenciar el desarrollo económico.

REDACCIÓN: CRISTELA GUTIÉRREZ

La articulación de las diferentes instancias que intervienen en la planeación de la movilidad, la creación de un centro de planeación, innovación y control del transporte y en el que se utilicen nuevas tecnologías y los datos que estas archivan; así como lograr la accesibilidad universal y crear una Política Nacional de Movilidad, son solo algunos de los grandes retos que contemplan los proyectos de trabajo del Gobierno Federal y el de la Ciudad de México.

Como parte de su estrategia en materia de movilidad, el Gobierno Federal, encabezado por Andrés Manuel López Obrador, ha informado sobre la intención de desarrollar durante su sexenio un paquete de acciones que favorezcan la movilidad y el transporte en el país.

Las grandes obras a desarrollar en esta administración son:

1. AEROPUERTO INTERNACIONAL DE SANTA LUCÍA (AISL)

Luego de que el proyecto del Aeropuerto Internacional de Santa Lucia resultara ganador en la consulta pública, Andrés Manuel López Obrador anunció la cancelación del Nuevo Aeropuerto de la Ciudad de México (NAIM) y el arranque de las obras del AISL para recibir vuelos comerciales.

El "plan maestro" que se presentó para la construcción del AISL, que estará ubicado en el municipio mexiquense de Zumpango, contempla que entre en operaciones en tres años, sobre una superficie de 23.2 kilómetros cuadrados (km^2) y con un costo de poco más de 70 mil millones de pesos.

El proyecto del AISL incluye una pista de 5.1 km, otra de 4.6 km, una base aérea de 4.7 km^2, una torre de control, una terminal con 33 posiciones, pistas de rodaje, un edificio de servicios y un área para una posterior ampliación.

Para garantizar su conectividad, el aeropuerto tendría una vialidad de acceso que conectaría con el Circuito Exterior Mexiquense, así como un tren rápido con conexión al actual Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

Las ganancias de este aeropuerto serán destinadas a la Secretaría de la Defensa Nacional.

2. OBRAS EN EL ISTMO DE TEHUANTEPEC

Las obras tienen como objetivo conectar el continente Asiático con la Costa Este de Estados Unidos a través de un corredor que una al Océano Pacífico con el Océano Atlántico. En el corredor se proporcionarán facilidades para la instalación de fábricas y empresas para detonar así la movilidad y la economía en la zona.

3. CONSTRUCCIÓN DEL TREN MAYA

Con una inversión de 150 mil millones de pesos (90% inversión privada), este tren recorrerá 1,500 kilómetros a través de las costas este y oeste de la Península de Yucatán, unirá a cinco estados y atravesará nueve ciudades. Partirá de Palenque, Chiapas y llegará hasta Cancún.

Además conectará con el Corredor Transístmico, esta interconectividad implicará que un ferrocarril pueda correr con más peso y velocidad. Su perfil principal es turístico; sin embargo, también brindará servicio de transporte público y de carga.

4. LEVANTARÁN MÁS DE 300 CAMINOS RURALES

Con el uso intensivo de mano de obra en Oaxaca y Guerrero mejorar la accesibilidad de las comunidades y crear un estimado de 50 mil empleos para gente de ambos estados.

CIUDADES COMPACTAS

Las ciudades son el centro de la vida diaria en el país, puesto que 92 millones de mexicanos habitan alguna de las 384 ciudades más pobladas, el plan a ejecutar a través de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU)- conocido como 'AMLÔpolis'- incluye siete ejes: desarrollo regional; política metropolitana; desarrollo urbano; suelo; vivienda; movilidad; y política agraria.

El segundo eje propone implementar una política que comprenda a las zonas metropolitanas como unidades económicas, sociales, territoriales y ambientales que requieren de un proyecto integral, participativo y de largo plazo. Para esto, se precisa alinear los planes municipales de desarrollo urbano con el metropolitano.

La expectativa es lograr que el desarrollo urbano de todas las regiones del país se haga bajo el principio de ciudades compactas, conectadas, sustentables, seguras e inclusivas, para privilegiar el bienestar social, económico y ambiental. También, el plan pretende adoptar los principios de la Nueva Agenda Urbana de la Organización de las Naciones Unidades y reducir la necesidad de transporte.

Según el documento, los viajes a la escuela y al trabajo son la mayoría en la movilidad cotidiana, juntos aportan 73.3 millones de viajes diarios a nivel nacional; la mayor parte se hacen a pie (36.1%), en transporte público e individual (29.9%). Sin embargo, durante las últimas dos décadas se ha incrementado de manera alarmante el uso del automóvil, ya que los kilómetros-vehículo recorridos prácticamente se han triplicado, al pasar de 106 millones en 1990 a 339 millones en 2010.

El Gobierno Federal respalda su plan de movilidad al asegurar que es urgente mejorar el transporte público, ya que la mala calidad que lo caracteriza y el desorden urbano han generado que la movilidad en las ciudades sea altamente ineficiente, por lo que no solo no contribuye al desarrollo económico del país sino que afecta la calidad de vida de sus habitantes.

Se estima que los costos por emisión, congestiones y accidentes representan entre el 3% y 6% del PIB de las ciudades.

La agenda de la SEDATU busca recuperar y mejorar el entorno en el que viven millones de mexicanos mediante la dotación de infraestructura de calidad, espacios públicos, equipamiento, vivienda asequible y bien localizada, esto último implica entender a la ciudad como un sistema interconectado a través de los medios de movilidad.

La movilidad igualmente será clave para detonar las comunidades rurales, ya que la política que se impulsará también toma en cuenta el medio ambiente y el suelo con vocación agraria; ahí se requiere invertir en movilidad para acercar el desarrollo, respetando las diferencias culturales de cada comunidad.

Las secretarías que mantienen relación directa con la ejecución de los proyectos de movilidad del Gobierno Federal son la de Comunicaciones y Transportes que encabeza Javier Jiménez Espriú y la de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano que está a cargo de Román Meyer Falcón.

MOVILIDAD INTELIGENTE PARA LA CDMX

La Ciudad de México es una de las urbes con mayor costo emocional y económico causado por la congestión vehicular en el mundo. Como se ha informado en repetidas ocasiones, diariamente se realizan 15.57 millones de viajes en transporte público y 6.6 millones de viajes en vehículos privados; por tal razón, el Gobierno, encabezado por Claudia Sheinbaum, pondrá especial énfasis en la articulación de las instancias que regulan la movilidad, así como el aprovechamiento de los miles de datos que aportan las nuevas tecnologías.

Entre los compromisos y proyectos que Sheinbaum y su equipo han presentado en materia de movilidad y transporte destacan:

CABLEBÚS

Se contempla la construcción de un sistema de cablebús el cual contará con 4 líneas para comunicar la periferia al centro. A la fecha se tiene proyectado que para mediados del 2020 las alcaldías de Gustavo A. Madero e Iztapalapa tengan operando las primeras dos líneas.

El proyecto tendrá un presupuesto de tres mil millones de pesos para ambas líneas; la de Cuautepec – Indios Verdes requerirá el 60% y Santa Catarina-Ermita el 40% restante.

Además se promoverá la instalación de escaleras eléctricas en laderas de Cuautepec.

AMPLIACIÓN DEL METROBÚS

Se terminará este año la ampliación de la Línea 5 del Metrobús, en acuerdo con los vecinos; la Jefa de Gobierno detalló que cuentan con 800 millones de pesos para terminar estos trabajos que tienen un avance del 35% .

De igual forma, se mejorará la operación de la línea 7. Se ampliará la Línea 3 al Metro Zapata y se renovarán las estaciones del Caminero, Etiopía y Félix Cuevas, y no se descarta la construcción de tres Líneas nuevas.

RECURSOS PARA EL METRO

Sheinbaum estimó necesaria una inversión de 30 mil millones de pesos para el mantenimiento mayor de este sistema de transporte público; en una primera etapa se contempla además terminar la Línea 12 hacia el poniente.

REFORZARÁN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO

Para mejorar la calidad y servicio que se ofrece a la población, se ha comenzado con la adquisición de nuevas unidades, tanto para el Servico de Transportes Eléctricos, como para la Red de Transportes de Pasajeros.

El Gobierno de la Ciudad de México informó que para noviembre de este año, estarán funcionando 30 nuevos trolebuses con un costo de 290 millones de pesos. Prevén contar en el sexenio con al menos 100 unidades nuevas de trolebuses.

Asimismo, se inició la renovación de unidades de la Red de Transporte de Pasajeros. Se considera comprar en este sexenio 800 autobuses, los primeros 70 podrían estar circulando a principios de junio principalmente por Iztapalapa, Gustavo A. Madero y parte de Coyoacán, y 130 unidades más al cierre de 2019.

La Jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum, declaró que el Tren Ligero también tendrá este año una inversión de 200 millones de pesos y que se modernizará y regulará el transporte concesionado a partir de acuerdos con transportistas.

Para unificar esfuerzos, se puso en marcha el Órgano Regulador del Transporte, que está a cargo de Pável Sosa Martínez, mismo que articula los trabajos de las diferentes instancias que intervienen en la planeación de la movilidad.

Se prevé que de este órgano, dependa el Centro de Planeación, Innovación y Control, que sumado a la Coordinación Central y apoyado con la policía de tránsito, aprovechen las nuevas tecnologías con el fin de gestionar el tráfico en tiempo real, así como desarrollar un sistema de planeación de obras viales y diseño de nuevos modos de transporte.

PREPAGO UNIVERSAL

El prepago universal y mediante aplicaciones telefónicas es otra de las grandes apuestas para modernizar el transporte público.
Será un rubro importante a impulsar con la ampliación de Ecobici, más ciclovías y la reglamentación y promoción de nuevos modos de movilidad eléctrica.

La Jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum, afirmó que este año la tarjeta de prepago que se usa actualmente en Metro y Metrobús, de manera unificada, integrará a todos los modos de transporte del Gobierno de la Ciudad de México por lo que funcionará en la Red de Transporte de Pasajeros y en el Servicio de Transportes Eléctricos. Respecto al transporte concesionado, el plás-

MOVILIDAD SUSTENTABLE

tico podría estar funcionando para 2020.

El énfasis de fomentar la movilidad sustentable se debe a que la motorización tiene un fuerte impacto en la calidad del aire y genera alrededor de mil 91 víctimas anuales por hechos de tránsito de acuerdo con la SEMOVI.

La interconectividad de los diferentes modelos de transporte en la Ciudad de México es el gran objetivo a alcanzar en materia de movilidad para la administración encabezada por Claudia Sheinbaum.

ENTREVISTA

ELEONORA PAZOS

DIRECTORA PARA LATINOAMÉRICA DE LA UITP

LA TECNOLOGÍA

MARCARÁ LA TRANSFORMACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO

REDACCIÓN: CRISTELA GUTIÉRREZ

"La tecnología nos va a atropellar, nos está rebasando y el transporte público tendrá que transformarse a un paso que no hemos visto hasta hoy en día", comenta Eleonora Pazos, directora para Latinoamérica de la Unión Internacional de Transporte Público (UITP) al referirse a la cantidad de información con la que se cuenta en materia de movilidad y transporte de pasajeros.

En la actualidad, dijo, existe una gran cantidad de datos de los que se puede disponer a través del Internet de las Cosas (IOT, por su nombre en inglés), que permiten que los especialistas y autoridades en materia de transporte cuenten con los elementos para reestructurar el servicio y mejorar los costos operacionales y ser mucho más eficientes.

"Los usuarios están conectados y si los usuarios están conectados tenemos que replantear nuestros sistemas de transporte público porque ya es una demanda real; hace 10 años hablábamos de informar mediante los celulares sobre el servicio de transporte y hacer pagos, entonces parecía fuera de la realidad porque la tecnología no estaba tan desarrollada como ahora y pocas personas tenían equipos celulares; pero hoy esto es real y cada vez más esto deberá ser contemplado para las mejoras de los sistemas tradicionales".

DEMANDA DEL SERVICIO POR APLICACIONES

La facilidad con la que gran mayoría de los usuarios del transporte público en México pueden acceder a un teléfono inteligente, ha incrementado la demanda de plataformas que faciliten al ciudadano conocer los horarios y detalles del autobús que esperan.

"Hay dos lados: Prestación de servicios, que evidentemente puede beneficiar a los sistemas de autobuses de nuestras ciudades, porque puede aprovechar esta nueva herramienta y mejorar su servicio a través de la demanda por aplicaciones; y por otro lado tenemos que estas nuevas tecnologías nos generan una cantidad enorme de datos, de información mucho más precisa que nos va a ayudar a determinar la planeación y a entender cómo el transporte debe funcionar", expresó Eleonora Pazos.

Añadió que en Latinoamérica la inclusión digital es muy alta y que es a través de los celulares que los usuarios están ofreciendo información que no ha sido procesada.

"Quedé muy impresionada con los números que mostraba Guadalajara donde en una última encuesta se muestra que el 90% de los usuarios del transporte público tienen un smartphone, que están conectados... es decir, tenemos información suficiente que no ha sido procesada y estamos perdiendo la oportunidad de transformar el servicio al paso que lo está pidiendo el usuario".

La Directora para Latinoamérica de la UITP dijo que "cada vez más, vamos escuchar hablar de plataformas únicas, de aplicaciones que consigan realmente medir el tiempo de paso del autobús y encajar en la demanda de usuarios de manera que el conductor de un camión sepa dónde y a qué hora hay más demanda y el usuario sabrá qué tipo de unidad está en camino y en cuánto tiempo llega la unidad que está esperando".

Lamentó que pese a contar con una gran cantidad de datos que pueden transformar la calidad del servicio, hasta el momento poco se ha hecho.

"Es por esto que digo que está más cerca la información de la nube, que la transformación del modelo de transporte que conocemos en nuestras ciudades; esta gran cantidad de datos ya debería estar retroalimentando nuestros planes de trabajo, retroalimentando la manera en que planeamos nuestra infraestructura de forma que rijan nuestra operación del día a día. Cuando esto se logre veremos una transformación muy grande, sabemos dónde están, dónde suben, dónde bajan y cuánto tiempo están arriba de la unidad; ya está la información, solo falta aplicarla".

MOVILIDAD COMO SERVICIO

La tendencia mundial es una gran plataforma que permita al usuario planear su viaje de punta a punta, lo que a decir de Pazos, requerirá de la coordinación de los diferentes actores del negocio del transporte y de su voluntad de abrir su información.

"Hablamos de la movilidad como un servicio, tener el viaje de punta a punta; es decir, desde que salgo de casa hasta que llego a mi destino y esto incluye servicios modales. Voy a reservar una bici, un vehículo compartido o un taxi para llegar al Metro o Metrobús y después me bajo y tomo otra bici o algún otro medio de transporte pero ya todo lo tengo programado, sé que la bicicleta estará ahí cuando llegue, que el auto me estará esperando, sé a qué hora está pasando el autobús para poder realmente programar este viaje de punta a punta".

Esto será posible solo hasta que se cuente con una red de transporte integrado.

"Cada vez más las ciudades tendrán que alcanzar estos objetivos, como en algunas ciudades de Europa, donde compras paquetes de movilidad integrada que te ofrecen, por ejemplo, 8 viajes en bus, 2 taxis y 6 viajes en bicicleta y la plataforma que ya tiene registrados tus movimientos más usuales te sugiere paquetes y te calcula cuál es el más económico para ti".

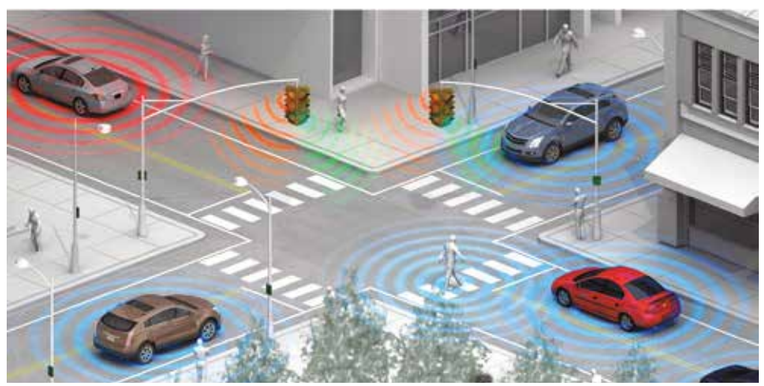
LEJOS DE LAS SMART CITIES

Las Smart Cities o ciudades inteligentes son el resultado de la necesidad de orientar la vida hacia la sostenibilidad. Así, estas ciudades se sirven de infraestructuras, innovación y tecnología para disminuir el consumo energético y reducir las emisiones de CO_2.

Una ciudad inteligente plantea soluciones innovadoras en materia de gobernanza, planificación urbana, gestión pública, tecnología, medioambiente, proyección internacional, cohesión social, movilidad y transporte, capital humano y economía. Todo esto, a decir de Eleonora Pazos, está aún lejos de ser cumplido por las grandes ciudades de América Latina.

"En Latinoamérica aún no tenemos estas ciudades inteligentes. Todavía no tenemos centros de control con toda la información integrada, hay muy pocos casos; puedo mencionar la ciudad de Rosario, en Argentina, que tiene un centro de información de taxis y sistemas de autobuses y sistemas semafóricos, pero son casos aislados. Entonces tenemos que hacer una inversión muy grande de parte de la ciudad para realmente transformarla en inteligentes; es decir, integrar todos estos centros de control y después manipular toda esa información que se conoce como Big Data".

Además, las ciudades inteligentes contemplan "los Desarrollos Orientados al Transporte (DOT), todo ese tipo de contribuciones aportan a este modelo de ciudades sustentables... Hoy digamos que tenemos información y ciudades, pero no tenemos inteligencia, entonces tenemos muchos datos que no sabemos qué son y por lo tanto no los estamos aprovechando".



TECNOLOGÍAS LIMPIAS

Otro de los grandes retos de las ciudades latinoamericanas, señala Eleonora Pazos, es lograr que las flotas de autobuses de transporte público migren al uso de tecnologías limpias, de preferencia no fósiles; sin embargo, la tecnología que se ha desarrollado para los vehículos eléctricos aún está lejos de ser económica y compatible.

"Hay una distancia enorme aun entre lo que nos provee la industria y lo que las ciudades desean; la industria nos ofrece una gran cantidad de tipos de baterías no compatibles entre sí y eso nos deja ver que la batería no es algo consolidado; vendrán grandes revoluciones todavía a corto plazo. Podemos decir que por más que escuchemos que muchas ciudades hablan de cambiar a buses eléctricos, hay una distancia entre lo que tenemos de industria y lo que las ciudades necesitan para funcionar, los costos son altísimos".

"Si no se puede comprar un autobús con tecnología Euro 5, ¿cómo vamos a migrar directo a lo eléctrico?".

LOS PRÓXIMOS SEIS AÑOS: UNA LECTURA DEL PLAN ESTRATÉGICO DE MOVILIDAD DE LA CIUDAD DE MÉXICO 2019

ANGEL R. MOLINERO MOLINERO
DIRECTOR DE URBANISMO Y SISTEMAS DE TRANSPORTE (USTRAN)

Con la lectura y análisis del Plan Estratégico de Movilidad de la Ciudad de México 2019 ha resultado gratificante ver que las autoridades retoman el rumbo de establecer una estrategia clara de lo que buscan, proponen pasos y tiempos para la consolidación de los mismos. Se habla de establecer tres ejes fundamentales de acción y 13 estrategias adecuadamente definidas para que poco a poco se inicie su implementación, pero también plantean darle el seguimiento debido a las mismas y con ello la evaluación y actualización de los resultados obtenidos. Esto último no se ha visto en años.

Los ejes de acción que se plantean en este plan se dirigen a tres aspectos que giran en torno a la integración, a la mejora y a la protección del usuario. Si bien los temas de integración y mejora han estado incluidos en otros programas de vialidad y transporte, resulta fundamental el señalamiento como un eje prioritario la protección del usuario de las vialidades, de las banquetas y del transporte público.

El eje de integración del transporte público viene generándose desde el primer Plan Rector de Vialidad y Transporte Urbano de 1979, con resultados dispares ya que generó en una primera instancia una red de Metro, Trolebuses y Tren Ligero, así como la red de rutas directas y alimentadoras operadas por Autobuses Urbanos de Pasajeros R-100, pero que no pudo mantenerse a flote y poco a poco la integración operativa y tarifaria se fue diluyendo. Esta red integrada, que operó de 1981 a 1995, mostró que era factible dicha integración, pero escollos de orden financiero y sindical hicieron que se pasara a un sistema anárquico, desregulado en la práctica y sin control alguno. Hoy en día con este plan estratégico, se revive la posibilidad de no solo una integración operativa y tarifaria, sino que también física y institucional.

Es fundamental que la integración del transporte no se limite a la Ciudad de México, sino que incluya al transporte que viene del Estado de México, en especial los autobuses suburbanos, el ferrocarril suburbano y una serie de novedosos modos como son los teleféricos o los servicios de respuesta a la demanda.

A su vez, como se menciona acertadamente, resulta fundamental la integración institucional, no solo de las diferentes dependencias de la Ciudad de México sino también las del Estado de México. Seguramente se requerirá de una madurez política para entender que para la movilidad de las personas no hay ciudadanos mexiquenses o capitalinos, sino que son un conglomerado que requiere movilizarse dentro de un entorno común.

La mesa para la integración está nuevamente puesta y con las ventajas de la aplicación tecnológica. Contamos con aplicaciones para informar a tiempo real al ciudadano del área metropolitana sobre las opciones y condiciones de la movilidad, de sistemas de recaudo y control de estacionamiento y comportamiento vial, de nuevas modalidades que deben extenderse a zonas no solo de alto o medio ingreso sino a áreas menos favorecidas en su movilidad.

A su vez, nuevamente la mente joven que hoy dirige el sector de la movilidad, tiene la oportunidad de romper tabús generacionales y presentar alternativas frescas, pero que deben ser evaluadas en función de su eficiencia y beneficios a la ciudadanía en general.

El gran reto que la Ciudad de México enfrentará será resolver un síntoma en la calidad del servicio que se acrecienta con el transporte concesionado y que afecta al 68% de los viajes que se realizan en la zona metropolitana. Ahí está el gran reto a enfrentar. La consolidación de las políticas de integración y cambio de la mentalidad de un sector renuente a modificar sus esquemas operacionales, de conducta y recaudatorios marcará la pauta del éxito de este plan estratégico. La iniciativa privada que ha logrado un inicio de cambio y sigue fomentándolo, debe ser escuchada y apoyada. Tomó muchos años encontrar una fórmula adecuada para la integración de un sector atomizado, hecho a las viejas usanzas y que con los conceptos de Metrobús y conformación de corredores han dado un paso de mejora que debe seguir impulsándose.

Las inversiones requieren una atención igualmente integral. La participación del sector empresarial en la operación del transporte, bajo los cánones que señale la autoridad, deben fomentarse. No hay inversión que sea suficiente y el reparto de responsabilidades, bajo rentabilidades apropiadas, será un requisito fundamental para el éxito de este plan estratégico. Los servicios de transporte público estatal requieren urgentemente una atención en su mantenimiento. Como bien se señala, el 29% de los viajes en la metrópoli se ven afectados por fallas continuas del Metro, de los trolebuses y Tren Ligero y los autobuses operados por la ciudad. Es ahí donde el esfuerzo de inversión pública debiera dirigirse, a mantener dichos sistemas, así como la vialidad por donde gran parte de ellos circula.

Resulta loable que después de estar en el olvido durante muchos años se le preste una atención al transporte de carga, sistema que permite la movilización de bienes hacia y dentro de esta gran metrópoli. En especial, el transporte de carga representa la más grande fuente de emisiones de contaminantes, junto con los taxis y los servicios tipo Uber o Didi. Esperemos que no solo se quede en la meta de publicar un plan estratégico, sino que se concreten acciones de mejoras a los procesos logísticos, nuevas tecnologías, centros de consolidación y despacho de mercancía y un mejor diseño de ciertas vialidades por donde transitan esta fuerte corriente de viajes.

No queda de más señalar la importancia que se le da a una infraestructura segura y con accesibilidad universal. Una infraestructura basada en banquetas deterioradas, mal mantenidas, sucias y con obstáculos cada par de metros afectan el usuario esencial de la movilidad: el peatón. Mucho se tendrá que hacer por quitar obstáculos y ordenar esos espacios, no solamente invadidos por el vehículo particular sino por los puestos de ambulantes o lo que indirectamente la autoridad, sin saber sus consecuencias, ha autorizado o permitido: las unidades de transporte sin anclaje.

El espacio urbano debe ser acotado y protegido. La invasión de estos espacios y la mala ubicación del mobiliario urbano y de las actividades informales debe ser atendido, por el bien del peatón. Asimismo, es palpable la apropiación de espacio de banquetas por nuevas construcciones y la invasión del paramento original, sin que la autoridad ponga atención al mismo. Aquí, la integración de acciones entre las secretarías de movilidad y desarrollo urbano, así como de las alcaldías en un punto apremiante.

Es mucho lo que se puede decir de este buen plan estratégico de movilidad, que retoma lo que en otras ocasiones se ha intentado y planteado, pero donde no había voluntad política para ello. Hoy, con mentes jóvenes y con un amplio criterio urbano y de ciudadanía, así como una voluntad política alineada al cambio planificado y ordenado, seguramente lograrán lo que en cuarenta años no se ha conseguido.

AMTM
Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad

11 CIT 2019
LA INNOVACIÓN EN LA MOVILIDAD URBANA

30, 31 de mayo y 1° de junio de 2019

Instituto Politécnico Nacional
Unidad Profesional Zacatenco
Wilfrido Massieu No. 253, Colonia Lindavista
Alcaldía Gustavo A. Madero, C. P. 07738
Ciudad de México

Entrada libre
Previo registro e inscripción en:
www.amtm.org.mx | www.11cit.com | #11CIT

INSTITUCIONES INTERNACIONALES
INSTITUCIONES PÚBLICAS
PATROCINADORES
ORGANIZACIONES NO GUBERNAMENTALES
INSTITUCIONES ACADÉMICAS
MEDIOS DE COMUNICACIÓN

Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad
@AMTM_AC

Transporte y Ciudad

NO MÁS MUERTES VIALES

LAURA BALLESTEROS
ESPECIALISTA EN MOVILIDAD

La seguridad vial es una agenda que traspasa fronteras, ya que representa uno de los principales desafíos para las ciudades en el mundo debido a las cifras de hechos viales que a diario se presentan en las calles y pavimentos. Al ser un problema de salud pública compartido a nivel internacional, la solución a este, pasa por acuerdos globales y discusiones colectivas entre Gobiernos, Sociedad Civil y Ciudadanos.

De acuerdo con cifras de la Organización Mundial de la Salud (OMS), cada año se ven involucradas alrededor de 1.3 millones de personas en todo el mundo en hechos de tránsito, y constituyen una de las principales causas de muerte entre niños y adolescentes.

México no es la excepción, los muertos por hechos de tránsito son los muertos invisibles en el país y el hecho de que las personas mueran todos los días en sus trayectos diarios no debe ser normal. La pandemia por muertes de tránsito se ha exponenciado en las calles mexicanas, 24 de los 32 estados de la República han incrementado el número de muertes. Es por ello que necesitamos directrices nacionales para estandarizar medidas y alcances presupuestales, y una legislación que prevenga y repruebe la situación. Al hablar de movilidad nunca debe pasarse por alto garantizar que todos los traslados, sin importar el sistema de movilidad que se elija, sean seguros de puerta a puerta, todos tenemos el derecho de llegar vivos y sin lesiones a nuestros destinos.

En 2011, la Organización Mundial de la Salud presentó el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, que tiene como objetivo, reducir las cifras de víctimas mortales en todo el mundo, aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial. México, como estado miembro, se sumó al compromiso e implementó la Visión Cero con la meta de disminuir en un 35% las muertes en 2018.

La gestión de la velocidad es importante ya que salva vidas, y es una medida preventiva y debe ser vigilada a través de: Planeación, Regulación, Infraestructura y Formación.

Por ejemplo, en la Ciudad de México entre el periodo de 2015 y 2018 desde la Secretaría de Movilidad, implementamos 10 acciones de alto impacto para la prevención, así como el Nuevo Reglamento de Tránsito, Pasos Seguros y Calles para todos, lo que dio como resultado la disminución en un 18% de muertes en hechos viales, 24% de muertes peatonales y un 77.85% de muertes entre ciclistas.

Aunque los avances son significativos, el problema sigue visible y es importante la coordinación metropolitana y la cooperación de todos los involucrados. La meta es cero, y mientras eso no suceda seguiremos fracasando.

En 2017 se presentó el proyecto de Ley General de Seguridad Vial en la Cámara de Diputados, que tuvo un proceso de construcción bastante plural, con la participación de la Sociedad Civil, expertos y el apoyo de más de 100 legisladores de las distintas fuerzas políticas, sin embargo, no se logró su dictaminación y quedó fuera de las prioridades legislativas en México.

En Noviembre de 2018, la Sociedad Civil continuó su búsqueda por tener voz dentro del ámbito legislativo para promover una Ley General de Seguridad Vial, por lo que las Comisiones de Desarrollo Metropolitano, Urbano, Ordenamiento Territorial y Movilidad de la Cámara de Diputados y la Comisión de Zonas Metropolitanas y Movilidad del Senado de la República fueron el espacio donde se comenzó a discutir el tema.

Hoy por hoy, grupos de la Sociedad Civil han entregado la propuesta de Ley que se encuentra en discusión a través de Foros Regionales convocados por las Comisiones antes mencionadas, en los cuales son escuchadas todas las voces, con el principal objetivo de presentar una iniciativa que se encuentre a la altura de lo que México necesita.

Dentro de esta Iniciativa se contempla la integración y el funcionamiento de un Sistema Nacional de Seguridad Vial que tiene por objeto la implementación coordinada de acciones, programas y políticas públicas con el fin de garantizar el desplazamiento seguro en la vía pública, y contempla el financiamiento de la seguridad vial, en un trabajo coordinado entre Gobierno Federal, Gobiernos Locales y Municipios, con la creación de un Fondo Nacional de Seguridad Vial, cuyo objetivo será financiar programas y proyectos para la prevención de muertes, lesiones y discapacidades derivados de hechos de tránsito.

Otro tema urgente a resolver es el otorgamiento de licencias para conducir, su expedición se ha convertido en un mero trámite administrativo que no profundiza en lo relevante que significa otorgar una licencia que permite hacer uso de un automóvil sin la necesidad de poner a prueba las capacidades que tiene el solicitante.

La licencia se ha vuelto en un artículo más de uso personal que un filtro de seguridad vial, esto es inaceptable ya que su acceso es ilimitado, no importando que el solicitante no cuente con las aptitudes físicas o mentales necesarias para conducir un vehículo.

Es por eso que la Ley General de Seguridad Vial busca que la licencia de conducir sea entregada a los conductores una vez que acrediten el examen de valoración psicofísica integral y el examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias.

Asimismo la Ley propone la integración de un Registro Único Nacional de Licencias de Conducir, a través de una base de datos nacional que además incluirá el registro de hechos de tránsito, infracciones, reincidencias y sanciones aplicadas, con el fin de tener control sobre las personas que cuenten con un automóvil y se desplacen en las calles de esa forma.

La Seguridad Vial y su política pública no debe ser solamente una ocurrencia o iluminación de los gobiernos en turno, lo que la agenda de movilidad sustentable necesita es continuidad y largos plazos sin importar quién esté al frente, por lo que procurar la seguridad de todos los usuarios de la vía debe ser tarea de todos.

EL APARATO CIRCULATORIO DE LA CIUDAD

MAITE RAMOS
PRESIDENTA DE LA COMISIÓN DE MOVILIDAD COPARMEX CIUDAD DE MÉXICO

La Movilidad es el aparato circulatorio de la Ciudad, su flujo garantiza que podamos desplazarnos todos los días para realizar nuestras actividades cotidianas: ir al trabajo, a la escuela, a ver una película, a donde necesitemos y queramos ir y regresar a casa en una forma accesible, eficaz y deseablemente sustentable. El problema es cuando los diferentes componentes del sistema empiezan a obstruirlo es como si cada día nuestro nivel de colesterol creciera cada día más hasta que nos llegue a colapsar.

De acuerdo a la última Encuesta Origen Destino, en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México se realizan 34.5 millones de viajes todos los días, más del 53% de ellos se realiza en transporte público, 20% en automóvil particular, 1% en transporte no motorizado, prioritariamente en bicicleta y casi el 30% caminando. Estos datos reflejan que dos de cada tres viajes urbanos motorizados se hacen en transporte público, sin embargo la inversión que recibe este modo de transporte es solamente entre el 10 y el 15%.

Si regresamos a la analogía del aparato circulatorio estamos llenando nuestro sistema de grasa saturada, promoviendo el uso del automóvil destinando mayor inversión que a cualquier otro modo de transporte y movilidad: más del 70% del presupuesto cada año.

En el país se tiene un padrón vehicular de poco más de 35 millones de autos, 5.5 millones de ellos circulan diariamente en la Zona Metropolitana del Valle de México y cuentan cada día con más vialidades, más segundos pisos y super vías, espacios que hoy parecieran funcionar para avanzar más rápido, promoviendo que cada día utilicemos más el auto y volvamos, en breve, a llenarlas de ellos.

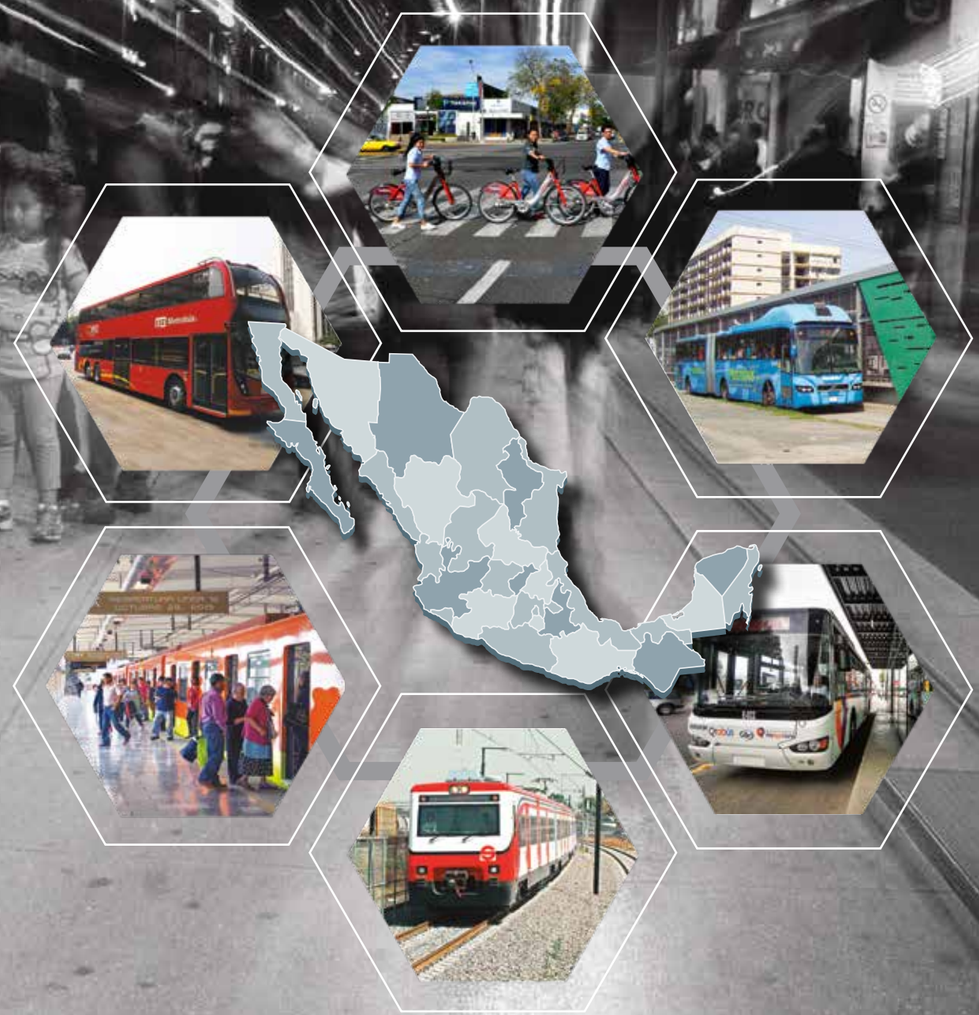
¿Por qué si la mayoría de los habitantes se mueve todos los días en el transporte público no es quien recibe la mayor inversión? ¿Por qué seguimos beneficiando al automóvil y dedicándole cada vez más presupuesto, infraestructura y espacio? Aun sabiendo nuestro nivel de colesterol, seguimos propiciando el consumo de grasas saturadas.

Contrario a lo que pudiera parecer el número de autos no es realmente el problema, en la Ciudad de México uno de cada cuatro habitantes cuenta con automóvil, tasa similar a la que tiene Copenhage o Vauban (Alemania), conocida como la Ciudad sin automóviles. Incluso países como Suecia, Dinamarca y Holanda tienen una mayor tasa de motorización que México. El problema está en el uso indiscriminado que hacemos del coche, lo utilizamos de igual forma para desplazamientos largos, medianos y cortos: para ir a la farmacia, para comprar el pan o para ir al parque.

El reto no consiste en pelear con el auto, todo sistema circulatorio necesita niveles de colesterol, el reto es integrar otras formas de desplazamiento a nuestra vida diaria: caminar, utilizar la bicicleta, dejar el auto y subir al Metro, Metrobús o Trolebús y promover que nuestro Gobierno mejore cada día el gran componente de la Movilidad en la Ciudad: el transporte público, para que así cada día más capitalinos nos atrevamos a dejar el coche guardado y subirnos al autobús.

POR UNA POLÍTICA NACIONAL DE MOVILIDAD

REDACCIÓN: IVONNE ARRIAGA



Que esfuerzos locales como proteger al peatón, contar con un mejor sistema de transporte público, cuidado del medio ambiente y reducción de accidentes vehiculares no se queden en acciones aisladas, sugieren especialistas al ser cuestionados sobre la importancia de contar con un marco regulatorio nacional que promueva la movilidad desde diversos aspectos.

En el documento *Hacia una Estrategia Nacional Integral de Movilidad Urbana* del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP, por sus siglas en inglés), el modelo de movilidad que ha acompañado al crecimiento urbano "es claramente insostenible", de acuerdo con la información contenida, es necesaria y urgente la planeación de esquemas que permitan movernos más y mejor.[1]

En la investigación, cuyo contenido está disponible para consulta en versión digital, se indica que ..." Durante las dos últimas décadas ha habido en México una tendencia alarmante en el incremento del uso del automóvil: el aumento en los vehículos registrados de 6.5 millones en 1990 a 20.8 en 2010 ha ido de la mano". Lo anterior, originado desde las políticas "Grises" que sólo han favorecido en infraestructura al vehículo.

"Esta tendencia implica un aumento de todos los impactos negativos generados por el automóvil, sobre todo en seis grandes rubros: gases de efecto invernadero, contaminación, obesidad, accidentes, congestión y ruido" destaca la información del ITDP.

En el 10º Congreso Internacional de Transporte celebrado en el mes de abril, Jesús Padilla, Presidente de la Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad (AMTM), se manifestó a favor de la promulgación de una Ley Urbana y una Ley Nacional de Movilidad para alcanzar un transporte accesible y vertical, ello, expresó ante los asistentes del foro, sería una buena política pública en favor de los habitantes de nuestro país.

"Todos los ciudadanos, así como tenemos derecho a la educación, a la salud, a la vivienda, a la seguridad, también debemos tener derecho a la movilidad, por lo que pedimos se considere el que los ciudadanos podamos contar con una Ley Nacional de Transporte y Movilidad a nivel país, y una Ley Urbana para el transporte en la Ciudad de México, que ya tiene severos problemas de movilidad".

LEY GENERAL DE MOVILIDAD

De acuerdo con Jesús Casillas, impulsor de la ley, había unión legislativa para promulgar la Ley General de Movilidad (LGM) con 85 legisladores a favor; sin embargo, el periodo ordinario de sesiones concluyó en abril quedando esta ley en rezago legislativo.

En entrevista exclusiva con Casillas, hoy presidente de Jalisco en Dos Ruedas AC Movilidad Sustentable, "El proceso quedó en un 90%, la ley estaba casi lista para ser aprobada, sin embargo, el tiempo nos ganó".

Al explicar que el dictamen se quedó en la Comisión de Estudios Legislativos, dio a conocer que recientemente tuvo contacto con la senadora Xóchitl Gálvez, a fin de que este trabajo no se quede en el papel y sea cual sea el partido, pueda retomar el proyecto de ley que, en su opinión, no es una legislación sancionadora, solo colaborativa y que beneficiaría al 80% de los mexicanos.

"Hubo una inversión económica, laboral, de estudios en la materia, en fin, lo que deseo es que el trabajo legislativo se pueda retomar en el nuevo Congreso sin importar qué partido político lo haga, lo que queremos es que tengamos las mejores condiciones de vida. Dedicar cinco horas para movernos de un lugar a otro demerita la calidad de vida de los ciudadanos, por ello es que la movilidad es parte fundamental en la vida de cada persona".

CONCLUYE LA LXIII LEGISLATURA

En el año 2017, Jesús Casillas declaró: "La ley está en comisiones (Senado de la República) y esperemos que se apruebe en este periodo (abril 2017) y en el que sigue en diputados para que, en el año 2018, ya esté firmada por el presidente de la República la nueva Ley General de movilidad".

Tras concluir las actividades del periodo ordinario de sesiones de la LXIII legislatura, el 30 de abril del año pasado, diversas iniciativas quedaron entre los pendientes de los diputados y senadores. De acuerdo con una nota periodística de Víctor Ballinas del diario La Jornada, "Los coordinadores parlamentarios en el Senado de la República acordaron desechar mil 471 iniciativas presentadas por legisladores en las dos recientes legislaturas, mismas que no fueron dictaminadas, así que para no dejar un abultado rezago decidieron eliminarlas de sus pendientes".

De este modo indica la nota periodística, "Los nuevos senadores, que comenzarán sus trabajos el próximo mes de septiembre (actual legislatura), solo encontrarán en el archivo 610 iniciativas aplazadas de dictamen, mismas que fueron presentadas en el último año de la LXIII legislatura".[2]

Referencia 1 http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Movilidad-Urbana-Sustentable-MUS_.pdf

Referencia 2 https://www.jornada.com.mx/2018/05/14/politica/014n1pol

CONSIDERACIONES LEGISLATIVAS DE LA LEY GENERAL DE MOVILIDAD

Tras haber sido turnada para estudio y opinión, de la LGM, la Comisión Especial de Movilidad emitió la opinión que le corresponde de acuerdo con el documento de análisis de la LXIII legislatura del Senado de la República:

"Los integrantes de la Comisión Especial de Movilidad consideramos y coincidimos que la movilidad es imprescindible en la vida de todas las personas, como una condición indispensable para acceder a los diferentes servicios de la población y llegar a un desarrollo pleno y autónomo". De esta manera, describe el documento de análisis, la movilidad es principalmente una necesidad básica y como tal constituye a su vez un derecho que todos los ciudadanos deben tener garantizado.

"Luego como una necesidad básica y social, la movilidad, debe abordarse desde la perspectiva de un derecho fundamental que debe estar garantizado en igualdad de condiciones a toda la población, sin diferencias derivadas del poder adquisitivo, condición física o psíquica y género o edad o cualquier otra causa, atentos a la universalidad de los derechos primordiales. Por ello, coincidimos con la necesidad de que una legislación en la materia deba partir de estas premisas y abordarla desde la perspectiva del derecho de las personas".[3]

Referencia 3 Comisión Especial de Movilidad. http://www.senado.gob.mx/comisiones/movilidad/docs/opinion_lgm.pdf

HABÍA CONSENSO

¿Hay voluntad política para apostar por una mejor movilidad?, se cuestionó al legislador Casillas en entrevista realizada en 2017, de la respuesta que formó parte de una nota periodística se destaca que:

> ***"No se trata de voluntad, de si queremos o no, nos vamos a ahogar en las ciudades contaminadas y llenas de coches, vamos a quedar completamente paralizados, no es posible que todos los días se incorporen 5 mil vehículos; se están dando pasos quizá no a la prontitud que quisiéramos, pero hay voluntad de distintas fuerzas políticas, y estamos a punto de contar con una ley a nivel nacional"***

"El tema de movilidad urbana no tiene detectores pues todos la padecen".

Al hacer un comparativo con otros temas que le interesan a nuestro país, Jesús Casillas dijo que éste (el de la movilidad) tiene también una gran escala de importancia, con la diferencia de que pocos se podrían oponer a una ley de este tipo si se compara con la de educación, recalcó al referirse a la Reforma Educativa; agregó que hubo voces en contra, sin embargo, subrayó que si lo comparamos con el tema de la movilidad, ¿Quién se va a oponer para transitar mejor y en una calle segura?

Fundación POLITECNICO

La Fundación Politécnico A.C. es una organización no lucrativa y donataria autorizada creada en 1996 por un grupo de egresados y amigos del Instituto Politécnico Nacional.

Tenemos como principal objetivo contribuir al desarrollo del IPN a través de la generación de ingresos adicionales al presupuesto federal por la obtención de donativos que apoyen financieramente la realización de proyectos:

académicos | **científicos** | **tecnológicos** | **culturales** | **deportivos**

Conviértete en **asociado,** puedes donar apartir de **$ 1,000**

¡ Unidos Construyamos !

Contribuye al fortalecimiento del INSTITUTO POLITECNICO NACIONAL
BBVA Bancomer, cuenta CIE 1089986
referencia FUNDPOLITECNICOAC1

FundacionPolitecnicoAC

www.fundacionpolitecnico.org

FunPoliAC

EJES RECTORES DE LA PROPUESTA DE LEY GENERAL DE MOVILIDAD

1 MOVILIDAD

Mejorar la movilidad en las zonas urbanas a través de un espacio público generoso y bajo la premisa de que la calle es de todos y quien decide usar un sistema de transporte u otro, debe ser respetado.

Si trazamos una pirámide, en la primera escala se encontraría el peatón, a quien es necesario ofrecerle infraestructura adecuada, banquetas seguras sin que tengan un obstáculo que le impida continuar; en la segunda escala se encuentran los usuarios de transporte público, luego los ciclistas, el transporte de carga y al final el vehículo particular.

2 MEDIO AMBIENTE

Establecer esquemas de monitoreo, y con propuestas para que la verificación sea a nivel nacional, al decir que la Ley es incentivadora, se propone que, por cada vehículo ocupado por más de dos personas, haya un incentivo.

3 SEGURIDAD VIAL

A nombre de senadores del PRI, PAN, PRD, PVEM y PT, Casillas Romero destacó en su etapa como legislador la necesidad de que la expedición de licencias de manejo, en cualquier parte del territorio nacional contemple criterios mínimos y homogéneos que invariablemente incluyan la acreditación de un curso con asignaturas que tengan que ver con la seguridad vial. Lo anterior al expresar que en los accidentes viales está involucrado el alcohol con un 30% y el otro 70% por no respetar el reglamento de tránsito.

LA MALA MOVILIDAD IMPACTA EN LA SALUD

La salud debe ser la máxima prioridad de los urbanistas, expresa la Dra. María Neira, Directora del Departamento de Salud Pública, Medio Ambiente y Determinantes Sociales de la Salud de la OMS; mediante comunicado, apunta que “por desgracia, hoy en día hay ciudades en rápido crecimiento atestadas de tráfico pesado, rascacielos anónimos y barrios pobres y superpoblados, donde prolifera el ruido, la violencia y la alienación social. Todo ello afecta negativamente a nuestra salud física y psíquica y a nuestro bienestar”.

Tras destacar que más del 80% de las ciudades rebasaron los límites de calidad en el aire, la especialista aseguró que “uno de los mejores indicadores globales de la salubridad de una ciudad es la calidad del aire. Eso es así porque los niveles de contaminación del aire suelen ser bajos en las ciudades bien planificadas que cuentan con buenos sistemas de transporte, calles transitables por peatones y amplios espacios verdes que purifican el aire. En cambio, se disparan en las zonas urbanas que priorizan el transporte rodado por encima de los peatones y los ciclistas y que crecen descontroladamente a base de sucesiones ininterrumpidas de grandes bloques grises de hormigón y asfalto”.

De acuerdo con un informe del ITDP, en México se pierden anualmente 14 mil vidas por contaminación atmosférica, 24 mil por accidentes de tránsito y un número aún sin cuantificar de fallecimientos por enfermedades cardiovasculares y diabetes.

LOS ESPECIALISTAS INSISTEN EN UNA LEY NACIONAL DE MOVILIDAD

Jesús Padilla Zenteno, presidente de la AMTM, recordó que en México hay múltiples problemas como aquellos que se desprenden de los derivados de la seguridad, salud, vivienda y educación, pero el problema de la movilidad aseguró es de todos, ya que “no hay una persona que no lo sufra, que no le cueste más minutos de su vida para trasladarse, no de la mejor manera”, por ello insistió en la creación de una ley urbana que permita la transformación de las metrópolis en ciudades compactas, interconectadas, multifuncionales y sustentables.

Padilla Zenteno sugirió que las autoridades ofrezcan incentivos fiscales para contar con la posibilidad de crear empresas formales; demandó una política integral de orden tarifario a través de una ley nacional que impulse el desarrollo del sector y eleve la competitividad; asimismo, pidió certidumbre en la implantación de nuevos proyectos y certeza para su operación.

El transportista, quien en diversos foros especializados ha externado la urgencia de unificar esfuerzos locales en una sola ley, exhortó a que desde el gobierno federal se impulse una legislación donde se establezcan reglas claras. “Necesitamos una Ley Nacional que ayude a homologar la política de los estados, una norma tarifaria que ayude a que el transporte sea realmente de calidad, eficiente, seguro y cómodo, y tenemos que ir a la formalización del sector”.

Para Víctor Alvarado, Coordinador de Movilidad de El Poder del Consumidor, una ley de movilidad a nivel país prioriza acciones de política pública a una escala humana, es decir, actuar desde las necesidades no motorizadas hasta las motorizadas de baja capacidad.

Por ello y considerando la ejecución de buenas prácticas en leyes de movilidad locales, México requiere una Ley Nacional de Movilidad que no se vea fracturada por límites geográficos y políticos.

Expresó que, de no contar con esta herramienta jurídica, se corre el riesgo de que se siga experimentado y exponiendo a los usuarios más vulnerables de la vía (peatones y ciclistas) ante la falta de planeación y ejecución de infraestructura y que por otra parte se mantendrá en el olvido el transporte público. Por último, indicó que la ausencia de una legislación nacional evidenciaría una política en beneficio de seguir moviendo autos y no personas.

Por su parte, en el foro Movilidad Urbana Sustentable en México, realizado en el Senado de la República en el mes de abril de 2018, la entonces legisladora Silvia Garza, quien presidió la Comisión Especial de Cambio Climático durante la pasada legislatura, manifestó que la administración pública y la sociedad en general deben unirse para discutir un tema que se ha ido posicionado en la agenda pública y política por la importancia que tiene éste en la calidad de nuestras vidas: la movilidad sustentable.

Impulsar medidas de movilidad sustentable en las grandes ciudades que tienen una alta motorización, donde el promedio de personas por auto es de 1.2 y el parque vehicular a diario es de 5.5 millones de autos que circulan por ejemplo en la CDMX con un incremento anual de 4%.

Silvia Garza citó que algunas estrategias eficaces para dar solución a los problemas de movilidad son el impulso al uso de medios de transporte alternativo y compartido, como el uso de la bicicleta, mejores condiciones para los peatones, transporte público de calidad y eficiente.

“En nuestro país hay 59 zonas metropolitanas, de las cuales 30 tienen más de 500 mil habitantes que concentran el 47.5% de los mexicanos.

Al pronunciarse sobre una ley vigente, externó que una política nacional de movilidad urbana sustentable debe vincular y coordinar tres sectores: el ambiental, el de transporte y el de desarrollo urbano. “Las tres instituciones líderes en estos sectores, las Secretarías de Recursos Naturales (SEMARNAT), de Comunicaciones y Transportes (SCT) y de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) deberán trabajar coordinadamente de manera que los objetivos de crecimiento bajo en carbono, infraestructura y desarrollo urbano y vivienda sean congruentes, se alineen los instrumentos financieros, regulatorios y de planeación, y se genere una sinergia entre los programas a fin de reducir lo más rápido posible la brecha que nos separa de los escenarios ideales”.

“Es evidente que se requiere una política oportuna de movilidad que permita transitar a las ciudades hacia un modelo de sustentabilidad, en el cual se beneficie a los ciudadanos y se mejoren las condiciones ambientales de las urbes”, enfatizó Silvia Garza.

NECESARIA LA HOMOLOGACIÓN DE CRITERIOS

Para Mario Hernández, coordinador nacional de la Confederación de Transporte Urbano y Suburbano (Conturmex), es conveniente que haya una ley de movilidad a nivel nacional, una regulación dijo que no sólo se limite a aspectos relativos a automotores o transporte, sino que sea integral, que considere desde un peatón, a un usuario de patineta, bicicleta, etc., que el derecho refirió, sea en igualdad de condiciones independientemente del sistema que se desee utilizar.

Al ser consultado si cada estado debería implementar sus propias políticas de movilidad, Hernández señaló que lo correcto es que haya una ley homogénea, que no haya una restricción en un estado y una concesión en otro; señaló como ejemplo comparativo la Ciudad de México y Jalisco, donde el manejar es distinto en una entidad y en otra debido a que no hay criterios homologados, lo mismo pasa con las licencias de conducir; aseguró que cada estado impone sus propias reglas.

ESFUERZOS CONJUNTOS, NO AISLADOS

La academia, el Gobierno y las empresas deben de trabajar de la mano para mejorar la movilidad, expresó Javier Velázquez Moctezuma, académico de la UAM Iztapalapa, al señalar que los tomadores de decisiones deberían consultar a la academia. “Uno de los problemas es que el Gobierno y las empresas no se asesoran con las universidades públicas cuando el trabajo debiese ser de la mano. El Gobierno se debe de asesorar antes de tomar proyectos o bien crear una comisión tripartita para sacar las mejores alternativas en temas de transporte y movilidad”.

Por lo anterior, especialistas coinciden en la necesidad de crear una ley que homologue criterios, que sea de alcance nacional y que se conjunten esfuerzos para tener una ley sólida con el estudio y aval de la academia, el Gobierno, la sociedad civil y los especialistas en el tema de movilidad.

Av. Santa Fe 462 - B Oficina 23 Colonia Lomas de Santa Fe
Delegación Cuajimalpa de Morelos C.P. 05348 Ciudad de México
ventas@noxguard.mx Tel: (52) 55 4747-3023
www.noxguard.mx

NOXGUARD
DIESEL EXHAUST FLUID
MÉXICO

UREA AUTOMOTRIZ

Noxguard México SA de CV es una filial de Transliquid Technologies LLC. (TX, USA). A partir de 2008 nos hemos especializado en el desarrollo de UREA AUTOMOTRIZ o Fluido para Sistemas de Escape a Diesel (DEF por sus siglas en inglés) así como todo el equipamiento relacionado. Noxguard México surge de la necesidad de tener un fabricante de UREA AUTOMOTRIZ que ofrezca verdadera experiencia y calidad en nuestro país. Tomando en cuenta que a partir del 1 de enero de 2019 el uso de urea automotriz (DEF) para reducir la emisión de Óxidos de Nitrógeno (NOx) en vehículos automotores diésel será obligatorio conforme lo establecido en la norma oficial NOM-044 DE SEMARNAT, en Noxguard México nos hemos abocado a preparar el camino para responder a la demanda que se generará, perfeccionando nuestros procesos, construyendo la mejor red de soporte, desarrollando la tecnología de punta necesaria para brindarle un servicio de vanguardia en toda nuestra gama de productos.

LA UREA AUTOMOTRIZ (DEF) NOXGUARD ES UNA CREACIÓN DE TRANSLIQUID TECHNOLOGIES LLC
www.transliquidtechnologies.com

ÓRGANO REGULADOR DEL TRANSPORTE

REDACCIÓN: IVONNE ARRIAGA

Con un retraso de tres años, el 15 de septiembre de 2017, fue publicado el Reglamento de la Ley de Movilidad, el cual tiene por objeto reglamentar lo dispuesto por la Ley de Movilidad del Distrito Federal publicada en el año 2014, con el objeto de *establecer las bases y directrices para planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas y del transporte de bienes.*

Las disposiciones establecidas en dicha Ley, señalan que: *deberán asegurar el poder de elección que permita el efectivo desplazamiento de las personas en condiciones de seguridad, calidad, igualdad y sustentabilidad, que satisfaga las necesidades de las personas y el desarrollo de la sociedad en su conjunto.*

En este contexto, y para poder llevar a cabo la tarea de promocionar un mejor esquema de movilidad, el Reglamento de la Ley de Movilidad, asignó al Órgano Regulador del Transporte (ORT) entre otras funciones, la de tener a su cargo actividades concernientes a la planeación, regulación, supervisión y vigilancia del servicio de corredores de transporte público, los cuales deberán considerar en su proyecto el Programa General de Desarrollo de la CDMX, así como el Programa Integral de Movilidad para su realización.

LAS COMPETENCIAS

Para Pavel Sosa Martínez, coordinador general del Órgano Regulador del Transporte, la decisión que tomó la Jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum Pardo, de darles atribuciones, les permitirá implementar programas que mejoren movilidad en la Ciudad de México.

"Quiere decir que tenemos competencias amplias para construir; la licitación que vamos a hacer de Cablebús, la vamos a realizar directamente no a través de la Secretaría de Obras, es un esquema que se decidió para que se puedan focalizar muy rápido estos proyectos (Corredores, Centros de Transferencia Modal (CETRAM) y Cablebús)".

El Órgano Regulador del Transporte promoverá desde tres acciones medulares, proyectos que beneficien el esquema de movilidad colectiva.

Las tareas que habrá de promover el ORT en los siguientes seis años de la administración local son: la promoción de corredores de transporte público, rehabilitación y nueva infraestructura de los Centros de Transferencia Modal y el proyecto Cablebús.

CORREDORES DE TRANSPORTE PÚBLICO

Sosa Martínez, destacó que en esta administración serán 24 nuevos corredores de transporte público en la Ciudad de México. Sobre éstos dijo que será el organismo que coordina, quién diseñará y hará el análisis de viabilidad y compatibilidad.

"Hay 14 corredores que están en proceso de revisión, hay 25 o 28 mil concesiones de transporte público que en este momento la Secretaría de Movilidad está revisando que realmente sean, por eso hay operativos y se está revisando; después viene la segunda parte, que es la revisión de esos (24 nuevos) corredores, la idea es que se eficiente el transporte público".

CENTROS DE TRANSFERENCIA MODAL

En la Zona Metropolitana de la Ciudad de México todos los días se realizan 34.5 millones de viajes, el 80% de los usuarios llegan a un Centro de Transferencia Modal, por lo que más que ser un problema, la situación debe de observarse como un área de oportunidad regional, reconoció Pavel Sosa, al señalar que existen 51 Centros de Transferencia Modal que en su totalidad representan 70 hectáreas en lugares estratégicos donde confluyen más de 5 millones de personas.

"Se va a desarrollar infraestructura de los Centros de transferencia Modal y se van a realizar proyectos donde también se reciba inversión privada, es instrucción de la Jefa de Gobierno, que también se capten recursos ya que no todos los proyectos tienen términos presupuestales para darles seguimiento y mantenimiento".

Será en los próximos días cuando se hagan públicos los contratos de los actuales CETRAM para que la población conozca de manera transparente cuál es la contraprestación, ello permitirá ser más claros con los nuevos 9 centros de transferencia que se van a echar a andar en esta administración.

"Hay 40 CETRAM y se espera echar a andar 9 en esta administración, hay 2 mil millones de pesos para invertir".

El también especialista en políticas públicas comentó que el CETRAM Zapata será el modelo a replicar.

CABLEBÚS

Mediante este sistema se prestará el servicio de transporte público para zonas en condiciones topográficas de difícil acceso, garantizando tiempos de traslado específico y con conexión a estaciones del Metro.

El proyecto cuya primera línea deberá estar funcionando en el año 2020, considera 34 kilómetros de recorrido en 4 líneas distribuidas de la siguiente manera:

1 Alcaldía Gustavo A. Madero. Cuautepec-Indios Verdes.

2 Alcaldía Iztapalapa. Sierra de Santa Catarina-Constitución de 1917.

3 Alcaldías Tlalpan y Coyoacán. Ajusco- Universidad.

4 Alcaldías Álvaro Obregón y Magdalena Contreras. Av. Tamaulipas -San Antonio.

Para Pavel Sosa mediante el Cablebús se busca brindar una opción rápida y económica de transporte, además de detonar inversiones que generen empleo, destacó que en la primera etapa, la de construcción, se puedan generar 1,800 empleos directos e indirectos y durante la etapa de operación de la línea, se espera conservar alrededor de un 15% de ese total.

"Nosotros vamos a operar 20 horas diarias y las 4 horas intermedias es para mantener el sistema, luego el mantenimiento de la limpieza de la cabina, hay dos almacenes, entonces se detona el empleo en la etapa de planeación y luego durante 30 años (que operará cablebús) pero esperemos que dure más".

En temas de seguridad Sosa refirió que serán retirados ambulantes que representen un riesgo para los usuarios y aquellos que interfieran en el tránsito de los andenes, esas dos condiciones regularán el tema del comercio.

Al proceso de licitación de la primera línea de Cablebús de la Ciudad de México, que irá de Cuautepec a Indios Verdes, se inscribieron 13 empresas que buscarán construir el proyecto, se espera que el 2 de mayo haya un fallo. La obra tendrá un monto este año de 3 mil millones de pesos, y se prevé que en 18 meses ya pueda operar.

SOBRE CORREDORES DE TRANSPORTE PÚBLICO SUSTENTABLES PARA REDUCIR EMISIONES CONTAMINANTES

De acuerdo con un estudio de El Poder del Consumidor, en México el sector autotransporte ocupa el primer lugar en la generación de gases de efecto invernadero (GEI), su valor representa el 23% de las emisiones en el país.

En el caso de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) la situación es similar, ya que los vehículos motorizados concentran el 49% del total de emisiones.

"Esto se debe en gran medida a la quema de combustibles fósiles, a la alta dependencia del uso del automóvil particular y el olvido de la modernización del transporte público", destaca El Poder del Consumidor en el documento titulado *Corredores de Transporte Público: Una acción para reducir CO_2 dentro de la ZMVM,* cuya versión digital está disponible para consulta online.

"La movilidad en automóvil, autobuses y camiones representa un área que hay que atender de manera urgente en la lucha por la mitigación de GEI y reducir los efectos del calentamiento global. Una de las formas para disminuir la generación de GEI es acelerando la ejecución y operación de más sistemas de transporte público dentro de la ZMVM. Sin embargo, éstos deben funcionar bajo un esquema profesionalizado e integrado con otros sistemas de transporte, además de contar con tecnologías más limpias y amigables con el medio ambiente" , enuncia el documento.

De los corredores en la Ciudad de México, El Poder del Consumidor indica que "de nueve corredores con esquema empresarial evaluados, la sustitución del modelo hombre-camión por un esquema empresarial permite reducir 11,666 kg de CO_2 anuales, retirando de las vialidades a 311 automóviles".

Será la autoridad del transporte de la CDMX la encargada de la sustitución de 18,704 microbuses que aún quedan en circulación. Para diciembre de 2012, al inicio de la administración del ex Jefe de Gobierno, Miguel Ángel Mancera, había 33 mil 400 microbuses de los cuales fueron retirados 14 mil 696, lo que representa el 44% del parque sustituido.

Si bien es cierto que el transporte no representa la totalidad del problema de contaminación, los especialistas mencionan que para mejorar éste, los índices de gases contaminantes deben ser reducidos considerablemente; es por ello, que al Órgano Regulador del Transporte, le corresponderá mediante sus tres áreas de competencia, promover sistemas de transporte sustentable que mejoren tanto la movilidad como la calidad de vida de los ciudadanos.

UN LARGO TRABAJO POR REALIZAR

En 2016 Miguel Ángel Mancera, entonces Jefe de Gobierno de la Ciudad de México, aseguró que hacia el final de su administración (2018), dejarían de circular más de 18 mil vehículos, de los llamados microbuses; cifras oficiales destacan que aún se encuentran en circulación alrededor de 16 mil unidades cuya vida útil ya caducó.

Para Jesús padilla Zenteno, presidente de la Asociación Mexicana Transporte y Movilidad, se puede plantear un esquema de renovación de tres microbuses por un autobús. "Es decir, que 16 mil microbuses se renueven por cinco mil autobuses nuevos; el Gobierno local tendría que aportar en bonos de chatarrización entre 20 y 30% del valor de cada unidad como inyección de capital de inversión".

LA SITUACIÓN EN LAS CALLES

Para cotejar la operación de manera aleatoria de diversas rutas que brindan el servicio de traslado de pasajeros, Pasajero 7 llevó a cabo un recorrido en algunas colonias de la CDMX, donde se pudo constatar que actualmente son múltiples las rutas que dan el servicio de transporte de pasajeros a través de microbuses.

Por ejemplo, en el rumbo de Huipulco, las personas que se dirigen a la colonia Miguel Hidalgo en la Alcaldía Tlalpan, deben abordar "microbuses" que corresponden a la ruta 40.

En la misma zona, la ruta 75, conformada por microbuses y vagonetas, brinda el servicio hacia la colonia Tepeximilpa. En el "Paso CU" como comúnmente se le conoce al espacio que conecta el Metro Universidad con Santo Domingo, Coyoacán, es posible abordar microbuses de la ruta 34 con dirección al Metro General Anaya o Ermita.

La Alcaldía Azcapotzalco, es otro ejemplo de calles y avenidas principales donde los microbuses aún transitan; de 10 unidades contabilizadas, 7 correspondían a microbuses de la ruta 23.

En 2016, Miguel Ángel Mancera declaró, "La norma donde se va a prohibir por primera vez, ahora y para siempre la circulación de microbuses está por publicarse. No habrá nuevos microbuses en concesiones. Si alguien quiere una concesión será en vehículos ecológicamente sustentables".

Al ser uno de los temas que más ha causado polémica en el gremio transportista, la creación de empresas de transporte, Jesús Padilla Zenteno, Presidente de la AMTM, señaló que hace muchos años los transportistas veían con temor el cambio del esquema hombre-camión a la conformación de empresas; sin embargo, manifestó que hoy es un método probado por lo que no debe haber miedo: "les digo a los transportistas que no deben temer a los cambios, la unificación del sector de transporte es una tarea urgente".

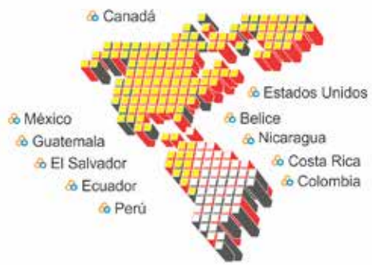
LA INVERSIÓN

Al presentar el Plan de Trabajo del Órgano Regulador del transporte, su coordinador dijo que la actual administración considera una inversión de 50 mil millones de pesos que serán destinados al rubro de movilidad en los siguientes seis años, mencionó que quizá después de seguridad es el presupuesto más alto para proyectos dirigidos al transporte.

"La directriz, el ánimo y la política de la jefa de gobierno y de los colaboradores que somos nosotros, es que los temas que nos asignaron sean funcionales y sean eficientes a favor de los habitantes, no tenemos otro interés más que las cosas funcionen" comentó Pavel Sosa, coordinador del Órgano Regulador del Transporte.

Contadores de pasajeros | Sistemas de Prepago

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



Proyectos de Transporte Masivo:

Metrobús — Ciudad de México
Mexibus — Estado de México (Norte CDMX)
SITEUR — SISTEMA DE TREN ELÉCTRICO URBANO — Guadalajara, Jalisco
VIVEBÚS — Ciudad Juárez, Chihuahua
tuzobús — Pachuca, Hidalgo
metroVIA >>>> Llega bien — Guayaquil, Ecuador

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

CUANDO LAS OPCIONES SON UNA REALIDAD

MEJOR MOVILIDAD PARA TODOS

EN OPINIÓN DE: RICARDO MARTÍNEZ HERNÁNDEZ

Desde que comencé con la idea de BUSSI hace ya 4 años, siempre tuve en mente a nuestros usuarios como eje central.
Con el fin de comenzar a crear en México una nueva conciencia y visión en lo que a movilidad se refiere, ofreciendo un servicio que disminuyera los vehículos particulares, sin dejar fuera la comodidad y seguridad.

BUSSI es hoy una plataforma que resuelve los viajes diarios de miles de personas, por medio de Vanpool (Camionetas Compartidas) operado en algunas de las principales ciudades del país innovando un sector que antes no contaba con este tipo de tecnología. Siendo pioneros de Vanpool en México hemos familiarizado entre la gente los conceptos de movilidad compartida, y hemos logrado, poco a poco, que las personas descubran que existen más opciones para transportarse de manera eficiente, económica, pero sobre todo, segura. Logrando un eco en México y fuera de él que ha atraído nuevos competidores de pequeñas y grandes empresas.

Y esta variedad es la que me atañe ahora que escribo estas palabras. De la mano de Uber, que recientemente lanzó UberVan, Cabify, Urbvan o Jetty que al igual que nosotros, transporta a miles de mexicanos trabajadores diariamente hasta sus oficinas y de vuelta a casa. Los vehículos eléctricos como Grin y Lime, de scooters; Mobike y sus bicicletas compartidas, o Econduce son otras alternativas que poco a poco van abriéndose paso y abriendo camino en México en movilidad y micro movilidad.

Junto con todas las anteriores, nos hemos aventurado a brindar alternativas más allá del sistema de transporte de nuestras localidades con la finalidad única de ofrecer eso que millones de personas merecen desde un inicio: Movilidad digna, segura y eficiente.

Unidos por los Principios de la Movilidad Compartida (Shared Mobility Principles), que son los mandamientos de todos quienes creamos, nos dedicamos y estamos enfocados en movilidad para hacer de nuestro entorno algo sostenible, próspero, inclusivo y resiliente.

Algunos de los puntos más importantes destacan el priorizar a las personas sobre los vehículos con acciones como caminar, el ciclismo, la movilidad compartida, así como su interconectividad; promover la equidad, haciendo que el uso del transporte sea tanto posible como asequible para personas de todas las edades, géneros, ingresos y capacidades.

ABRAZAR LAS OPORTUNIDADES, ABRAZAR EL CAMBIO

No ha sido una tarea sencilla, pero en el camino y con la suma de diferentes actores se han abierto puertas tanto que los gobiernos son cada vez más consciente de la necesidad y velocidad de cambio, que las grandes ciudades necesitan, no aferrándose a viejos modelos sino buscando abrir puertas en donde todos los actores participen de manera justa y ordenada. Me atrevo a asegurar que para ninguna de las plataformas de movilidad ha sido fácil ni lo dejará de ser. Entre más opciones, más nos vemos obligados a subir nuestros estándares de servicio y calidad, pero no es una competencia.

"Si hablamos de competencia no estamos hablando de movilidad, pues la movilidad es entre todos y para todos".

Hagamos de esta diversidad parte de nuestra vida diaria. Probemos cada una de las plataformas y encontremos la que más nos agrade, pero siempre sabiendo que todas venimos de una misma necesidad. Y que todas estamos dando lo mejor para hacer de cualquier lugar algo más transitable, menos contaminado y mucho más amigable.

Cuando las opciones son una realidad, mejor movilidad para todos.

EL RELOJ DEL CAMBIO CLIMÁTICO, HACIA 2020-2030

REDACCIÓN: IVONNE ARRIAGA

ANTECEDENTES

Tras diversas reuniones anuales llevadas a cabo desde 1995, durante la realización de la XXI Conferencia Internacional sobre el Cambio Climático, también conocida como la COP21, en 2015 se alcanzó un acuerdo universal: el Acuerdo de París, mediante el cual se establece que las naciones firmantes, deben redoblar esfuerzos para reducir la emisión de Gases de Efecto Invernadero (GEI) que provocan el calentamiento global.

Para la entrada en vigor del acuerdo de carácter mundial se estableció que al menos 55 países que representarán cuando menos el 55% de las emisiones contaminantes, debían ratificar su adhesión; de tal modo que al confirmar la Unión Europea, el acuerdo entró en vigor de manera oficial el 4 de noviembre de 2016.

"En poco tiempo, y en cualquier caso en los próximos 15 años, tienen que producirse reducciones sin precedentes de las emisiones de gases de efecto invernadero, así como esfuerzos inéditos para construir sociedades resilientes ante los efectos cada vez mayores del cambio climático", señala la Organización de las Naciones Unidas para el Cambio Climático, al celebrar el inicio del convenio internacional en 2016.

El artículo 2 que rige al Acuerdo de París establece que uno de los objetivos será mantener el aumento de la temperatura media mundial por debajo de 2°C y continuar con los esfuerzos para limitar el aumento de ésta a 1.5°C, reconociendo que esto reduciría considerablemente los riesgos y los efectos del cambio climático mediante acciones concretas que implementarán las naciones.

CONVENIOS

De acuerdo con los lineamientos del Acuerdo de París, se señala que se hará un primer balance mundial en 2023 y posteriormente cada cinco años.

> ... "Con el fin de empezar a ejecutar los planes de lucha contra el cambio climático, después de 2020 los países tendrán que movilizar recursos, incluidos los 100 mil millones de dólares prometidos por los países desarrollados, y realizar inversiones orientadas a la reducción de las emisiones de carbono".

... "Los países acordaron en París la adopción de medidas firmes para promover las iniciativas de lucha contra el cambio climático, aumentar la financiación e iniciar la ejecución de sus planes al respecto, y tendrán la oportunidad de actualizar esos planes en el marco de un examen colectivo en 2018". [1]

1.Organización de las Naciones Unidas. Objetivos de Desarrollo Sostenible

LAS PROPUESTAS EN VOZ DE LOS ESPECIALISTAS

Durante su participación en la COP21 (2015) donde se alcanzó el Acuerdo de París, México fijó su postura al proponer acciones que disminuyan las emisiones contaminantes, en este sentido, propuso reducir el consumo de carbón negro a través de un impuesto mundial a este combustible; además se comprometió a minimizar a nivel nacional su consumo a menos de la mitad.

En cuanto a las acciones que han propuesto diversas instancias y gobiernos, destaca:

"Con la innovación tecnológica y el uso vehículos eléctricos, es posible alcanzar hasta un 3.5% en la meta de reducir contaminantes, si planteamos que en 2030 es posible llegar a incorporar del 15 a 20% de vehículos eléctricos de pasaje; esta cifra (el 3.5%) podría tenerse sin problema", comentó Eduardo Olivares Lechuga, asesor de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.

Olivares Lechuga recordó que China es líder mundial en circulación de autobuses eléctricos, debido a los incentivos que la nación otorga para acelerar la transformación de sus sistemas de transporte. "Ellos tienen fuertes subsidios a nivel nacional para este tipo de vehículos, además de subsidios locales y en las municipalidades, medidas que han servido para impulsar una transformación en tecnología y en política pública".

Como política de movilidad que disminuya efectos contaminantes, Eduardo Olivares dijo que en México existe consenso sobre la idea de que la electromovilidad puede resolver muchos problemas ambientales, como la contaminación de las grandes urbes, además de aportar acciones que lleven a cumplir los compromisos adoptados en el ámbito internacional para reducir los Gases de Efecto Invernadero.

Aun con esta postura, salvo el proyecto del Corredor Eléctrico del Eje 8 en la CDMX (que todavía no entra en funcionamiento), nuestro país no cuenta con un plan integral de transporte con energías alternas.

En este sentido, la especialista en movilidad Laura Ballesteros, opina que "la Ciudad de México necesita un plan de electromovilidad, tendencia que está cobrando fuerza en varias partes del mundo".

Francisco García Osorio, director de Movilidad y Transporte de la Comisión para el Uso Eficiente de la Energía, manifestó que:

> "Necesitamos invertir en incentivos por parte del gobierno y de la Industria automotriz, porque necesitamos que la tecnología esté al alcance de todos nosotros, necesitamos buscar vehículos híbridos".

LOS CONTRAS

Francisco García Osorio destacó que la movilidad a través de energía eléctrica aún es muy cara en nuestro país, porque en naciones asiáticas como China, han logrado evolucionar debido a que poseen la mano de obra y tecnología propia para sus vehículos. "El problema es que no siempre somos dueños de la tecnología, lo que nos representa altos costos, y esa es la diferencia de que los chinos se muevan tan rápido hacia la energía eléctrica, pues producen baterías y piezas, y tienen más de 100 empresas automotrices", dijo al reconocer que antes de que podamos ver un vehículo eléctrico o híbrido con un costo accesible en México, es necesario superar el rezago que existe en la industria y las autoridades para tener capacidad de inversión y más empresas de este tipo en nuestro país.

En una revisión cotejada en cuanto a modelos de vehículos híbridos que pueden funcionar para taxi, se tiene que, dependiendo la marca, en promedio los autos tienen un costo de 400 mil pesos para un vehículo híbrido y 500 mil para uno eléctrico, lo que se suma a la lista de los contras que hay para apostar a un servicio de transporte público masivo con esta tecnología, lo cual refuerza el comentario del especialista García Osorio, que se sintetiza en que México debe modificar su industria para tener mejores costos.

ALGUNAS APORTACIONES

El 30 de enero de 2017, en la CDMX entraron en operación un centenar de taxis híbridos con lo que se permitió la desincorporación de automóviles tradicionales del servicio público. De acuerdo con las autoridades locales, dicha sustitución generó una reducción de partículas contaminantes hasta en un 45%.

Hacia el mes de septiembre del mismo 2017, nuevas unidades se incorporaron a esta modalidad de vehículos híbridos, lo que en el año representó una incorporación de 500 unidades de similar tecnología.

La implementación de una nueva línea del Metrobús que entró en operación en el mes de marzo del año pasado, es otro ejemplo de aportaciones realizadas en favor de la movilidad.

El inicio de la Línea 7 con 90 unidades representó en la capital del país sacar de circulación de la Avenida Paseo de la Reforma a 330 unidades obsoletas, entre ellas 229 microbuses. Una de las principales características de los autobuses de esta línea es que cuentan con una norma de emisiones de alta tecnología, la cual los lleva a usar un diésel que no se tiene en el país, con menos de 15 partes por millón de azufre; el combustible se importa de Texas.

Respecto a la ampliación de la Línea 5 del Metrobús que va de San Lázaro a las Bombas en el sur de la CDMX, el Gobierno capitalino erogará 800 millones de pesos para concluir la construcción, la cual comenzaría a operar este mismo año.

La Jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum, pretende abrir más centros de verificación vehicular; en la capital hay 60 verificentros recientes, los cuales recibieron su concesión, e iniciaron operaciones en julio de 2018, durante la pasada administración, en sustitución de los que ya existían.

"Sí, tendremos nuevas convocatorias para verificentros, estamos trabajando junto con la Secretaría de Medio Ambiente" detalló Sheinbaum.

Acusó que hubo opacidad en la pasada administración en cuanto al mecanismo de asignar concesiones a los nuevos centros y quitarlas a los anteriores.

Aseguró que a lo largo del año serán muy estrictos, pero al mismo tiempo se abrirá la posibilidad para que haya más centros de verificación.

"Tenemos que estandarizar y hacer homogéneos los programas de verificación pasando los mismos límites y pasando la misma tecnología para dar certeza, no solo a los ciudadanos sino para mejorar las condiciones de calidad de vida de todos los que habitamos esta región", añadió Martín Gutiérrez Lacayo, coordinador ejecutivo de la Comisión Ambiental de la Megalópolis al pronunciarse sobre la medida que se ve necesaria para mejorar la calidad del aire.

Acapulco, Hidalgo y Puebla son algunos estados que han apostado por el reemplazo de unidades obsoletas por una gama de vehículos menos contaminantes organizadas bajo el esquema ruta-empresa con unidades tipo metrobús.

En el caso de Guadalajara, Jalisco, se realiza una intervención para que en unos meses sea inaugurada la Línea 3 del Tren Ligero o Metro como lo ha catalogado el gobernador de la entidad debido a sus características; se estima que beneficiará a 230 mil pasajeros por día.

LAS NECESIDADES

A pesar de que en la Ciudad de México y en diversos estados de la República se ha llevado a cabo la sustitución de transporte obsoleto por uno más eficiente y limpio, aún se encuentran en circulación más de 18 mil microbuses obsoletos y contaminantes cuyo periodo de vida útil ya se rebasó. Al respecto Claudia Sheinbaum Pardo, informó que se tiene prevista la sustitución de estos microbuses que tienen más de 25 años de antigüedad y que ya rebasaron su vida útil.

De acuerdo con la Jefa de Gobierno de la Ciudad de México, se requiere una inversión de más de 30 mil millones de pesos para la mejora y mantenimiento del Metro, una acción que sin lugar a duda apoyaría a desincentivar el uso del automóvil.

En su sitio oficial, la Organización de las Naciones Unidas expresa que "hacen falta grandes flujos de inversiones; estiman que para lograr un desarrollo sostenible se necesitan entre 5 y 7 billones de dólares anuales, y que buena parte de ese dinero debe servir para financiar la transición a una economía mundial baja en carbono y resiliente".

"Para satisfacer estas inversiones, debemos ir más allá de los métodos tradicionales de financiamiento y optar por alternativas creativas con una participación creciente y coordinada tanto del sector público como privado".

FINANCIAMIENTO CLIMÁTICO INTERNACIONAL

PARA LOS GOBIERNOS LOCALES: PROPUESTA PARA LA MODERNIZACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS TROLEBÚS EN LA CIUDAD DE MÉXICO

9° Premio Nacional de Transporte Urbano y Movilidad 2018

CATEGORÍA
PROYECTO
DE INVESTIGACIÓN
Y TESIS DE GRADO

MÓNICA VALTIERRA BRESTCHNEIDER

Durante los últimos 50 años, la forma en la que los estados nacionales y sus unidades subnacionales interaccionan entre sí y con otras instituciones globales, experimenta una transformación sin precedentes que permite, entre otras cosas, la inclusión de diversas problemáticas e intereses en las discusiones de la agenda política internacional, entre ellos se encuentran el cambio climático, la sustentabilidad y la calidad de vida en las ciudades.

A la par, emergen también algunas soluciones en forma de herramientas de cooperación y de mecanismos de financiamiento para proyectos y políticas públicas específicos. Actores como el Banco Mundial, el Fondo para el Medio Ambiente Global, el Fondo Verde para el Clima, el Banco Interamericano, entre otros, se movilizan para financiar propuestas en todos los niveles de gobierno, relacionadas con los acuerdos internacionales más importantes como el Acuerdo de París o los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

No obstante, uno de los actores involucrados en lograr la consecución de las metas trazadas en estos acuerdos, tiene limitadas opciones de acceso a estos recursos para así, implementar acciones que cubran las necesidades de sus habitantes y contribuyan a alcanzar los objetivos ambientales globales. Estos actores son las ciudades que, en su calidad de gobiernos locales deben contar con participación, apoyo y aprobación del gobierno nacional para aplicar a estos mecanismos de financiamiento y ejercer dichos recursos.

Esto no necesariamente es negativo, ya que coadyuva a dar certeza al diseño y posterior implementación del proyecto, así como un seguimiento del mismo para reportar sus resultados en materia de mitigación y adaptación que sumen a los logros del país. Sin embargo, en el caso de México, la estructura administrativa y política de la federación tienen características que la hacen burocrática, poco transparente y, en consecuencia, el país tiene una gobernanza nacional que dificulta la asignación de fondos internacionales para cubrir directamente las necesidades específicas de los estados y municipios.

Uno de los sectores, que a nivel local tiene mayor potencial de contribuir a cumplir los acuerdos de sustentabilidad de México, es el sector transporte, dado el registro que se tiene sobre emisiones del sector y el alcance que tiene en la vida diaria de los habitantes de las ciudades. Este sector tiene un alto potencial para mitigar emisiones e incrementar la resiliencia y calidad de vida en las grandes urbes, además de ser un foco de atención a nivel internacional, y en consecuencia de diversos actores.

Específicamente, para el tema de transporte sustentable y con el objetivo de proponer soluciones de financiamiento específicas para el Trolebús, dentro de las numerosas herramientas internacionales, es posible apuntar que para las entidades subnacionales sería mucho más práctico, rápido y menos costoso tratar de obtener recursos de las siguientes fuentes:

- 1 -

Lanzamiento de fondos verdes o climáticos para proyectos específicos que cuenten con certificación internacional. Dicho proceso, necesita una participación multinivel ya que los proyectos deben estar registrados y aprobados por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público; requiere también una coordinación entre diferentes dependencias del gobierno local y la participación de un banco comercial, aspectos que, son relativamente fáciles de cumplir cuando una ciudad cuenta con programas y líneas de acción climática y de transporte claramente trazadas.

- 2 -

Inscripción de los proyectos ante los fondos nacionales creados con propósitos de combate al cambio climático, al desarrollo sustentable y/o desarrollo de sistemas de transporte bajos en emisiones, particularmente el PROTRAM a través del PTTU cuyos recursos se conforman en una parte por fondos internacionales del Banco Mundial.

Dicho proceso también requiere de la participación de instancias federales como BANOBRAS, Secretaría de Hacienda y dependiendo del proyecto, de algunas otras secretarías como la de Comunicaciones y Transportes y la de Medio Ambiente. Sin embargo, al ser un mecanismo claramente definido y cuyo propósito es fomentar el desarrollo del transporte en zonas urbanas, el proceso de aplicación y aprobación significa menos trabas para los estados y municipios.

Con estos dos mecanismos de financiamiento, la modernización de las unidades del Trolebús sería un proyecto con altas posibilidades de recibir recursos, ya que recorre avenidas principales de la ciudad, tiene una alta interconexión con otros medios de transporte, sus emisiones son muy bajas comparadas con las de los medios de transporte que utilizan diésel para su funcionamiento como el Metrobús y los Autobuses y ya cuenta con infraestructura necesaria para su operación.

No obstante, para acceder a cualquiera de estas dos fuentes de financiamiento requiere de una reestructuración sobre la administración y operación del sistema por parte del STE para hacer del proyecto financieramente sostenible. Esto podría implicar un aumento en las tarifas del pasaje, para que esta medida tenga un menor costo político y no impacte a los usuarios del sistema, se sugiere un acercamiento con otros actores internacionales para que provean asesorías de calidad y conviertan el proyecto en atractivo para los inversionistas.

COTOBUSA

LA UNIÓN HIZO LA TRANSFORMACIÓN

REDACCIÓN: IVONNE ARRIAGA

Hace tres años, 108 unidades en su mayoría microbuses, fueron sustituidas por 52 vehículos Liner G de DINA de reciente generación, como parte del proyecto del Corredor Toreo Buenavista SA de CV (COTOBUSA) aseguró José Luis González Galán, Presidente del Consejo de Administración.

Al hacer un balance tras los primeros tres años de funcionamiento de lo que fuera la Ruta 28, González Galán menciona que si bien los ingresos no han incrementado exponencialmente al haberse conformado como empresa, tampoco se han visto reducidos, por lo que considera al corredor como una empresa con finanzas sanas.

"Hay que recordar que aún tenemos dos años de deuda, ya que las unidades que se adquirieron tuvieron un costo aproximado de dos millones 160 mil pesos a través de un crédito a pagarse a 5 años, por lo que los primeros tres años ya han sido cubiertos".

La idea de constituirse como empresa nació de la urgencia por sustituir las unidades que, a decir de González, ya se encontraban en mal estado y deterioradas; aseguró que en un inicio los 108 concesionarios que conformaban la ruta, no estaban convencidos de este proyecto, "quizá, el primer año te diría que seguían sin convencerse del todo, pero ya después de tres años, tomamos una buena decisión, no para el individuo que representa cada concesión sino para la colectividad", refiriéndose a los habitantes de la ciudad.

Los vehículos que circulan bajo el permiso de Corredor COTOBUSA tienen una capacidad para 90-100 personas; en promedio desplazan por día a 800 personas que multiplicadas por 52 unidades, dan un promedio de 41,600 pasajeros por día.

Al ser consultado el presidente del comité de administración sobre las ventajas que les da el operar bajo una modalidad de empresa, reconoció que el operador de las unidades tiene un ingreso ligeramente bajo en relación con el que tenía cuando conducía un microbús.

"En promedio, un operador obtiene actualmente siete mil pesos mensuales; sin embargo, el esquema de ruta-empresa les permite tener prestaciones de ley como seguridad social, vales, bonos, vacaciones y la posibilidad de adquirir una casa con un crédito y lo más importante no andarse correteando por el pasaje, lo que da mayor seguridad al usuario", comentó.

¿Está el gremio transportista dividido? se le consultó a González quien también en su momento fue dirigente de la Ruta 28, a lo que respondió "te diría que debemos ver intereses colectivos y no de una sola persona", de este modo exhortó a que los transportistas no tengan miedo al cambio, que se informen, traten de modernizarse y constituirse como empresa, lo que les da muchos beneficios, asentó.

Lo anterior fue comentado al hacer un recuento de los corredores que recientemente han surgido, citó el caso de éxito del Corredor COPATSA que unió a las rutas 1, 21 y 118, en una sola empresa y al corredor de la Ruta 2 que va de Chapultepec a Arboledas.

Entre las ventajas de conformarse como empresa, recordó que en el año 2016, Alejandro Luna, presidente de Autotransportes Urbanos Integrados S.A de C.V, presentó en una ceremonia las unidades que se habían de sumar a los nuevos corredores.

En el evento realizado en el zócalo capitalino, Luna destacó que generar fuentes de empleo formales, trascender el patrimonio con el tiempo y coadyuvar para hacer de nuestra ciudad un mejor espacio para vivir, son tres de los beneficios fundamentales al constituirse como empresa.

Los corredores que se sumaron a los ya existentes, fueron los de Pantitlán-Cuatro Caminos, Eje 4 Norte-Talismán y Tepalcates-San Antonio Abad, mediante los cuales se logró sustituir en 2016 a 648 microbuses por 177 autobuses de nueva generación a gas natural.

El 13 de noviembre de 2015, el entonces Jefe de Gobierno de la capital dio el banderazo de inicio como empresa al Corredor Toreo Buenavista S.A de C.V., COTOBUSA, conformada por concesionarios de la Ruta 28, para mejorar el servicio de transporte de pasajeros en el tramo Buenavista a Toreo.

El servicio es ofrecido con unidades con tecnología a gas natural, con lo cual se obtiene una reducción de 4 mil 300 toneladas anuales de Gases de Efecto Invernadero que producen el calentamiento global.

El corredor COTOBUSA tiene una extensión de 34 kilómetros y ofrece un horario de trabajo de las 5:00 horas a las 24:00 horas.

Las unidades están equipadas con cámaras de vigilancia, seguro de pasajero y rastreo vía satelital, así como radio de comunicación para atender eventualidades en tiempo real.

El recorrido del corredor se realiza en los tramos: Buenavista-Cuatro Caminos, Buenavista-Lomas de Sotelo, Metro San Cosme-Cuatro Caminos y Metro San Cosme- Lomas de Sotelo.

Transporte y Ciudad

LOS PROCESOS DE VALIDACIÓN PARA PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE MASIVO: ENTRE PROPÓSITOS DE ASOCIACIONES PÚBLICO-PRIVADAS Y ANÁLISIS DE FACTIBILIDAD

9° Premio Nacional de Transporte Urbano y Movilidad 2018

CATEGORÍA
PROYECTO
DE INVESTIGACIÓN
Y TESIS DE GRADO

EVERARDO CHIAPA AGUILLÓN

El acceso a financiamiento federal para el desarrollo de sistemas Bus Rapid Transit (BRT) conlleva un alto grado de compromiso (por no decir riesgo y responsabilidad) por parte de los gobiernos y de los concesionarios. No todo depende de la etapa operativa de los proyectos, sino de las causas que remiten el análisis a etapas prematuras de planeación, donde intervienen asociaciones público-privadas (APP) conformadas por gobiernos locales y concesionarios, y dependencias del orden federal con facultades de validación.

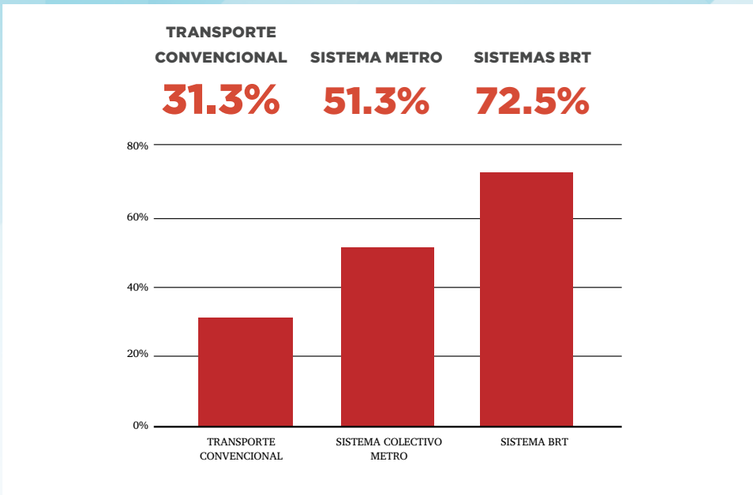
La experiencia en la incorporación del sector privado en proyectos de infraestructura pública para transporte urbano en México, ha dado cuenta de que no basta con el deseo aferrado por cambiar o introducir modalidades de transporte público, sino que, como condición previa, se requiere asegurar la sustentabilidad del servicio.

Pero ¿qué tiene que ver un modelo organizacional que combina entes públicos y privados en un mismo propósito, con la sustentabilidad del servicio de transporte? Mucho, pues, a final de cuentas (literalmente después de hacer cuentas), la responsabilidad sobre la calidad del servicio prestado y sobre las finanzas que lo sostienen recae en las decisiones que los individuos desde diferentes instituciones han tomado. No puede adjudicarse completa responsabilidad al gobierno promotor de un proyecto, como tampoco se puede hacer a la empresa o grupo de empresas concesionarias de su operación. De ahí que, como asociación, haya responsabilidades compartidas, entre las que se incluye todo tipo de riesgos: de diseño, de operación, financiero o hasta de fuerza mayor.

La opinión sobre los sistemas BRT de frente al transporte convencional, de acuerdo con la Encuesta Nacional de Calidad e Impacto Gubernamental 2017, es mejor en los casos donde coexisten ambos sistemas.

En general, para el total de las entidades federativas, el transporte convencional refleja una satisfacción de tan solo el 31.3% de la población. Por su parte, la opinión positiva (que refleja satisfacción o mucha satisfacción por parte de los ciudadanos) sobre los tres casos en los que opera un sistema metro[1] es apenas del 51.3%. La opinión al respecto de los sistemas BRT refleja, en promedio, un 72.5% de satisfacción. La lectura de esta información es que, por un lado, los sistemas BRT son una aparente solución al problema de movilidad urbana, que supera la forma de provisión del transporte de otras modalidades, pero, por otro lado, no logra una satisfacción total por parte de los usuarios.

[1]Ciudad de México, Guadalajara y Monterrey.



El problema radica, quizá, no en la implementación de modelos de BRT que sustituyan los medios convencionales de transporte, sino en el reacomodo organizacional para su efectivo funcionamiento. El paso del modelo hombre-camión a un esquema empresarial formal, requiere compromiso por adaptarse a las necesidades de gestión de un servicio que exige calidad. Pero tanto los conflictos al interior de las empresas concesionarias como el desajuste en sus finanzas han opacado el funcionamiento de las APP, restándoles crédito como una alternativa efectiva y funcional en sustitución de los medios de transporte cada vez más obsoletos. La baja competencia y los conflictos intraorganizacionales en este tipo de empresas son resumibles en un hecho concreto: las prácticas en espacios de poder que mantenían las familias concesionarias del antiguo servicio de transporte convencional fueron replicadas en la implementación de un sistema BRT.

Ahora bien, la tarea de justificar un proyecto recae en su promotor que, en el caso de los BRT mexicanos, son los gobiernos locales. Estos delegan la elaboración de los análisis costo-beneficio, por lo general, a empresas de consultoría, a fin de justificar técnica y financieramente su implementación. Sin embargo, existe evidencia empírica acerca de la subestimación de costos en proyectos de infraestructura para el transporte y de lo común que resulta sobrestimar su demanda. Si esta idea es sometida a comprobación en el caso de proyectos de transporte urbano en México, el argumento se sostiene. Ya sea por una u otra razón (subestimar costos o sobrestimar la demanda), los procesos de planeación y justificación de proyectos no resulta efectivo.

Si bien los proyectos de BRT en México se han gestado bajo modelos de APP, la Ley de Asociaciones Público Privadas parece no tener el alcance suficiente para regir la actuación de dichos híbridos organizacionales a nivel local. Por su parte, la Ley de Disciplina Financiera de las Entidades Federales y los Municipios, con sus más recientes modificaciones, exige que las APP deben ser inscritas en el Registro Público Único[2]. Esto con el objeto de presupuestar los gastos necesarios para cumplimiento de obligaciones y compromisos de pago, derivados de los acuerdos celebrados en una APP.

Con base en la experiencia de las políticas de movilidad urbana en México se deduce un hecho de relevancia: la posibilidad de que un sistema BRT o cualquier otro, una vez anunciado por un gobierno local, buscando sustituir el transporte convencional, es alta. A pesar de la existencia de requerimientos para la validación y aprobación de proyectos, por parte de dependencias federales cofinanciadoras, no se ha logrado una efectiva procuración de bienestar social en complemento de unas finanzas sustentables. Las fallas y desajustes que exhibe la prestación del servicio de transporte público urbano, sin embargo, no pueden ni deben ser atribuidos únicamente a los responsables de su operación que, en la mayoría de los casos, son empresas concesionarias y gobiernos estatales ligados organizacionalmente por medio de una APP.

[2]Contiene todos los Financiamientos y Obligaciones inscritos por los Entes Públicos.

El rompimiento en los esquemas financieros (diferencia entre lo previsto y lo observado) se remite necesariamente a la elaboración de análisis de factibilidad que subestiman los costos y sobrestiman la demanda del servicio. Tales estudios no han garantizado escenarios rentables, como es el caso de los sistemas de transporte masivo o integrado más recientemente implementados en México.

Sin duda, algo de lo más importante y aún pendiente por suceder es lograr eficiencia en las funciones y facultades de validación de proyectos infraestructurales por parte de las dependencias corresponsables de ello. Las políticas de transporte y movilidad, y de financiamiento para la infraestructura, no requieren un marco institucional-normativo distinto, sino el efectivo funcionamiento del existente, capaz de asignar responsabilidades en toda etapa del proceso de política pública que, sin duda, repercute en el bienestar de la ciudadanía.

Le pusimos un Segundo Piso a Reforma

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

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

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

ALEXANDER DENNIS

TRANSPORTÁNDOTE A UN FUTURO MEJOR

VOLVO BUSES 90 YEARS OF INNOVATION 1928-2018

VOLVO
B8R/LE

Hacia una red de transporte

Las ciudades necesitan una red de transporte público que movilice a las personas de forma confiable, segura y eficiente. Para ello, **Volvo** ofrece un rango de soluciones de movilidad que va desde autobuses hasta un ecosistema de transporte inteligente. Para nuestros clientes, **Volvo** es un socio de negocio de largo plazo. Nuestro portafolio renovado ofrece la máxima disponibilidad, alta eficiencia y óptimo costo total de propiedad. Así es que **Volvo Buses** te transporta a un futuro mejor.

Inmediato y al mejor costo

La gama de chasises **Volvo B8R** es la columna vertebral de un buen negocio de autobuses. Ya sea que necesites un autobús urbano o interurbano, el **B8R** superará tus expectativas. El motor **D8K Euro 6** permite bajar las emisiones contaminantes hasta en un 95% de NOX y 98% de PM de forma inmediata, al menor costo y sin necesidad de infraestructura nueva.

VOLVO BUSES 20 AÑOS MÉXICO

Volvo Buses. Driving quality of life

VOLVO