

www.pasajero7.com.mx

Pasajero7

Año 5
Núm.50
MARZO

Movilidad & Transporte



BRT

*Un sistema que llegó
para quedarse*

Ricardo Verdín
Una visión empresarial
del transporte

Presentan libro:
"Situación Actual del
Transporte Urbano en México"

Se gradúa segunda
generación de
transportistas en AOTP

invita al



El 7° CIT reunirá a Autoridades de los órdenes de gobierno federal, estatal y municipal; Organizaciones de transportistas, Empresas proveedoras de bienes y servicios al sector, Instituciones Académicas y de Investigación, Especialistas Nacionales e Internacionales, Organizaciones no Gubernamentales, Consultores y Usuarios.

Son Temas a abordar:

- Políticas públicas para el desarrollo urbano
- Movilidad y modernización del transporte
- Marco normativo
- Modos de transporte y modelos de operación y administración
- Esquemas empresariales para la prestación de servicio
- Financiamiento
- Sustentabilidad
- Seguridad vial
- Innovación tecnológica
- Energías convencionales y alternativas
- Inclusión y accesibilidad social.

Actividades Generales:

- Conferencias Magistrales
- Paneles Temáticos
- Talleres
- Exhibición Comercial
- Comparación de Tecnologías
- Visitas Guiadas
- Cultura y Recreación

Expoferia de la Tecnologías del Transporte:

- Vinculación de Clientes y Proveedores
- Exhibición de Bienes y Servicios
- Presentación de Productos
- Innovación y Oferta Tecnológica
- Demostraciones
- Exhibición de Buses

Con los objetivos básicos de:

- **Compartir experiencias**
- **Sumar voluntades**
- **Construir acuerdos**

Trabajamos por un mejor desarrollo de los centros urbanos y un crecimiento más equitativo.

ASISTE Y FORMA PARTE DE ESTE IMPORTANTE EVENTO

Entrada libre, previo registro en www.amtm.org.mx

**23, 24 Y 25 DE ABRIL DE 2015
CIUDAD DE MÉXICO**



FOTOS DE USO ILUSTRATIVO

Visite a su Concesionaria más cercana y conozca nuestros nuevos autobuses.

contacto@wvcamiones.com



**Camiones
Autobuses**



REDES SOCIALES

Dr. Atl No. 139
Col. Santa María la Ribera,
Delegación Cuauhtémoc,
México, D. F.
Tels. (55) 2974 2030,
2974 2031



Facebook
Asociación Mexicana de
Transporte y Movilidad



Twitter
@AMTM_AC

EDITORIAL

Las nuevas tecnologías vs el sistema tradicional

En los últimos meses, la controversia generada por la llegada de servicios como UBER han puesto de manifiesto dos temas sobre la mesa: Primero, que los usuarios de transporte individual demandan y están dispuestos a pagar por nuevos modelos de transporte que les aseguren una mejor experiencia de viaje. Segundo, el atraso que vive el sistema de taxis en las principales ciudades del país.

Ambas posturas tienen argumentos sólidos. Por un lado, estas empresas que ofrecen conectar a personas a través de una solución tecnológica para que intercambien bienes y servicios entre particulares, encuentra su fortaleza en un servicio diferenciado con un enfoque de calidad y atención al cliente/usuario, donde su argumento principal, y es ahí donde surge la controversia, es que no se consideran como transporte público.

Por otro lado, los taxis, gremio afectado a lo largo de décadas por una regulación excesiva, muchas veces dispereja y quienes han sufrido competencia desleal de taxis "pirata", ven en los servicios como UBER una nueva forma de competencia, también "pirata", ya que no existe un marco jurídico en el que se base su existencia como proveedor de servicios de este tipo.

Más allá de quién tenga la razón en esta controversia, la llegada de servicios como UBER, pone de manifiesto la necesidad imperiosa de modernizar y eficientar el servicio de taxis en el país, tarea que no es responsabilidad solo de los taxistas, sino de las autoridades quienes durante años, han dejado de lado la profesionalización de este sector.

El reto para los gobiernos a donde han llegado este tipo de servicios es mayúsculo, ya que no pueden ignorar la demanda de un grupo de la sociedad y su legítimo derecho de escoger el servicio que más les satisfaga, pero tampoco pueden dejar en el desamparo al gremio de taxistas, quienes viven día a día mayor competencia, perciben menores ingresos y ven en riesgo su patrimonio.

Sería riesgoso caer en la tentación de prohibir en las ciudades nuevas formas para que la gente se transporte, ya que hoy puede ser UBER la manzana de la discordia, pero después será otro el modelo que rompa los paradigmas en este servicio. El objetivo debe ser dotar de herramientas flexibles a los sistemas tradicionales para que puedan enfrentar de manera competitiva las nuevas soluciones que la tecnología seguirá ofreciendo al mercado. Detener la innovación, el desarrollo y la globalización en los servicios, se antoja sumamente complicado.

FERNANDO SÁNCHEZ / Director Editorial
fernando.sanchez@pasajero7.com.mx



06



08



10



14



16



26



30



32

CONTENIDO



- 06 En opinión de:**
 - Ángel R. Molinero Molinero: El reto de las inversiones en transporte público.
- 08**
 - Arq. Francisco Romero: El papel del transporte público en las ciudades mexicanas.
- 10 Los expertos recomiendan**
 - Más allá del precio, Costo Total de Operación (TCO)
- 11 Breves de la Industria**
- 12 Breves Nacionales**
- 14 Cobertura Especial DF/Edomex**
 - Presentan libro: "Situación Actual del Transporte Urbano en México".
- 16 Reportaje Especial Nacional**
 - BRT, un sistema que llegó para quedarse.
- 22**
 - SIT Optibús, el éxito de un sistema integrado.
- 24**
 - Todo un camino de aprendizaje, el trayecto de Operadora Macrobús.
- 26 Unidad del mes**
 - El autobús del CRIT Occidente, unidad de apoyo para el traslado de pacientes.
- 28 Breves DF/Edomex**
- 30 Entrevista Jalisco**
 - Ricardo Verdín, una visión empresarial del transporte.
- 32 Cobertura Especial Jalisco:**
 - Se gradúa segunda generación de transportistas en AOTP.
- 34 Breves Jalisco**

En opinión de:

Ángel R. Molinero Molinero

Director de Urbanismo y Sistemas de Transporte (USTRAN)
molinero@ustran.com



El reto de las inversiones en transporte público

Las 93 ciudades metropolitanas del país requieren realizar inversiones en materia de transporte público en los próximos ocho años del orden de los 88 mil millones de dólares, según se reporta en una publicación reciente difundida por la Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad. Esta magnitud nos permite visualizar, no el rezago, sino el reto que enfrenta el sector transporte público para solo atender las necesidades que hoy en día, ya requerimos para prestar un servicio digno, confiable y de calidad, a poco más de 99 millones de viajes persona día.

A su vez, estas inversiones centran su atención en las mejoras operativas en ciudades con menos de 500 mil habitantes y la participación progresiva en la inversión en carriles confinados para autobuses y en el transporte férreo (tranvías, tren ligero, metro), en aquellas ciudades mayores a esta meta de población. Es por ello deseable que ciudades con poblaciones por arriba de los 500 mil habitantes, inicien un proceso de planeación formal y búsqueda de recursos que les permita acceder a sistemas de transporte masivo.

Estas estimaciones presentadas hacen necesario contar para el año 2020, con 48 nuevas líneas de transporte férreo y dedicarle, del monto de inversión antes señalado, el 33%; la construcción de 94 nuevas líneas de autobuses o trolebuses con un derecho de vía confinado longitudinalmente y que representa el 11% de la inversión anotada, y el monto de inversión restante dirigido a la atención y mejora a la operación y equipamiento en poco más de 4 mil rutas de autobuses de todo el país.

Los niveles de viajes per cápita que se presentan en estas 93 metrópolis y que se ubican en el orden de 0.78 viajes por cada habitante registrado, así como la estimación de los montos necesarios para su atención, parten de dos aspectos fundamentales a tomar en cuenta. Un primer elemento que se consideró dentro de la publicación, ha sido el utilizar una gama de modos de transporte que permitan transportar adecuadamente al ciudadano dentro de los rangos de capacidad que cada uno de ellos maneja y por otra parte, el mantenimiento del reparto modal actual.

También, el documento centra su atención en las 35 ciudades del centro del país, dirigiendo el 35% de dicha inversión a satisfacer las necesidades apremiantes de mejora en la movilidad de estas ciudades, mientras que la Zona Metropolitana del Valle de México, Guadalajara y Monterrey presentan un reto de inversión del orden de los 25 mil millones de dólares. En conjunto, las 29 ciudades fronterizas y del norte del país que fueron analizadas, deben invertir en sus sistemas de transporte público 19 mil millones de dólares, planteando a su vez, inversiones del orden de 9 mil y 5 mil millones de dólares para las ciudades metropolitanas del sur y turísticas del país, respectivamente.

El reto planteado es enorme y conmina a sumar esfuerzos entre transportistas y autoridades, para encontrar e idear fórmulas novedosas que permitan financiar, en tan corto plazo, los requerimientos de un sector, muchas veces olvidado, pero que normalmente está en boca de todos.



ustran

Urbanismo y
Sistemas de Transporte
S.A. de C.V.

AMTM
Asociación Mexicana de
Transporte y Movilidad

SITUACIÓN ACTUAL DEL TRANSPORTE URBANO EN MÉXICO

Ángel R. Molinero Molinero

Puede adquirir el libro en Dr. Atl 139, Col. Santa María la Ribera,
Delegación Cuauhtémoc, México D.F., C.P. 06400.

Para mayor información, marque a los teléfonos
(55) 29 74 20 30 y (55) 29 74 20 31
o contacta a la asociación a través de sus redes sociales:



Facebook
Asociación Mexicana de
Transporte y Movilidad



Twitter
@AMTM_AC



En opinión de:

Arq. Francisco Javier Romero Pérez
Proyectos AOTP
arqrompe@gmail.com



El papel del transporte público en las ciudades mexicanas

De no llevar a cabo acciones contundentes en el transporte público y en la restricción del vehículo particular, el colapso vial será una realidad en las ciudades de México.

ARQUITECTO FRANCISCO JAVIER ROMERO PÉREZ



De acuerdo a la información proporcionada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), en México se realiza un consumo per cápita de gasolinas mayor al de otros países con un nivel de desarrollo similar e incluso superior a algunas naciones industriales. El consumo per cápita de gasolina en el país es mayor en 22% que el de Alemania, 71% más que el de Italia, 103% al de Chile, 141% al de España y Francia, 192% al de Argentina y 242% al de Brasil. Datos alarmantes que nos hacen reflexionar, para juntos, sociedad y gobierno, cambiar nuestra forma de movernos. Recordemos que las más de 30 ciudades que por su número de habitantes son consideradas las más importantes del país, en el 2010 tenían más de 20 millones de vehículos particulares consumiendo espacio, tiempo e hidrocarburos.

Un estudio presentado por el ITDP en 2012, asegura que el crecimiento del número de vehículos en México es 3 veces mayor que el crecimiento de la población, esto nos indica que para 2030, se estima que nuestro país tendrá cerca de 70 millones de vehículos demandando espacio y combustible para mover a la población. Podemos imaginarnos, entonces, que cualquier ciudad de las más importantes del país que hoy habitamos, dentro de 15 años duplicará el número de vehículos en circulación.

Cualquier político, técnico o ciudadano con un poco de respeto a la vida humana, de manera obligada debe hacer una pausa

en el camino y revisar las opciones que pudiéramos ofrecer a las ciudades, y la verdad, solo tenemos dos: la primera, será continuar promoviendo y utilizando sin restricciones el uso del transporte privado, y la segunda, promover una movilidad que se base en una red integral del transporte público; esta última permitirá reducir la dependencia hacia el uso del automóvil. Recordemos la historia de las ciudades, que nos dice que conforme sus habitantes se van enriqueciendo, los problemas de movilidad se van incrementando.

Las ciudades que estamos construyendo están pensadas para las nuevas producciones de vehículos, para que estos tengan espacio por donde circular adecuadamente con el menor contratiempo posible y estacionarse cerca de sus destinos. Dejemos esa apocalíptica visión que solo nos llevará a la construcción de más calles, al incremento de muertes y accidentes en las vías públicas, a una mayor contaminación ambiental, al incremento del tiempo requerido para desplazarnos y regresemos a las ciudades que ofrecían una buena calidad de vida para los viandantes. ¿Cómo lograr esta nueva visión?. Los gobiernos deben ser los principales promotores de que el sector transporte se conforme de empresas sólidas, por lo que deberán de mejorar la infraestructura actual (recubrimientos, señalamientos, dispositivos de control), tarifas adecuadas a costos de operación y trámites expeditos y transparentes, personal capacitado y cambiar el concepto de desarrollo urbano que hasta el día de hoy estamos practicando, donde el transporte público, el caminar, andar en bicicleta, patines y patineta, no es una prioridad para los urbanizadores, ya que ese espacio no les reditúa algún beneficio económico.

No permitamos que la historia se repita en nuestras ciudades. Hagamos que los poderes ejecutivo y legislativo, tanto

a nivel nacional como estatal, apuesten al transporte público como detonador de la transformación de nuestras desvaloradas ciudades; la experiencia nos dice que los principales beneficios que se obtienen con la promoción, impulso y desarrollo de una red integral de transporte en las ciudades de México son:

PRIMERO. Reducción del número de vehículos particulares.

SEGUNDO. Reducción del consumo de hidrocarburos no renovables.

TERCERO. Reducción del congestionamiento vehicular.

CUARTO. Reducción del número de accidentes y muertes por percance de vehículos.

QUINTO. Mejorar la movilidad de las personas más vulnerables.

SEXTO. Mejorar la calidad de vida.

Finalmente, el sector transporte debe saber que es muy importante para las ciudades de México, el contar con una ley de asentamientos humanos, que considere todas las funciones urbanas; que sea robusta y que permita controlar los crecimientos no deseados.

Recordemos que esta ley vio la luz en 1976 y ha sido actualizada, en 1981 y 1993, con un número importante de iniciativas sin aterrizar. Los que investigamos las ciudades, sabemos que su texto principal y sus reformas, hoy, son obsoletos; los retos que viven las ciudades no están consideradas en esa norma. Las funciones urbanas, como la movilidad, deben ser parte importante de esa ley y marcar el derrotero que deben seguir las autoridades para transformar la calidad de vida de nuestras ciudades.



“Elegimos Mobil Delvac™ porque obtenemos grandes ahorros”

EMPRESA: Transportes Potosinos
NOMBRE: Ariel Amamani
TÍTULO: Gerente Nacional de Servicio
UBICACIÓN: Guadalajara, Jalisco
CANTIDAD DE UNIDADES: 150 tractocamiones
¿POR QUÉ ELIJO MOBIL DELVAC™?: Porque hemos logrado extender nuestros periodos de drenado de los 25,000 km a los 35,000 km utilizando sólo un producto para nuestra flota mixta, obteniendo ahorros que confirman el desempeño de Mobil Delvac™ 1300 Super. Para obtener más información consulta a tu mecánico o visítanos en mobildelvac.com.mx

Mobil Delvac™
Larga Vida Para Tu Motor



Los Expertos recomiendan

UNA SECCIÓN ESPECIAL DE PASAJERO 7



Alejandro Benito, Especialista en Planeación de Producto Autobuses Mercedes-Benz

“Autobuses Mercedes-Benz ofrece a los propietarios de unidades de transporte de pasajeros reducir su Costo Total de Operación (TCO), a través de un menor consumo de combustible, con unidades aerodinámicas construidas con estructuras ligeras, costos de servicio y de mantenimiento competitivo, apoyo remoto para el diagnóstico de fallas, rescate carretero todos los días del año, mayor valor de reventa en el mercado y esquemas de financiamiento flexibles con plazos de hasta 72 meses; lo que representa ahorros significativos en la operación de las unidades”.

ALEJANDRO BENITO

Especialista en Planeación de Producto Autobuses Mercedes-Benz

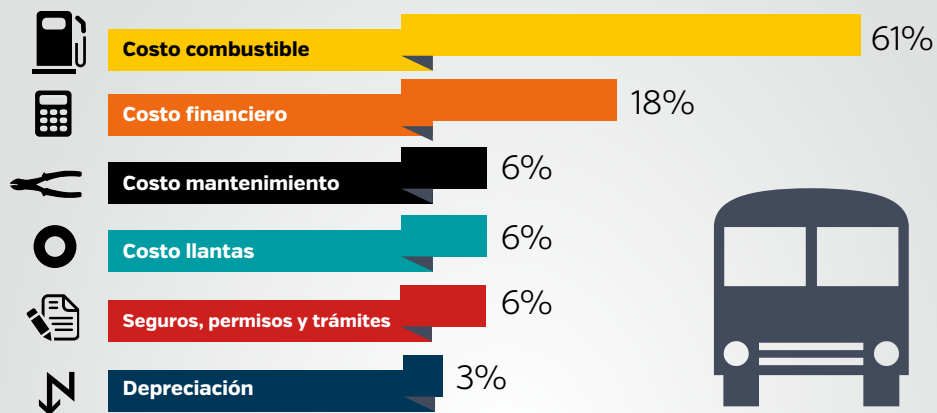
Alejandro Benito Corona

Ingeniero Industrial y en Sistemas Organizacionales por la Universidad La Salle México. Especialista de Planeación de Producto, experto en Requerimientos de Mercado y nuevos desarrollos. Consultor de estrategia de negocio a nivel internacional enfocado en el mercado de autobuses. Entusiasta restaurador de autos clásicos.

MÁS ALLÁ DEL PRECIO COSTO TOTAL DE OPERACIÓN (TCO)

El precio de venta de un vehículo está muy lejos de ser el único número que se debe analizar a la hora de comprarlo. Lo cierto es que desde el costo de depreciación, el combustible, el seguro, el mantenimiento y los gastos de administración, van sumando hasta dejar un pago mensual que quizá nunca habías analizado.

Para entender el verdadero costo y valor de los autobuses, el equipo de Mercedes-Benz analizó todos los costos relacionados con la propiedad de una unidad, desde el momento de la compra, a través de su operación y mantenimiento y hasta el momento en que deja de ser posesión de su dueño.

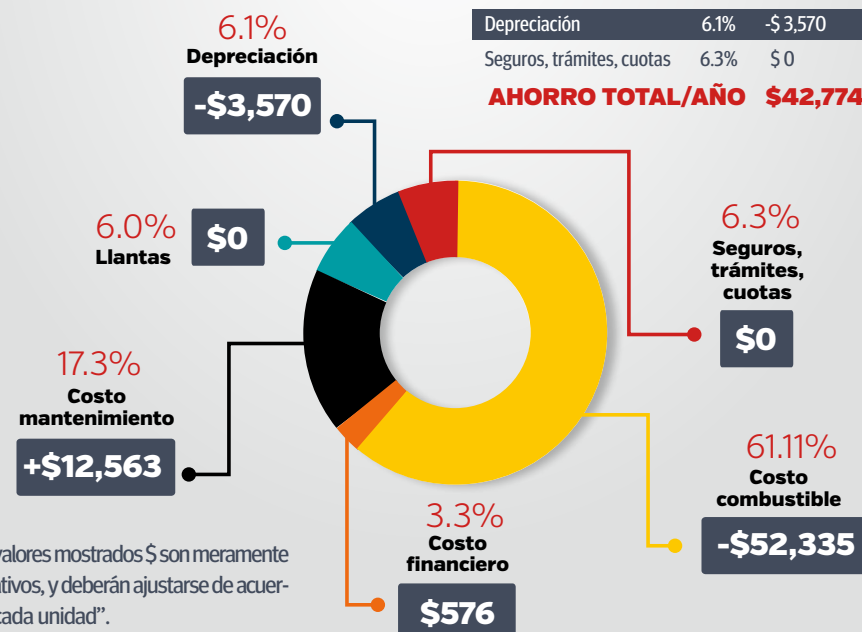


CONCLUSIÓN

Se debe analizar la propuesta de valor en el TCO completo y no dejarse llevar por apariencias.

Costo de combustible	61.11%	-\$52,335
Costo financiero	3.3%	\$576
Costo de mantenimiento	17.3%	+\$12,563
Llantas	6.0%	\$0
Depreciación	6.1%	-\$3,570
Seguros, trámites, cuotas	6.3%	\$0

AHORRO TOTAL/AÑO \$42,774



*Los valores mostrados \$ son meramente ilustrativos, y deberán ajustarse de acuerdo a cada unidad”.

Scania Top Team, los mejores técnicos trabajan en equipo



En sus instalaciones de la ciudad de Querétaro, Scania realizó el “Scania Top Team”, una competencia entre técnicos de los talleres de servicio de la marca, en la que demostraron sus habilidades técnicas, conocimiento de los productos, profesionalismo y trabajo en equipo.

El “Scania Top Team”, constó de varias etapas, en las que participaron 17 equipos de mecánicos de todo el país. Durante el evento, el equipo “Scania Power”, de Monterrey, resultó el ganador elegido para representar a Scania México en la final regional de las Américas, que se llevará a cabo en Argentina el próximo mes de mayo.

Man Truck & Bus México celebra crecimiento

La armadora Man Truck & Bus México celebró el incremento del 50% en las ventas de Volksbus, gracias a la comercialización de 766 chasis en 2014.

Con lo anterior, la marca está registrando el mejor año en su operación mexicana, pues solamente en midibuses, tiene una participación en el mercado de un 62%, es decir, 502 unidades de un total de 806, lo que representa un incremento del 11% en este segmento, con respecto a 2013. Con este crecimiento, Man Truck & Bus México, confirmó la madurez de la compañía, que está cumpliendo diez años de actividad y planea impulsar el mercado con puntos de venta en todo el país, ofreciendo una cartera completa de camiones y autobuses que respondan las necesidades del cliente.



Dina Ridder E, el nuevo trolebús de Guadalajara

En Guadalajara, se presentaron las nuevas unidades Dina Ridder E, que sustituirán los viejos trolebuses que circulaban por la ciudad. El trayecto que recorrerán estas nuevas unidades será de 18.10 kilómetros por la Ruta 400 y de 20.40 km por la Ruta 500.

La unidades Dina Ridder E cuentan con frenos ABS, baja emisión de ruidos, puertas más anchas y mayor altura para confort para los pasajeros, además de espacios y adaptaciones para personas en sillas de ruedas, y equipo de alta tecnología amigable con el medio ambiente.



“Vistas 360”, de Mercedes-Benz

Mercedes-Benz Autobuses presentó la nueva herramienta para su página web, “Vistas 360”, una aplicación más para conocer a fondo las unidades Boxer, Boxer OF, Torino OH, Viaggio 1050 y Paradiso 1200. Con esto, se pretende que los clientes puedan apreciar a detalle los autobuses.

La herramienta se encuentra en la página principal de Mercedes-Benz <http://www.autobusesmercedesbenz.com.mx>, donde con solo un click en la unidad deseada, dará comienzo una experiencia que permitirá tener una mejor visión del exterior, pero también del interior de la unidad. De esta forma, las “Vistas 360” de Mercedes-Benz Autobuses permiten visualizar centímetro a centímetro y, de esquina a esquina, cada una de las unidades para explorar sus detalles.





PRESENTAN AUTOBÚS DE PRUEBA PARA RUTA TRONCAL EN TIJUANA

El gobierno municipal de Tijuana, Baja California, presentó la unidad de prueba de los autobuses que ofrecerán el servicio a los tijuaneños con la nueva ruta troncal.

Durante dicha presentación, se destacó que las vialidades por donde se determine que circule esta ruta, serán rehabilitadas para dicho proyecto. Posteriormente, el Director del Sistema Integrado de Transporte (SIT), Armando Ismael Carrasco Ávila, montó un simulacro de cómo funcionarán las unidades de transporte público y las estaciones de pasajeros, a fin de mostrar a los ciudadanos el uso que se le dará a las vialidades en cuanto al flujo de peatones, espacios de estacionamiento y circulación vehicular.



SE APRUEBA NUEVO REGLAMENTO DE TRÁNSITO Y MOVILIDAD EN PUEBLA

Recientemente fue aprobado el nuevo Reglamento de Tránsito y Movilidad que dota de garantías y obligaciones a todos los usuarios de las calles de la ciudad de Puebla, al tiempo que reconoce el derecho de preferencia para peatones y ciclistas, ante los automovilistas. Entre las modificaciones al Capítulo 10 del Código Reglamentario para el Municipio de Puebla (COREMUN), se puntualiza la implementación de la infracción digital, mano dura al atropellamiento, revisión de paradas indebidas del transporte público y el fortalecimiento al derecho de accesibilidad universal para personas con discapacidad.

➔ Puebla, finalista para el Desafío de Ciudades

La ciudad de Puebla fue elegida finalista del “Desafío de Ciudades de la Hora del Planeta”, una iniciativa del Fondo Mundial para la Naturaleza [WWF, por sus siglas en inglés], en colaboración con el ICLEI-Gobiernos Locales por la Sustentabilidad, al ser una de las 47 localidades más sostenibles del mundo, que lideran el camino hacia la mejora de las ciudades para un mejor planeta.

Entre las ciudades mexicanas elegidas para participar en este desafío, están, además, Hermosillo y Toluca, por sus acciones y compromisos en alumbrado público, movilidad sustentable, reciclaje y manejo de residuos. Entre los proyectos futuros de la capital poblana, se encuentra un nuevo programa de renta de bicicletas, además de la expansión del sistema de autobuses para el transporte público. Otra de las iniciativas es evaluar la producción de energía a partir de residuos y gases de los rellenos sanitarios.



Puebla utiliza la herramienta internacional TRACE, para medir, regular y promover el uso eficiente de la energía en toda la ciudad.

El “Desafío de Ciudades de la Hora del Planeta”, contó con la participación de 163 ciudades en 16 países. Un grupo compuesto por expertos del WWF y el grupo consultor Accenture, seleccionó a las localidades finalistas de cada país, considerando su visión a largo plazo, innovación y la atención a los retos que afectan a sus ciudades.

➔ En Oaxaca, ICAPET, certificador de operadores del transporte público

El Instituto de Capacitación y Productividad para el Trabajo del Estado de Oaxaca (ICAPET), capacitará y certificará a operadores del transporte público con la finalidad de que los usuarios tengan mayor calidad de servicio.

En la primera etapa de este programa, a través de la firma del convenio con la Secretaría de Vialidad y Transporte (SEVITRA), el ICAPET capacitará a 200 conductores de autobuses urbanos y certificará el estándar de competencia a quienes aprueben satisfactoriamente cada uno de los requisitos.

El programa de capacitación comprende temas sobre vialidad y turismo e incluye clases de inglés.



➔ En León, reconocen a los mejores operadores

La Dirección de Movilidad de León, Guanajuato, reconoció el trabajo de 54 operadores del transporte público del mes de enero.

Para elegir a los mejores conductores, se tomaron en cuenta varios factores, como que toda su documentación esté en regla, la disciplina y tiempos de frecuencia en recorridos.

Durante el reconocimiento, estuvieron presentes Amílcar López, Director de Movilidad, y Luis Fernando Gómez, Secretario del Ayuntamiento de dicha entidad; así como los presidentes de varias líneas de autobuses.

➔ Colocarán centros de abastecimiento de gas natural en San Luis Potosí



El titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Gobierno del Estado de San Luis Potosí, Martín Joel González de Anda, informó que se encuentran en pláticas avanzadas para implementar un centro de abastecimiento de gas natural en la zona de transferencia del transporte público, para que puedan hacer recargas los nuevos autobuses de piso bajo que circularán por los carriles preferentes que serán licitados durante este mes.

“Se están teniendo reuniones con directivos de una empresa que se dedica a la distribución del gas natural y la idea es que a lo largo de los corredores preferentes, haya estaciones de servicio de este hidrocarburo para el abastecimiento de estos autobuses de piso bajo”, explicó el funcionario.

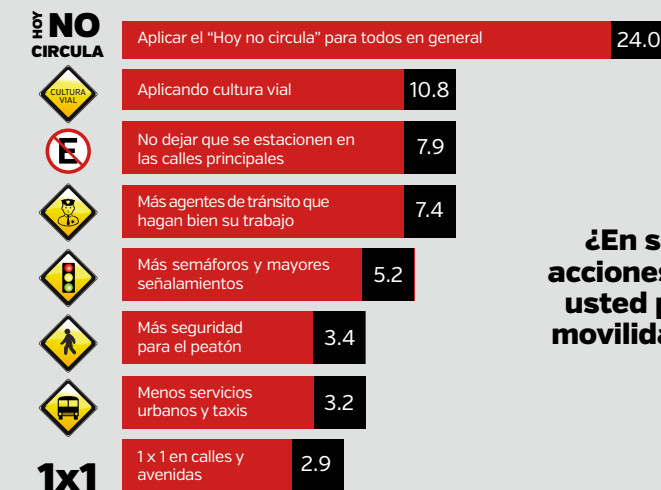
También señaló que en el proyecto integral, son nueve los corredores de este tipo que se están estableciendo en la ciudad, pero por lo pronto solo se está en condiciones de iniciar con dos rutas, a través del financiamiento de BANOBRAS, con la finalidad de que antes de que concluya la administración, al menos uno de los corredores ya esté operando.

➔ En Veracruz, nueva movilidad

Luego de que las encuestas realizadas por la Universidad Veracruzana, [UV], y el Grupo Consultor Santoyo, arrojaran que solamente dos de cada 10 ciudadanos se oponen a su aplicación, este mes comenzará la primera fase del Plan de Movilidad en Xalapa, informó el Secretario Técnico del Consejo de Movilidad del municipio, Alfonso López Pineda, quien explicó que dicha fase, iniciará con el cambio de sentido de avenidas, con su debida señalética.

De acuerdo con el regidor, Heriberto Ponce Miguel, titular de la Comisión de Tránsito y Vialidad, en Xalapa hace falta una reingeniería total a la movilidad y fomentar el uso racional del automóvil.

El Plan de Movilidad de Xalapa, es parte de las acciones acordadas por el Consejo de Movilidad Urbana, en junio del año pasado.



¿En su opinión que acciones implementaría usted para mejorar la movilidad de la ciudad?

➔ En Querétaro, buscan recursos federales para carril confinado

Luego de que la Secretaría de Desarrollo Urbano y Obras Públicas de Querétaro (SDUOP), anunciara que para antes de terminar el mes de febrero, estarían presentando el proyecto ejecutivo del carril confinado para transporte público Red Q, a pesar de que no se cuente con los recursos financieros que requieren, Jorge López Portillo Tostado, Secretario de

Gobierno de la entidad, precisó que tienen prácticamente listo el proyecto ejecutivo, sin embargo, esta es una primera etapa para tratar de conseguir recursos federales que permitan su realización. “El proyecto ya está preparado. Está consiguiéndose el financiamiento para las dos primeras unidades”, puntualizó.



PRESENTAN LIBRO

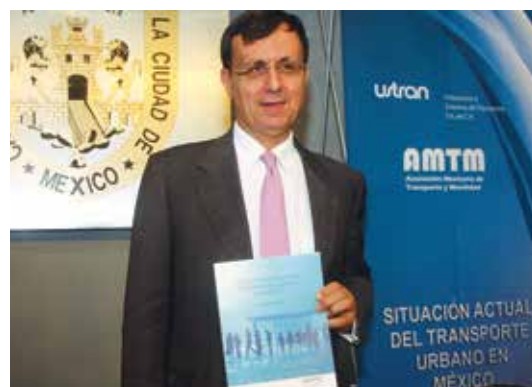
SITUACIÓN ACTUAL del transporte urbano en México



En una exitosa mancuerna conformada por la Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad [AMTM] y la empresa Urbanismo y Sistemas de Transporte S.A. de C.V. [USTRAN] fue presentado el libro Situación Actual del Transporte Urbano en México.

De la autoría del ingeniero Ángel Molinero Molinero, se presentó la publicación Situación Actual del Transporte Urbano en México, una investigación en la que se abordan temas referentes al transporte público, la circulación urbana, las tarifas y los ingresos, desarrollados en 5 capítulos en los que el transporte público y la movilidad son el eje central de la investigación.

¿Cómo y de qué manera el tema de la movilidad en México representa un fenómeno social? y ¿Cómo está el fenómeno del transporte urbano en el país en sus diferentes variantes?, son algunas de las interrogantes de esta investigación que, en opinión de Molinero Molinero, servirá de consulta para estudiantes, consultores, transportistas y autoridades gubernamentales, ante la evidente carencia de información y estadística que actualmente puede observarse en el sector.



“Se requiere de un cambio de mentalidad y coordinación entre los tres niveles de gobierno para mejorar la situación del transporte en nuestro país”.

ÁNGEL R. MOLINERO MOLINERO

Director de Urbanismo y Sistemas de Transporte (USTRAN)

Durante la presentación del libro, el autor explicó que hace falta un cambio de mentalidad para poder hacer más eficiente el sistema de transporte en nuestro país, ya que la falta de coordinación en los tres niveles de gobierno impide la homologación de los marcos legales, lo que ha derivado en la falta de certeza jurídica y de seguridad legal en el tema. Agregó que es necesario reducir los tiempos de recorrido y contar con un sistema de movilidad que induzca a no tener más de 1 automóvil por cada 3 habitantes; así como una accesibilidad del 100% a cualquier modo de transporte motorizado y reparto modal que favorezca el transporte público.

En el libro “Situación actual del transporte urbano en México”, el investigador analiza las situaciones de movilidad de 93 ciudades mexicanas y cómo 40 de ellas están a punto de colapsar en la movilidad de bienes y personas. Precisa que para contar con sistemas de transporte afines al desarrollo de las ciudades, se requeriría una inversión mínima de 88 mil millones de dólares, distribuidos en infraestructura ferroviaria, construcción de carriles confinados, corredores viales y sistemas BRT, principalmente, y demuestra la lógica de cambios que deben realizarse para lograr una movilidad integral con las acciones indispensables para conseguir la misma integralidad con el desarrollo urbano y el medio ambiente. Asimismo, detalla la deficiencia del marco legal en México que obstaculiza la toma de decisiones en temas importantes como la tarifa o las concesiones del transporte público, frenando la modernización del mismo, entre otros tópicos más.

Adelantarse a los tiempos evitaría un futuro colapso

■ JESÚS PADILLA ZENTENO

Durante su participación en el evento, Jesús Padilla Zenteno, Presidente de la Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad, indicó que derivado de esta investigación y de experiencias propias, en México se requiere de 88 mil millones de dólares para mejoras del transporte público e hizo un llamado a las autoridades, para llevar a cabo acciones que permitan tener modelos de desplazamiento más eficientes. Asimismo, aseguró que, infortunadamente, existe un gran rezago en este sector, el cual debe de ser atendido lo más rápido posible para evitar un colapso de movilidad y precisó que es necesario adelantarse a los tiempos.

Padilla Zenteno destacó también que hasta el momento las políticas públicas en materia de movilidad se han escrito desde el automóvil, de ahí que no sean acordes con las necesidades de las mayorías, a propósito de la actual inversión de recursos destinados a la construcción de vialidades para automóviles, en contraste con la baja inversión que se dirige al transporte público.

Prevenir soluciones, ante un crecimiento demográfico desmedido

■ ERIK VITTRUP CHRISTENSEN

Erik Vittrup Christensen, representante en México de la ONU-Habitat y quien fungió como moderador del panel durante la presentación, sostuvo que actualmente, la población urbana del mundo va en rápido crecimiento, pues actualmente asciende a 4 mil millones de personas, no obstante el número se duplicará en 2050, según proyecciones de la Organización de las Naciones Unidas. Por ello, destacó que será un reto prever cómo llevar un mundo urbano como el que se augura, para saber cómo nos vamos a organizar como sociedad, en busca de ciudades mejores conectadas, integradas, incluyentes y prósperas.



“Adelantarnos a los tiempos puede ser muy peligroso, pero más peligroso sería no buscar un cambio. Hay muchas visiones en materia de transporte pero no invertir en una visión de largo plazo será mucho más costoso para todos”.

JESÚS PADILLA ZENTENO

Presidente de la Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad



“Ciudades que no logran resolver sus retos, sus desafíos de funcionalidad urbana, están destinados a entrar en crisis y descomposición, y eso lo hemos visto en muchas ciudades y muchos países, donde la ciudadanía y los políticos no se han preocupado por estos temas a tiempo”.

ERIK VITTRUP CHRISTENSEN

Representante en México de la ONU-Habitat

Se necesitan ciudades mejor organizadas

■ MARIANA OCHOA CAMACHO

Durante su intervención en el panel, Mariana Ochoa Camacho, Directora de Estrategia de Movilidad Urbana Sustentable de la SEDATU, urgió a la construcción de políticas que contribuyan en la consecución de ciudades mejor organizadas, pues las sociedades del futuro no podrán seguir con los mismos patrones de consumo que prevalecen actualmente. Asimismo, se pronunció por el rediseño de ciudades compactas, planificadas, con sistemas de transporte eficientes y mayores espacios públicos.

“Es importante trabajar en la construcción de ciudades, más equitativas y prósperas que mejoren la calidad de vida de sus habitantes”.

MARIANA OCHOA CAMACHO

Directora de Estrategia de Movilidad Urbana Sustentable de la SEDATU

Es necesario el apoyo federal

■ BERNARDO BARANDA

Bernardo Baranda, Director para América Latina del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo [ITDP por sus siglas en inglés], realizó una dura crítica al gobierno federal al considerar que se tiene en el abandono a estados y municipios, en el tema de movilidad y transporte. “Contamos con un sistema no apto para nuestro siglo”, aseguró, además de resaltar que el tema de movilidad, después de la seguridad, es el tema que más afecta la calidad de vida de la población.

Trabajo en equipo

■ ARTURO MORENO

El Director Adjunto del Corredor Insurgentes, Arturo Moreno, manifestó que los problemas en el transporte público son añejos, además de que se encuentra rezagado y olvidado. “Es un tema en el que debemos de ponernos a trabajar en conjunto autoridades y sector transportista; es un tema que no debe dejarse de lado ni ser menospreciado”.

BRT

UN SISTEMA QUE LLEGÓ PARA QUEDARSE



tración de Corredor Insurgentes S.A. (CISA), en la Ciudad de México los beneficios de este sistema son contundentes: “La creación del primer sistema BRT en la ciudad de México, llamado Metrobús, modificó desde hace 10 años la forma de pensar la movilidad de la ciudad. Con ello ganaron la ciudad y sus habitantes, porque trajo consigo un transporte con un sistema integrado, que combina infraestructura vial especializada servicio programado, controlado rápido y frecuente entre origen-destino; y peaje automatizado

“El transporte público sustentable en México se encuentra en pleno desarrollo. Cada vez más ciudades mexicanas conocen las ventajas que representa su implementación y se deciden por esta alternativa eficiente. Hoy se cuenta con sistemas tipo BRT funcionando en distintas entidades del país y se tiene proyectada la puesta en marcha de sistemas de este tipo en otras entidades. Las indudables ventajas del sistema son ya una realidad para miles de personas diariamente”, comenta Padilla Zenteno. Sin embargo, la incorporación exitosa de este modelo de transporte representa importantes retos, situación que ha propiciado que no en todos los casos, este sistema genere los beneficios esperados.

EL SISTEMA BRT EN MÉXICO

Los sistemas BRT han sido ampliamente aceptados en nuestro país, debido a su bajo costo, en relación con otros medios masivos de transporte y por los beneficios que ofrece con su implementación.

Fernando Páez, Director de Transporte del CTSEmbarq México, reconoce que los beneficios asociados a la implementación de un Sistema BRT radican en una revalorización del suelo, la recuperación de espacios públicos

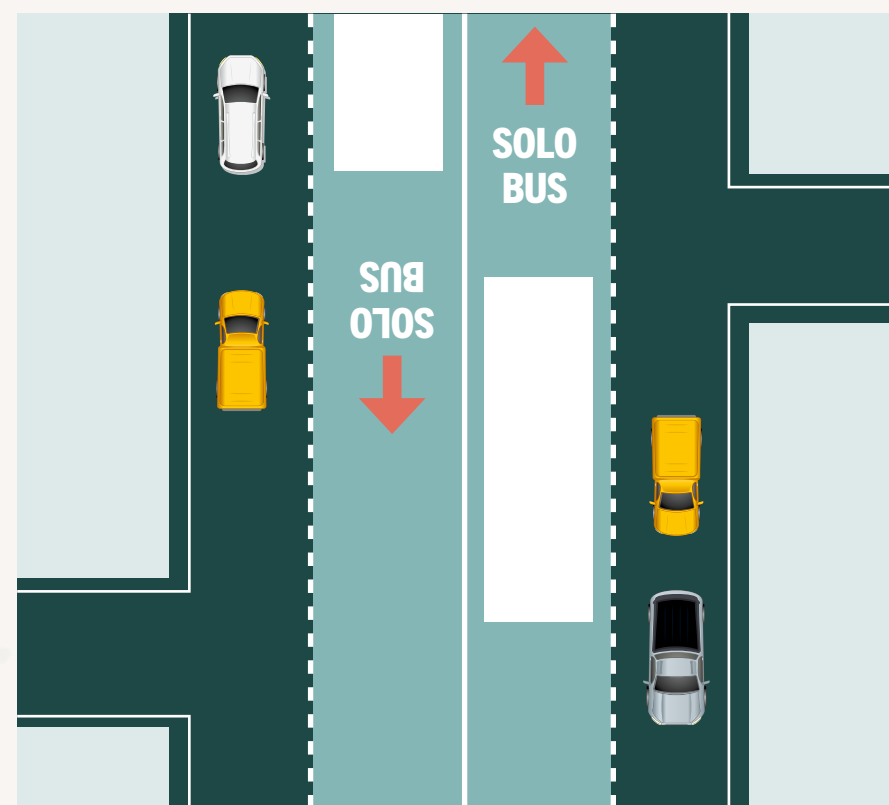
y en una mayor conectividad con diferentes puntos de la ciudad, por mencionar algunos. Además, señala que un Sistema Rápido de Transporte, si es bien logrado, promueve el desarrollo de vivienda, incluido el comercio alrededor del sistema, lo que genera un impacto urbano positivo.

Para Jesús Padilla, Presidente de la Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad (AMTM) y Presidente del Consejo de Adminis-

De acuerdo con las cifras de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, durante las últimas décadas, la población total de la región aumentó en más de 100 millones de habitantes. Este incremento demográfico ha provocado en las ciudades latinoamericanas un fuerte impacto en la calidad de vida de sus habitantes, quienes padecen las externalidades del congestionamiento vehicular, altos índices de contaminación y la pérdida de competitividad en estas regiones.

En busca de soluciones a dicha problemática y ante el alto costo de sistemas masivos de transporte como el metro, tren eléctrico o el tranvía, opciones más moderadas y sostenibles en la infraestructura de transporte han sido implementadas en diferentes ciudades del continente, siendo hasta ahora el más socorrido, el Sistema Rápido de Transporte (BRT por sus siglas en inglés).

Este sistema, que comúnmente se caracteriza por una infraestructura que prioriza la circulación del transporte público mediante carriles segregados, combina los atributos de sistemas de Metro y de autobuses, ofreciendo los beneficios de ambos.



Sobre los inicios de este modelo, Herbert S. Levinson, Profesor, Investigador y Consultor en Ingeniería de Tráfico y Planificación del Transporte, en su artículo “Bus Rapid Transit: An Overview”, refiere que los sistemas BRT surgieron en 1937, en la ciudad de Chicago, EE.UU., con la intención de sustituir líneas ferroviarias por servicios de autobuses expresos.

Sin embargo, hubo que esperar hasta la década de los 70 para que surgiera el sistema tal y como lo conocemos, y cuya referencia a nivel mundial, es el implementado en la ciudad de Curitiba, Brasil. La aparición de este sistema y sus diversos elementos (carriles segregados, estaciones a nivel, autobuses articulados, biarticulados, etc.) han sentado, en muchos casos, las bases de la transformación urbana y de movilidad en muchas ciudades latinoamericanas.

INTERMODALIDAD Y ANÁLISIS DE DEMANDA

Según los expertos entrevistados, la densidad de suelo y la determinación de la demanda futura, es un factor clave que se debe considerar.

Xavier Treviño, Director General para México del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP por sus siglas en inglés), considera que aunque en México no hay una política pública que pueda relacionar el uso de suelo y el transporte público, en la realidad, estos elementos están sumamente relacionados: “Cuando hay una alta densidad en una ciudad, la demanda de viajes es más alta y los sistemas de transporte masivo tienen más sentido; sin embargo, las políticas públicas en México no han podido relacionar ambas.

El gran problema que hemos tenido, es cuando se expande la ciudad y no se garantiza cierta

densidad mínima de suelo; entonces, a la hora de querer hacer un transporte masivo, las demandas no dan para justificar la inversión”. La ausencia de una planeación integral en el desarrollo de un proyecto de sistema de transporte, puede generar dificultades en su implementación y después, en cubrir las necesidades de la demanda: “La gran barrera de cuando se hacen los estudios previos de demanda en este tipo de proyectos, es que no hay un modelo multimodal de transporte de clase. Si se restringe el uso del automóvil, o el 50% de la oferta de estacionamiento, sabemos que va a aumentar la demanda para transporte público y por lo tanto, se tendrían que ajustar las demandas futuras a una política mucho más integral de movilidad, en ese sentido diría que no hay una estrategia intermodal, en donde el transporte público sea

parte de una cadena de estrategias”, comenta Xavier Treviño.

En ese sentido, Fernando Páez opina que el tema de la intermodalidad de los sistemas BRT con otros medios de transporte, no es algo que se contemple desde el inicio de este tipo de proyectos: “La inversión se da principalmente a la construcción de los corredores agregados y la construcción de estaciones.

Hay algunos casos, como en la ciudad de México, donde hay puntos de interconexión como Metro, el Tren Suburbano, incluso el transporte colectivo tradicional en el DF, pero no es un tema que está planeado. Creo que es un tema que en realidad está descuidado”.

VÍCTIMAS DE SU PROPIO ÉXITO

Bernardo Baranda, Director para América Latina del ITDP, opina que en algunas ocasiones, ante la falta de una planeación integral, los sistemas terminan siendo víctimas de su propio éxito: “Conforme se implementan y luego empiezan a tener usuarios, la gente se empieza a quejar de que el sistema se comienza a saturar. No se debe lanzar una sola línea y luego olvidarse, como en Guadalajara, sino empezar a crear una red”.



“Por ejemplo, en Cali, es muy interesante que los alimentadores son también parte del sistema BRT, entonces ya una vez que entras al sistema, son unidades más pequeñas, se integran a las troncales, incluso tienen compuertas en ambos lados para meterse a las troncales en la puerta izquierda, pero también se pueden salir del corredor... Yo creo que el gran reto es la intermodalidad, y tener sistemas más integrados y con calidad al usuario”.

Al respecto, Jesús Padilla coincide al decir: “El principal reto, ha sido generar el cambio cultural que necesita un sistema integrado de transporte. Por ejemplo, cuando fue concebida la Línea 1 de Metrobús, se esperaban alrededor de 250 mil pasajeros por día. Actualmente transporta a 470 mil usuarios. Varios sistemas BRT también han sido víctimas de su propio éxito: la alta tasa de ocupación ha desgastado de manera acelerada la flota de autobuses y cada vez se necesitan más recursos para alcanzar el nivel de eficiencia que exige el usuario”.



Esquema del perfil vial en una estación tipo del sistema BRT, tomada de blog.tstc.org

ASPECTOS FUNDAMENTALES DE LA IMPLEMENTACIÓN DE UN BRT



Recursos Financieros

Los recursos para la construcción de la infraestructura de sistemas, porque hay que conseguir cómo financiarla. Se puede contar con modelos de inversión pública o privada.

Costo Operacional

Cuánto cuesta operar un sistema y quién lo paga. De dónde se reciben los recursos para que el sistema tenga una operación rentable y si estos solo provienen de la tarifa que paga el usuario, al cual se le empiezan a cargar una serie de factores como el de tecnología, conductores uniformados, capacitados, etc.

Factor Técnico

El diseño del sistema, la experiencia que se tiene en la construcción de corredores BRT, la capacidad institucional y la capacidad técnica instalada.

Xavier Treviño señala que existen algunas consideraciones que no se deben dejar de lado al momento de desarrollar proyectos de un sistema de transporte masivo: “No puede haber un sistema de transporte masivo en zonas centrales o zonas con alta congestión o congestión media, sin carriles exclusivos y estos carriles exclusivos tienen que ser estratégicos, o sea, se pone carril exclusivo solo donde se requiere. Lo mismo pasa con las estaciones, se pueden poner estaciones ligeras, de baja demanda, donde la validación del boleto está en el autobús y no en la estación. Estas dos infraestructuras de estaciones y carriles confinados, tienen que ser decisiones estratégicas y no poner un sistema de transporte masivo sin que existan ambas en el lugar que se requiere.”

FERNANDO PAÉZ, DIRECTOR DE TRANSPORTE DEL CTS EMBARQ NOS COMPARTE ALGUNOS DE LOS FACTORES QUE DEBEN TOMARSE EN CUENTA EN LA IMPLEMENTACIÓN DE UN SISTEMA BRT:



Marco Legal

Si no se tiene cuidado de revisar este marco de normatividad e institucional para la implantación de sistemas, cuando se llega a la operación, se pueden generar conflictos con operadores de transporte que se oponen a este tipo de sistemas.

El costo en términos de operación es muy alto, con lo cual quizá en muchos de los casos hacen inviable la transformación a un sistema de transporte masivo”.

Otra consideración planteada por Treviño es sobre el sistema de recaudo, pues asevera que el dinero no debe ser recaudado por el operador: “Tiene que haber un recaudo centralizado controlado por el estado; de no ser así, no hay forma de que el estado garantice el interés público de la operación. Necesita tener el control de los recursos y entonces, pagarle al operador privado en función de nivel de servicio”.



Implicaciones por la construcción de la infraestructura

El tema relacionado con la construcción de la infraestructura, implica afectaciones o impactos en la ciudad, que generan reacciones en diferentes sectores de la población. Estos factores hacen que los proyectos avancen más rápido o no, dependiendo del impacto que positiva o negativamente tenga la intervención de este tipo de corredores en la ciudad y de la confrontación con los grupos ciudadanos.

LOS RETOS DEL SISTEMA

La implementación de sistemas BRT en ciudades mexicanas ha presentado diversos desafíos. Sin duda, la naturaleza de su viabilidad hace que su planificación se convierta en una pieza clave e imprescindible, si aspiramos a una mejora en la movilidad urbana de las ciudades mexicanas.

Para Bernardo Baranda, Director para América Latina del ITDP, los principales retos para la implementación de los sistemas BRT son, por un lado, el cambio del modelo hombre-camiión hacia un sistema empresarial, y por otro, la intermodalidad e integración de los sistemas, con mayor calidad al usuario.

Además, Baranda asegura: “Los BRT son modelos que requieren inversión, mantenimiento, expansión y subsidio. Que los gobiernos no creen que estos sistemas se pagan solos. En ningún país del mundo el transporte urbano carece de algún tipo de subsidio, entonces, hay que ver cómo el gobierno tiene que invertirlo en la infraestructura, en planes de financiamiento para las unidades. Son sistemas que son muy benéficos en la evaluación costo-beneficio, pero en la infraestructura, el gobierno tiene que invertirlo y hacerla de muy buena calidad para que sean perdurables”.

En ese tenor, Jesús Padilla comenta: “Los sistemas BRT en Latinoamérica fueron siempre considerados como auto sostenibles [con lo que perciben con pasajes, tienen que cubrir la operación]. Un desglose de este tema revela que la tarifa, en las condiciones actuales, debe asegurar para las empresas legalmente constituidas, el costo de los insumos y las refacciones, aumentos mensuales a los combustibles, pago de impuestos y los ajustes anuales a la plantilla de personal, entre otros”.

Por lo anterior, Padilla Zenteno sentencia: “La única oportunidad de brindar un mejor servicio radica en la tarifa, pero si ésta resulta insuficiente para los gastos descritos, entonces alguien tiene que aportar dinero para ellos y eso se llama subsidio al transporte público. Hay que destacar el subsidio como prioridad para mejorar la calidad del servicio”.

BENEFICIO PARA EL TRANSPORTISTA

La implementación de los sistemas BRT ha originado un cambio en la forma de organizarse de los transportistas y en la visión que ellos tienen de la prestación de este servicio.



Fernando Páez

“Cada uno de los gremios o grupos transportistas, hablará del proceso de transformación según le haya ido en la feria, sin embargo, de manera general, hay una profesionalización del sector, una organización del sector donde los empresarios individuales empiezan a pensar en la prestación del servicio de transporte público como servicio de empresa, el cual garantice el planteamiento de requisitos técnicos, de profesionalización y de formalización en la relación laboral con sus conductores. También hay quienes piensan en términos de economía a escala”, comenta Fernando Páez.



Bernardo Baranda

Bernardo Baranda, de igual forma, opina que el beneficio más notorio que recibe el transportista al incorporarse a un Sistema Rápido de Transporte, es el cambio que tiene de hombre-camión a un sistema más empresarial y con mayor calidad en el servicio: “Desde luego que haya mejores oportunidades de negocio para los prestadores del servicio, de negocio transparente, pero ligado a un buen servicio al usuario, de más alta calidad”.



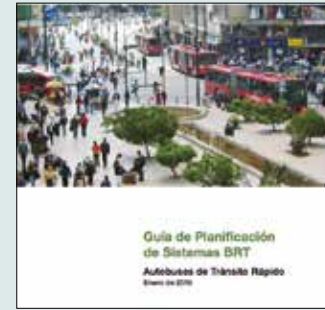
Jesús Padilla

Para Jesús Padilla, el BRT ha revolucionado la forma de ofrecer el servicio. Los conductores no pelean más por el pasaje, lucen un uniforme y tienen clara su responsabilidad: llevar con bien al usuario a su destino, así como cuidar al peatón.

“Como socios tienen un patrimonio, su pago oportuno, certidumbre jurídica y dividendos. Parte de las responsabilidades que antes correspondían a los transportistas, son retomadas por un nuevo organismo que se encarga de la regulación y administración del sistema, la cual tiene a su servicio a diferentes operadores de las unidades de transporte, constituidas en empresas de transporte”.

“El cambio no es sólo de forma, sino de fondo. De esta manera, los BRT se han convertido en un referente de organización, tanto institucional, como empresarial y de trabajo en colaboración”.

JESÚS PADILLA Presidente de la AMTM



La Guía de Planificación de Sistemas BRT, publicada en 2007 por el ITDP y la Agencia de Cooperación Técnica Alemana, entre otros, busca poner en valor los factores a considerar en la implementación de nuevos sistemas BRT:

Preparación del proyecto

Implica la generación de las ideas base, el compromiso político para la toma de decisiones, la organización de grupos de especialistas y expertos, análisis de demanda, la selección de corredores potenciales de acuerdo a ciertos requisitos para su viabilidad exitosa y la participación pública para su socialización.

Diseño operacional

Diseño de redes y servicios, capacidad del corredor seleccionado y velocidad del sistema, diseño técnico de acuerdo a las características de los autobuses y la morfología urbana, así como servicio que pretende brindar a los usuarios.

Diseño físico

Carriles segregados, estaciones, accesibilidad, tecnología para el recaudo de la tarifa, tecnologías de información y costos.

Integración

Intermodalidad entre los sistemas de transporte públicos existentes y sistemas no motorizados, así como la planificación de los usos del suelo para potenciar el entorno de algunas estaciones.

Plan de negocios

Estructura de negocios, costos operacionales, financiación y mercadeo.

Evaluación de implementación

Impactos económicos, ambientales, urbanos, de tráfico, etc. y elaboración de un plan de ejecución.

¿SON LOS SISTEMAS BRT, LA SOLUCIÓN PARA LOS PROBLEMAS DE MOVILIDAD EN LAS CIUDADES DE MÉXICO?

Para Fernando Páez, la solución para mejorar la calidad del transporte público no se logra solo a través de sistemas de BRT: “Lo que se necesita es el cambio de mentalidad de que un sistema BRT es la única solución. Creo que esta debe darse de acuerdo al contexto de las ciudades donde se va a implantar, a la demanda que tienen los sistemas, qué tecnologías están disponibles y si necesariamente se requiere una solución tipo BRT. En algunos sitios donde se han implantado este tipo de soluciones, no era necesario hacer grandes infraestructuras”.

Bernardo Baranda observa en la experiencia que tiene México en el desarrollo de BRT, la posibilidad de discernir si este sistema es la solución para el transporte en las ciudades del país.

“Hoy en día hay proyectos de BRT implementados en Monterrey, León, Guadalajara, DF, EDOMEX, Puebla y Chihuahua. Con esta experiencia se tiene un aprendizaje importante sobre como dar soluciones al transporte público a través de diferentes opciones. Es donde debemos tomar la responsabilidad de pensar en la solución que se adentra a la sociedad, y quiénes otorgan los recursos para que la solución sea adecuada a ese contexto y a las necesidades de transporte de esa ciudad”.

Sobre el futuro de los BRT en México, Baranda opina que estos sistemas seguirán creciendo: “Existen ciudades de tamaño mediano y grande donde se tienen de 50 a 200 mil pasajeros por día, en algunos casos hasta 300 mil pasajeros, si se cuenta con carril de rebase. El BRT es una excelente medida, mucho más barata y rápida de implementar”.



“PROTRAM tiene muchos proyectos en puerta, pero tenemos que cuidar la calidad del mismo, el mantenimiento y que se hagan bien, que se haga bajo una serie de planeaciones y que esté integrado a otros sistemas, es decir, que no se vean como proyectos aislados. Yo creo que va a seguir creciendo y es el futuro. Aún en las ciudades con más metros, se transporta más gente en autobuses, Londres, París, Nueva York, hay más gente que se transporta en superficie que en metro, entonces yo creo que ahí está la gran demanda y van a seguir creciendo, pero hay que hacerlos más flexibles y más integrados”, apuntó.

Por su parte Xavier Treviño, también reconoce el camino andado que se tiene en el país, en el desarrollo de sistemas BRT, sin embargo, realiza la siguiente acotación: “El tema es que los corredores troncales en el país son muy limitados, no son muchos los corredores troncales y la mitad se concentra en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México. Las ciudades en general, tienen la posibilidad de hacer de tres, cuatro troncales y ya; todo lo demás son rutas más flexibles, que no son alimentadoras sino auxiliares, troncales, o como se quiera llamar, pero no son corredores lo suficientemente robustos como para confinar carriles o hacer estaciones de validación”.

“Me parece que el camino que debemos de estar pensando, es el de sistemas integrados de transporte. Hay preguntas que nos tenemos que hacer sobre las rutas alimentadoras y troncal: ¿deben de ser alimentadas por el mismo operador de la troncal o tiene que ser otro operador distinto?, ¿cuál es el papel del Estado?, ¿tiene que operar el Estado algunas rutas troncales y qué tanto? en fin, preguntas que habría que hacerse, que creo, no nos estamos haciendo todavía”.

SIT OPTIBÚS EN LEÓN

EL ÉXITO DE UN SISTEMA INTEGRADO

Casi 12 años de funcionamiento, el Sistema Integrado de Transporte SIT Optibús de León, Guanajuato, abrió un espacio en la historia de México para el BRT, sentando un precedente para los sistemas Metrobús y Macrobus, del Distrito Federal y Guadalajara, respectivamente.

En septiembre de 2003, el Optibús inició la primera fase de su recorrido. En 2010, llegó la fecha para la segunda etapa y en este 2015, ya se construye no sólo la tercera, sino también la cuarta fase, que permitirá atender el 90% de los viajes en la ciudad, informó el Director General de Movilidad del municipio de León, Gto., Amílcar López: "Teniendo 10 rutas troncales, de las cuales cinco son nuevas, vamos a terminar teniendo seis estaciones de transferencia, tres microestaciones y vamos a estar operando más de 150 unidades troncales y dando atención a la ciudadanía con más de mil 500 unidades en total, todas manejadas desde el sistema, con un reglamento para todo, con estándares de calidad fijados para toda la ciudad, para todas las rutas y con un esquema que va a tener una cobertura del 100% de la superficie de la ciudad".

De acuerdo con Amílcar López, este éxito obedece a que, como su nombre lo indica, el Sistema Integrado de Transporte de León, estuvo planeado desde un inicio para dar solución de transporte a toda la ciudad, no solamente a un corredor o zona: "El sistema empezó a romper ciertos paradigmas, como la inclusión de nuevas tecnologías y sobre todo, de esquemas de operación,

que se adaptaran a la ciudad; es decir, nuestra fórmula, yo podría señalar, somos más que un BRT, somos un sistema integrado que atiende a toda una ciudad".

Indicó que otro aspecto importante, es que el Optibús es coordinado por el municipio de León, por lo que asevera que esto les ha ayudado a reaccionar ante las necesidades que tiene la ciudad y no tener que esperar a una instancia estatal: "Ese también es un logro, pero también es un reto. El que ha hecho las inversiones, las aportaciones para su construcción y crecimiento, ha sido el municipio, sin ninguna aportación del estado; eso representa un reto más grande, porque no tenemos las finanzas del soporte del financiamiento estatal.

En esta tercera y cuarta fase sí, ya tenemos el soporte de un financiamiento federal, procedente de BANOBRAS, pero el sistema como tal, es manejado desde el municipio".

Aclara que el diálogo cercano con el concesionario, también es un elemento importante para el buen desarrollo del Optibús y su sustentabilidad: "El sistema ha tenido que ir evolucionando, no sólo la autoridad, sino el concesionario mismo. Hemos tenido que generar una simbiosis entre autoridad y concesionario, fijando reglas muy claras, principalmente para la programación de los servicios y que tengan una liga con el pago de los servicios; en ese sentido, uno de los grandes logros del sistema es que es autosustentable financieramente, no tenemos ningún subsidio a la operación, como en otras ciudades".

El funcionario acepta que en estos 12 años, ha habido desencuentros entre las autoridades y los concesionarios, pero asegura que prevaleció el interés de mantener el sistema y su crecimiento, que se apoya en rutas alimentadoras, auxiliares y remanentes: "Afortunadamente, dentro de lo que es el Sistema Integrado de Transporte, tenemos las rutas troncales, las articuladas y las rutas alimentadoras, auxiliares y remanentes; son rutas que son manejadas, controladas al interior del sistema, que las manejan 15 empresas de transporte que se agrupan en cuatro consorcios, que son las que operan las troncales y que tienen sus propios indicadores de calidad, con los cuales evaluamos el servicio, que tienen una programación que nosotros controlamos también", concluyó.



“El sistema empezó a romper ciertos paradigmas, como la inclusión de nuevas tecnologías y sobre todo, de esquemas de operación, que se adaptaran a la ciudad; es decir, nuestra fórmula, yo podría señalar, somos más que un BRT, somos un sistema integrado que atiende a toda una ciudad”.

AMÍLCAR LÓPEZ
Director General de Movilidad del municipio de León, Gto.

Para abordar el Optibús, el pago en efectivo es de nueve pesos. Pagando con tarjeta general, el costo es de siete pesos con 30 centavos y en caso de los estudiantes y personas con discapacidad el cobro es de tres pesos con 70 centavos. Las personas de la tercera edad, suben gratis. Cabe señalar que no hay cobro de transbordo, "al día de hoy, un estudiante con tan sólo erogar \$3.70, puede recorrer toda la ciudad para llegar a cualquier centro educativo, con una tarifa que se mantiene todo el año", señaló Amílcar López.

UNA VISTA AL FUTURO DEL SIT OPTIBÚS:

- Actualmente, el Optibús genera 850 mil viajes al día. Con la conclusión de las fases tres y cuatro, la cifra aumentará a casi un millón de viajes (el municipio de León tiene un millón ochocientos mil habitantes).
- El 95% de los usuarios del Optibús, es gente de León, pero el reto en un futuro, será la metropolización del SIT, que pudiera incluir a Silao y San Francisco del Rincón, entre otros municipios aledaños.
- La construcción de las etapas tres y cuatro del Optibús, comprenden 13 kilómetros nuevos de corredor troncal, 25 paraderos nuevos y tres estaciones de transferencia, donde la más pequeña es de 10 mil metros cuadrados.



Autosustentabilidad y una visión integral del transporte, hacen de este BRT, un caso de éxito en México.

TODO UN CAMINO DE APRENDIZAJE

EL TRAYECTO DE OPERADORA MACROBÚS

Hugo Higareda, Vicepresidente de la Alianza de Camioneros, organismo al que pertenece Operadora Macrobus, comparte la experiencia adquirida a lo largo de 7 años de operación del sistema de BRT en Guadalajara.

■ **¿Cuál ha sido el reto más importante al que se ha enfrentado la Operadora Macrobus en la implementación y operación del sistema?**

En la parte implementación, al inicio fue creo que como todas las transformaciones, el reto de cambiar la cultura del transportista, para crear esa figura empresarial que implicaba dejar atrás el modelo hombre-camión. En la parte operación, el reto más grande ha sido que el gobierno cumpla su parte. Yo creo que para Operadora Macrobus ha sido todo un reto lograr avanzar. Nos hemos mantenido en muy buen nivel gracias a la estrategia tecnológica con la cual arrancamos la empresa, sin embargo, si tuviéramos las promesas de gobierno cumplidas, por lo menos los acuerdos del título de concesión cumplidos, estaríamos en otro nivel; se podría estar hablando de uno de los mejores BRT del mundo.

■ **¿Cómo afecta para los proyectos futuros de sistemas BRT en Jalisco, que en la actual Línea 1 de Macrobus haya todavía pendientes por parte del gobierno, en la evaluación que pudiera hacer el transportista para incorporarse a un nuevo proyecto de BRT?**

Más que afectarnos, nos enseña cómo deben ser los proyectos, cómo debe ser la negociación. Por supuesto que esto no impide la modernización; es un antecedente, que nos dice cómo, qué sí y qué no, pero no nos dice que no hay que hacerlo. Aprendimos bastante. El pago electrónico, por ejemplo, es algo que ya aprendimos que no debe quedar en manos de ningún gobierno. El cálculo de las frecuencias, por supuesto, que es algo que debe quedar en manos del transportista que es quien conoce el comportamiento del usuario y obviamente ser más puntuales a la hora de negociar, incluir penalizaciones por incumplimiento en la parte gubernamental. Creo que hoy hemos aprendido cómo generar otro sistema BRT con muchas menos deficiencias que este.

■ **¿Cuáles son los factores de éxito que se deben tomar en cuenta para que un sistema BRT pueda ser exitoso?**

En primera instancia el estudio previo, el estudio de factibilidad. Si no tenemos un aforo, por lo menos un aforo potencial, el sistema no funciona. El nivel de inversión es demasiado alto como para correr riesgos. Para que se considere un sistema BRT exitoso, hay que considerar cuánta gente se va a mover y cuántas unidades de negocio se van a desplazar, y debe equipararse el éxito financiero, al éxito financiero del mismo número de unidades que se van a desplazar para darle cabida al nuevo sistema. También creo que en Operadora Macrobus nos faltó prever una zona de crecimiento; hay que tener un sistema BRT que pueda ir desarrollándose a dar más servicio cada vez, no solo en las líneas alimentadoras, sino dar sistemas conjuntamente, no solo una línea troncal. En el caso de Guadalajara, una sola línea troncal, en un proyecto que inicialmente era de diez, es bastante pobre para lo que deberíamos esperar. Un sistema que desde el inicio se conciba con dos o tres, o cuatro, o cinco líneas, sería, creo yo, exitoso desde su proyecto.

■ **¿Qué diagnóstico nos daría del Sistema Macrobus y qué beneficio ha tenido el transportista con su participación?**

El beneficio del transportista se ha visto seriamente afectado en este caso. Recordando lo que menciono como factor de éxito, si 180 unidades convencionales se desplazaron para dar lugar al sistema BRT, necesariamente debería haber generado flujo de efectivo equiparable al ingreso o al flujo de efectivo de 180 unidades de negocio convencionales, en este caso, en papel, en el estado de resultados, sería similar. El flujo de efectivo, considerando los retrasos de gobierno, no se parece absolutamente en nada. Hay que considerar que el modelo hombre-camión, ha sido una forma de subsistencia de muchas familias, durante décadas y no se puede en ningún momento, pedirle a una persona que deje de recibir su flujo de efectivo, el cual ya es muy bajo, a cambio de una promesa de un dinero anual o de una expectativa de utilidades.



Cualquier sistema BRT debe proyectarse considerando el patrimonio que las personas tienen invertido.

El sistema Macrobus arrancó con un periodo gratuito sin que el gobierno lo hubiera presupuestado en el fideicomiso de operación, por esa razón, arrancamos con una deuda del gobierno a favor nuestro.

Nunca, desde el inicio de operaciones el gobierno ha estado al corriente en su pagos. En este momento la deuda asciende a alrededor de 90 millones de pesos. La expectativa de solución cada vez se ve más cerca, por-

que en las negociaciones hemos tenido un poco más de injerencia en el cálculo de las frecuencias, le hemos apostado a algunas modificaciones y el gobierno ha accedido a permitirnos participar en la optimización del sistema.

Esperamos de cualquier forma tener cubierta esa deuda, pero también seguir participando para que el sistema efectivamente sea rentable, considerando el aforo que tenemos, y todas las modificaciones posibles que se pueden hacer. Creemos que el sistema sí es rentable; ha sido operado con deficiencias, pero sí tiene todo el potencial para hacerlo.

■ **¿Cuál es la afectación de este adeudo en la calidad del sistema y en los transportistas, socios de Operadora Macrobus?**

Si hacemos un cálculo aproximado, la deuda ronda los 100 millones de pesos en 5 años, 20 millones por año, dinero que no se les ha entregado a los accionistas, lo cual representa lo que hubieran ganado por 180 concesiones. La afectación ha sido para esa persona que aportó su concesión, que dejó de operar su transporte con la expectativa de continuar ganando lo mismo, quizá un poquito menos, pero sin necesidad de andar atrás del camión todo el día.

Por otro lado, la afectación más fuerte es que hemos garantizado la operación con el flujo de efectivo que tenemos, pero también estamos cerca del proceso de renovación y a pesar de que hoy no se tiene ninguna deuda del sistema alimentador, todavía subsiste una parte del crédito de las unidades troncales.

Estamos a un par de años de comenzar el proceso de renovación del sistema alimentador, que son 103 unidades. Por supuesto que ese dinero que se nos adeuda, nos serviría bastante para tener una mejor postura en la negociación de la renovación y tener mejores condiciones.

■ **¿Qué le diría a los transportistas que están pensando incorporarse a un sistema BRT?**

Con la experiencia Macrobus, te puedo compartir cuál fue la propuesta de Grupo Alianza para el gobierno del estado, respecto al proyecto Peribus. Nosotros ofertamos a gobierno del estado que no hiciera absolutamente nada, que nosotros podíamos invertir en la estructura completa, que nosotros podíamos hacer las estaciones, hacer toda la infraestructura sin que el gobierno requiriera ninguna inversión. Lo único que pedíamos era el carril exclusivo y la independencia en la operación. Yo creo que si cualquier transportista, que sabe de transporte, que tenga la intención de manejarse con un sentido empresarial, logra que los gobiernos, en función de lo volátiles que pueden ser, no participen en la operación, en el cálculo de frecuencias, en la

operación diaria y en el manejo del dinero, sería excelente. El aporte o no de la infraestructura, finalmente se hace una sola vez. Yo creo que, si el gobierno lo aporta, excelente. Si a cambio de la independencia del manejo del sistema, no lo aporta, no importa. Los sistemas BRT funcionan.



“Me gustaría aclarar que el sistema BRT, no implica solamente un autobús articulado, sino un sistema de ascenso-descenso rápido, a nivel y carriles exclusivos para generarle velocidad de traslados. El transportista normalmente tiene temor cuando escucha BRT porque piensa en autobús articulado. Creo que el autobús articulado se justifica solamente en algunos casos, cuando el aforo es excesivo y solamente para determinadas corridas, no para todo. Les sugeriría a los transportistas que analicen los sistemas de corredores con unidades más chicas y que presionen a sus gobiernos para que puedan transportar todo el aforo que se requiere en determinado corredor, sin necesidad de una inversión tan alta; eso también implica mayor tiempo para amortizar la inversión y no necesariamente representa más ingreso. Creo que sería importante analizar el tipo de unidad específicamente para cada proyecto”.

HUGO HIGAREDA

Vicepresidente de la Alianza de Camioneros

EL AUTOBÚS DEL CRIT OCCIDENTE

UNIDAD DE APOYO PARA EL TRASLADO DE PACIENTES

La unidad de apoyo para traslado de pacientes del Teletón, día tras día lleva hasta la puerta del centro a los pequeños a recibir su terapia. El autobús recorre puntos estratégicos por la zona del CRIT Occidente, otorgando el servicio de manera gratuita, para pacientes, sus familiares e incluso, prestadores de servicio, personal de trabajo y voluntarios.



El servicio se presta desde que se creó el Centro de Rehabilitación Infantil Teletón. Como parte del equipamiento de todos los centros de rehabilitación, incluido el de Jalisco, viene un autobús personalizado para el beneficio de los niños y sus familias.

El vehículo se adquiere gracias a las donaciones que la gente hace al Teletón y cada cierto tiempo se renueva para que cumpla con los requerimientos y necesidades del paciente, así como las normas de seguridad que la ley exige.

Para el caso del CRIT Occidente, el autobús es un DINA Runner 9 2013, con una rampa neumática para pacientes con sillas de ruedas. Asimismo, incluye todos los elementos de seguridad necesarios, como una cámara trasera, mediante la cual el chofer manobra de manera más segura a la hora de estacionarse. Además, se le agregó un escalón extra para facilitar la entrada a los niños que suben con bastones o muletas y en general, tener un acceso más eficiente. Por su parte, los conductores cuentan con capacitación para primeros auxilios para atender cualquier emergencia.

“Para nosotros, el paciente llega al CRIT desde que se sube al autobús, ese es el primer punto de contacto con el centro. Es muy importante que los choferes estén capacitados. Como los pacientes son recurrentes, los choferes se encariñan con los niños y los quieren mucho. Nacho y Lupillo, los conductores, los siguen mucho, desde que los niños se suben los saludan, interactúan con ellos, y los mismos operadores juegan y tienen mucha sensibilidad con el trato de los pacientes. Es bonito ver como los niños tienen esa interacción con los choferes de la unidad”.

JULIO CÉSAR BORREGO
Director Operativo CRIT Occidente.

“En el centro contamos con la certificación ENCAR, que es una certificación internacional, donde nos revisan muchos puntos de seguridad incluidos en el transporte. El camión cuenta con equipo de seguridad como botiquín, extinguidor, herramienta y regularmente estamos revisando que todo esté en orden, con papeles con seguros. Nuestras bitácoras de mantenimiento siempre están al corriente, muy bien controladas. Además, el chofer está en constante comunicación por medio de radio y celular, para que en caso de cualquier emergencia o accidente, pueda comunicarse a la central y se pueda auxiliar”, comentó el Director Operativo CRIT Occidente.



La unidad tiene capacidad para 30 pasajeros y transporta alrededor de 400 pacientes diarios, en corridas cada 30 minutos, de lunes a viernes, de 6:00 am a 7:30 pm. El servicio es gratuito presentando gafete.



Separa el **98%** de agua diluida en el combustible

Nada protege mejor que



Empresarios piden más recursos para movilidad sustentable en el DF

El sector empresarial del Distrito Federal, solicitó que el año próximo se destinen los recursos necesarios para los proyectos de movilidad y espacio público de la Estrategia de Movilidad Urbana Sustentable (EMUS) y vigilará que la asignación presupuestal de la capital priorice a ciclistas, peatones y la inversión en transporte público, comentó Maite Ramos, Presidenta de la Comisión de Movilidad de la Confederación Patronal de la República Mexicana de la capital (COPARMEX-DF).

Por su parte, el Subsecretario de la SEDATU, Alejandro Nieto, resaltó la importancia de la EMUS, mencionando que sus ejes transversales se dirigen a Esquemas de Calles Completas, Sistemas Integrados de Transporte, Desarrollo Orientado al Transporte, Gestión de la Demanda y Gestión de la distribución de mercancías.

Empresarios de la COPARMEX-DF y el Subsecretario de la SEDATU, se comprometieron a trabajar conjuntamente en estrategias integrales que permitan la construcción de ciudades sostenibles, inteligentes e inclusivas.

Piden que Ecobici conecte centros universitarios con el transporte público

Estudiantes y egresados de la UAM Xochimilco, en conjunto con la Comisión de Movilidad, Transportes y Vialidad de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, pedirán al gobierno de la ciudad se construya un programa piloto de Ecobici para conectar el centro universitario con los paraderos del transporte público cercanos.

Hugo Ramírez y Mauricio de la Cruz, egresados y Cuauhtémoc Rivera, alumno de la Licenciatura de Planeación Territorial, explicaron que su propuesta consiste en instalar dos cicloestaciones en los paraderos de Canal de Chalco y Parque Ecológico, arrancando con 30 bicicletas en cada una.



En el mismo contexto, la Secretaria del Medio Ambiente, Tanya Müller García, respondió a otro exhorto de la ALDF, que igualmente invita a crear un corredor de Ecobici para conectar el centro de Coyoacán con el programa Bicipuma, de la UNAM.

Piden soluciones de movilidad para la Línea 12



En marzo se cumple un año del cierre parcial de la Línea 12 del Sistema de Transporte Colectivo Metro, por lo tanto, el asambleísta Orlando Anaya González pidió al gobierno capitalino ofrecer mejores opciones de movilidad a los afectados.

Entre los efectos negativos, está la insuficiente capacidad que ofrece la Red de Transporte de Pasajeros (RTP), lo que a su vez provoca estrés y diversas situaciones por la aglomeración en ese medio de transporte, ya que para cubrir lo que transportaba un solo tren del metro en un viaje, se necesitan aproximadamente 17 camiones y los que hay disponibles por ahora, resultan insuficientes, pues transportan tan sólo a una tercera parte de los 450 mil usuarios habituales de la Línea 12.

Avanzan estudio metropolitano del Valle de México



Representantes de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), sostuvieron un encuentro con representantes de la Secretaría de Movilidad del Distrito Federal, (SEMOVI), para continuar con el Estudio Metropolitano del Valle de México, el cual tiene como objetivo evaluar las tendencias socioeconómicas, el potencial de crecimiento y las oportunidades en materia de desarrollo urbano y vivienda. También tiene como finalidad, hacer recomendaciones de política pública para mejorar la competitividad regional, la inclusión social, el desarrollo sustentable y la gobernanza.

Durante la reunión, la SEMOVI presentó a la OCDE, el Programa Integral de Movilidad 2013-2018.

"Súbale, hay lugares"

En la Ciudad de México, la marca Navistar México presentó el libro "Súbale, hay lugares", obra que retrata la cultura del transporte público urbano en México desde su entorno, las unidades, los conductores, los amuletos y su lenguaje. El libro consta de diez capítulos que contienen más de 250 imágenes y 10 breves textos.

El proyecto incluye distintas rutas de transporte público urbano de las ciudades de Acapulco, Culiacán, Navolato y Veracruz, así como distintas delegaciones del Distrito Federal y municipios del Estado de México.

El libro puede descargarse de forma gratuita desde cualquier dispositivo móvil de la página de Internet: www.subalehaylugares.com



Piden instalación de ciclovia para División del Norte



La Diputada Local del PAN, Laura Ballesteros, pidió a la Secretaría del Medio Ambiente la implementación de una ciclovia en la avenida División del Norte, para complementar la cuarta fase del sistema de bicicletas públicas de la Ciudad de México, Ecobici, en la delegación Benito Juárez. La diputada señaló la urgencia de completar la ciclovia confinada, ya balizada para el transporte en bicicleta, sin olvidar un diálogo franco y responsable con los vecinos y comerciantes de la zona. Asimismo, Ballesteros consideró que, tanto autoridades de la Delegación Benito Juárez como del Distrito Federal,

deben revisar la posibilidad de poner en marcha operativos de las secretarías de Movilidad y de Seguridad Pública, para que junto a operadores del transporte público y taxistas, se cumpla con el Reglamento de Tránsito y se eviten accidentes con los ciclistas. "La movilidad tiene más que ver con equidad y democracia que con la ingeniería. Una ciudad avanzada es aquella donde aún los ricos se movilizan en transporte público y bicicleta", puntualizó.

Urgen arrancar el Centro de Monitoreo de Movilidad de la Ciudad de México



La diputada Laura Ballesteros, organizó un recorrido por una de las intersecciones más conflictivas y peligrosas de la Ciudad de México, misma que se encuentra ubicada en el cruce de Paseo de la Reforma y Paseo de las Palmas.

Durante la visita, en la que se pudo constatar la problemática del lugar, tanto para automovilistas como para peatones, la legisladora observó: "Queremos pedirle a la Secretaría de Movilidad y a la Secretaría de Seguridad Pública que pongan a andar cuanto antes el Centro de Monitoreo de Movilidad de la Ciudad".

Asimismo, detalló que la mala semaforización es una de las causas del tráfico que viven las zonas conflictivas de la ciudad, por lo cual, invitó a ambas instituciones a arrancar el proyecto del Centro de Monitoreo. Además, expresó que derivado de la aprobación de la Ley de Movilidad, los trabajos para la operación de dicho centro ya debían de haber iniciado.

Por citar algunas ventajas, la diputada mencionó que con el centro de monitoreo se podría ver el flujo de tránsito en tiempo real, y así observar qué está sucediendo en los semáforos, en las esquinas, con los autos, ciclistas y peatones para que se puedan tomar decisiones en materia de seguridad y movilidad.



Ricardo Verdín

La experiencia de Ricardo Verdín, le permite plantearse objetivos claros a futuro. En esta entrevista nos comparte su visión como empresario de transporte.

LA APUESTA POR UN NUEVO MODELO DE TRANSPORTE

RU TA-EMPRESA EN LA PRÁCTICA, UN CASO DE ÉXITO

■ CAMBIANDO EL PARADIGMA

“A los 24 años incursioné en el transporte público como Director General de Supervisión de Seguridad de Estrella Blanca, antes Tres Estrellas de Oro. Soy la segunda generación de mi familia que se dedica al transporte de pasajeros. Mi señor padre, Rodolfo Verdín Morales, fue socio fundador de Tres Estrellas de Oro, empresa transnacional que corría de la Ciudad de México hasta Ensenada, Baja California. Me formé como abogado en lo laboral; después de egresar, me metí de lleno al transporte foráneo, consiguiendo un puesto en Estrella Blanca.

“En Estrella Blanca, comencé a innovar entre los socios de la compañía, con un modelo de negocio empresarial. Básicamente me tocó la creación en las copropiedades y empezamos a meter un nuevo esquema empresarial. Hipotecando casas y poniendo de por medio la economía y patrimonio familiar, comenzamos a comprar unidades. Con un financiamiento directo por parte de la armadora MANFOR, se detonó una base en Guadalajara.

“Me separé de Estrella Blanca con el fin de independizarme, para en 2011, crear la empresa de Autotransportes Guamúchil, línea de autobuses que corre de Culiacán a Ensenada y con una nueva ruta hasta Tuxtla Gutiérrez, en la cual hacemos servicios directos y servicios plus, destacando de las demás, pues es la más extensa en ruta. La ruta éxito es la corrida plus de Culiacán a Ensenada, que hace seis horas menos que cualquier otra empresa, con dos o tres operadores, para no perder tanto tiempo. En Guamúchil transportamos a 20 mil pasajeros al mes, consolidándose en la parte norte del país; ahí logramos una sinergia empresarial con Intercalifornia, una empresa que conecta hasta Sacramento, California.

“En 2013 abrimos una línea de transportes que va de Guadalajara a Tala. Comenzamos con 16 unidades y ahora ya tenemos 68. Acabamos de hacer una central en Tlaque-

paque, ahí llega esta línea, que transporta un estimado de 3 mil pasajeros diarios.

“En marzo del mismo año adquiero Línea Turquesa, que circula por el corredor Guadalupe-Vialidad. La recibimos con 18 unidades y ahora ya tenemos 34, y vienen otras 34 más. Ya comenzamos a innovar la ruta, con la intención de dar un mejor servicio. Así iremos haciendo la renovación de todas las unidades. Todas son de piso bajo con rampas, de 13 mts., 50 asientos, A/C, TV. Va a detonar en Guadalajara, pues tenemos proyectado incluir Wi-Fi y con esto incentivar al usuario a dejar el coche y hacer su viaje más eficiente. Esta línea transporta 7 mil pasajeros diarios”.

■ PARA DAR EL GRAN PASO

“El pertenecer a una familia de transportistas me ha ido disciplinando para mantener una visión y fortaleza, siendo ella mi motivo principal para independizarme. Llevo años de vida entregado a un grupo nacional de transporte que a final de cuentas trabaja para todos. He sido emprendedor y he innovado con sistemas y controles.

“La disciplina y estabilidad, le dan al negocio un mayor crecimiento, pues hay que apostarle a generar ganancias y no solo ganarlas. Las nuevas Leyes de Movilidad, creo que a todos nos benefician, porque lo veo con una visión empresarial para poder subir. Estas leyes no están para que pierda el transportista o el empresario del transporte, es para que ganen todos”.



RETOS DEL NUEVO TRANSPORTE

“El mayor reto que se debe superar para mejorar el transporte de pasajeros, es aumentar calidad de servicio y priorizar la seguridad del usuario. La capacitación del conductor es fundamental, pues la cultura de que cualquiera puede manejar un autobús es inaceptable; un chofer lleva en sus manos un monstruo de más de 16 toneladas, no es cosa fácil, cualquier descuido puede ser fatal. Con esto reafirmamos que el usuario es nuestro cliente principal: sin ellos no hay servicio.

“Me he ofrecido a compartir lo que he aprendido a empresas y operadores del transporte. Los conductores, como los mismos empresarios, tienen las bases, pero también el desconocimiento de que para ser operador, se necesita más que capacitar. No se necesita un título pero sí es básico un trabajo en equipo”.

“Los tiempos han cambiado en el transporte de pasajeros. Ya no es suficiente con lo que se ofrece, hay que tener visiones. Si el transporte y la movilidad se disciplinan, fortalecerán a México, hay que trabajar y hacer alianzas a nivel nacional. Si no cuidamos al usuario, nos llenaremos de autos. No hay que detener el trabajo del transporte urbano”.

RICARDO VERDÍN, Director General de Transportes Valle de Tala, Transportes Urbanos Seguros (TURQUESA) y Autotransportes Guamúchil.

SE GRADÚA La segunda generación del DIPLOMADO en Administración y Operación del Transporte Público

El pasado mes de febrero, concluyó el Diplomado en Administración y Operación del Transporte Público, del cual egresó con éxito su segunda generación, conformada por transportistas de Jalisco y Colima.



El programa académico constó de 125 horas de trabajo presencial, tiempo en el que fueron abordados temas como La ciudad, su estructura y sus problemas; el reto administrativo de las nuevas empresas de transporte; Análisis, evaluación y cálculo de los costos operación; Contratación y desarrollo del capital humano; Análisis de la oferta y la demanda del transporte público; El modelo de evaluación de rutas y La calidad en el servicio del transporte público.

Este diplomado, impartido por expertos en materia de transporte público y movilidad, tiene como objeto capacitar y dotar de mejores conocimientos sobre la administración y operación del transporte público, así como ver la problemática de una urbe como Guadalajara. La experiencia que los egresados adquieren, abre nuevas posibilidades a corto plazo para crear nuevos modelos de transporte en nuestra ciudad, así como llevar a otros estados este proyecto de aprendizaje y mejora.

El arquitecto Francisco Romero, coordinador del diplomado, expresó su satisfacción al saber egresado a un grupo más de especialistas del transporte y detalló que, lejos de concluir una capacitación, apostarán por un seguimiento que garantice la continuidad y evolución de la misma: "Tenemos grandes planes a futuro, que es crear incubadoras; el transportista tiene la necesidad de transformar lo que ellos están administrando. Lo más importante hoy, es crear talleres donde se vayan optimizando las diferentes áreas de las empresas, queremos tener un taller de

60 horas, donde 30 sean teóricas y 30 sean prácticas, y el producto sea la optimización. Es importante que cada alumno se lleve un proceso terminado ya para su empresa", explicó.

Asimismo, resaltó la novedad de haber contado en esta ocasión con un estudiante de Colima, quien asistió dos veces por semana al diplomado: "En este grupo tuvimos un integrante de Manzanillo, que venía cada martes y jueves a capacitarse, y se va muy contento, con el compromiso de mandar más empresarios de Colima a tomar este diplomado y a sumarse al cambio en el transporte público", detalló.

Por su parte, Jorge Higareda, también coordinador del posgrado, observó la importancia de tener ya alrededor de 100 egresados, que poco a poco van aumentando las filas de aquellos transportistas que buscan la especialización e invitó a la primera y segunda generación de este diplomado a unirse en busca de más proyectos y logros.

Mónica Durán, Coordinadora Académica de la oficina de Educación Continua, del ITESO, sede en la cual se desarrolló el diplomado, señaló la importancia de trabajar en conjunto los proyectos que benefician a la movilidad, "El funcionamiento adecuado en la movilidad urbana es indispensable en la vida de las ciudades, por lo que en el ITESO pensamos que la capacitación y otros proyectos relacionados, son tareas necesarias para una mejor convivencia y que con ello estaremos contribuyendo a un mundo más equitativo y más justo".

TESTIMONIOS



RAÚL CUÉLLAR HERNÁNDEZ

"Tenemos el compromiso de mejorar y dar servicio de calidad, y ahora estamos tratando de capacitar choferes con mejor actitud y también de darle el servicio al autobús para dar un transporte de manera segura. Somos miembros de una generación que nos va a llevar a capacitar a nuestras empresas y en la cual tenemos que buscar el cambio juntos e invitar al gobierno a que nos haga partícipes de la infraestructura que se alcance a hacer".



LIBRADO OLIVARES LÓPEZ

"Para mí, este diplomado representa un logro y más a mi edad, es un triunfo para mí y para toda mi familia. Es algo bueno para los transportistas llevarse conocimientos de este tipo, ya que estamos en el negocio y hay que seguir adelante. Hay que hacerle saber a las autoridades que este no es un transporte malo".



JUAN GABRIEL GARCÍA ALMADA

"El diplomado me deja una enseñanza de unión entre amigos, que llegaron pensando que no se puede sacar nada de esto y ahora terminan con muchas lógicas, compañerismo y el beneficio de enlazar pensamientos para el transporte público. Cumple las expectativas que uno espera como transportista para acrecentar el conocimiento y poderlo aplicar a la hora de querer obtener resultados monetarios, porque al final de cuentas esto es un negocio.

Me llevo a Colima la experiencia de lo que sucede cuando no hay unión, como aquí en Guadalajara; cuando no la hay entre transportistas, el gobierno no los va a voltear a ver. Este diplomado va a ser el parteaguas de esa unidad; hace falta en toda la República Mexicana y se tiene que llevar a donde sea necesario crecer el transporte público".



ALEJANDRO ESPINOZA BASTIDA

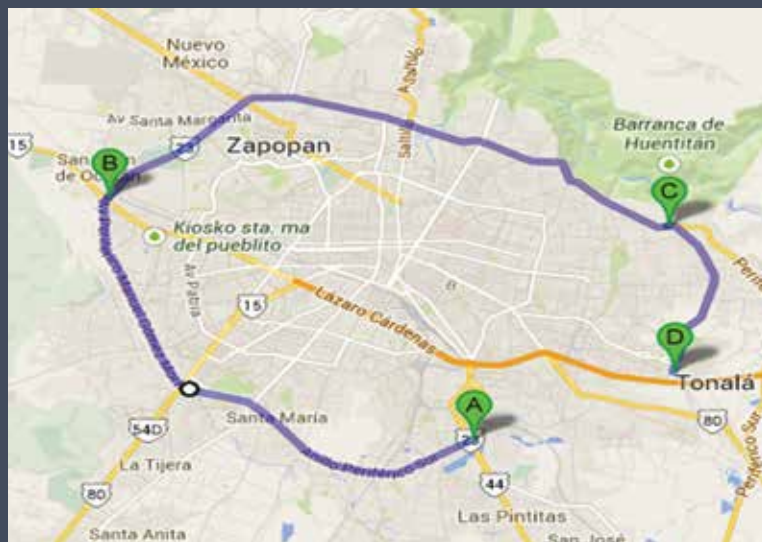
"Me dejó una gran satisfacción haber compartido esta experiencia con gente del gremio. Es una gran responsabilidad para llevar a cabo estos conocimientos y transformarlos en acciones. Como transportistas debemos mejorar los servicios, sus condiciones, y enfocarnos en el usuario".

➔ Prevén “Peribús” en la zona periférica de Guadalajara

El Instituto de Movilidad iniciará en este mes el proyecto ejecutivo “Peribús”, con el cual se busca eficientar el servicio de transporte público en el Periférico de la ciudad de Guadalajara.

Dentro de este proyecto, se estima concluir con los estudios previos, entre los que se encuentran el levantamiento topográfico en los 140 kilómetros de ida y vuelta del anillo periférico y el estudio de las rutas del transporte público, entre otros.

“Implica un proyecto ejecutivo de estaciones, de terminales, de estaciones de transferencia, proyecto geométrico



específico del tramo por el que va a correr el “Peribús”; implica un proyecto de tecnología, de sistemas de comunicación, de sistema de prepago, de sistema de monitoreo de operación, de señalética

horizontal, vertical, de accesibilidad universal, de definición del material rodante y sus características”, explicó Mario Córdova España, Director del Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco.

El “Peribús” corresponderá al tipo Bus Rapid Transit (BRT), mismo sistema con el que opera el Macrobús, sin embargo, el proyecto definirá el tipo de estaciones y carriles destinados para su operación.

Se prevé que las obras concluyan en 2017, si las aportaciones federales, estatales y público-privadas, se otorgan conforme se estipula en dicho proyecto.

➔ El transporte debe diseñarse para satisfacer la vida de los usuarios

Entre congestionamientos, ruido y accidentes, los automóviles le cuestan a México 4% del Producto Interno Bruto (PIB), unos 173 mil millones de pesos, afirmó Bernardo Baranda Sepúlveda, Director Regional para Latinoamérica del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP), durante su conferencia en el XVI Simposio de Ingeniería Civil organizado por el ITESO.

“El transporte público no es un fin, es un medio, y debe diseñarse para satisfacer otros aspectos de las vidas de las personas”, dijo el especialista,



antes de presentar un diagnóstico de la movilidad en las ciudades de México, durante la conferencia *Mejores prácticas en proyectos de movilidad urbana sustentable*.

“Una ciudad ideal se construye con base en una oferta cultural diversa, densa, compacta, con mezcla de usos de suelos, muy segura para caminar, andar en bicicleta y con prioridad al transporte público. Tener una ciudad dispersa y con mega manzanas no favorece los traslados a pie, en bicicleta ni la mezcla de usos de suelo, lo cual fortalece el círculo vicioso de escala dependiente del auto y de espacios públicos sin mucha vida”, explicó el experto.





BECCAR[®]

Transporta

CALIDAD



COMODIDAD



RENTABILIDAD



EFICIENCIA DE
COMBUSTIBLE



SERVICIO



GARANTÍA



CUMPLE CON
LA NORMA



La mejor experiencia en transporte..

Contáctanos, un asesor especializado te atenderá

(01 373) 734 1311, 735 6030

clientes@beccar.com.mx / Morelos # 574 / Santa Cecilia, Zapotlanejo, Jalisco.