

TREN MAYA

proyecto para potencializar
la economía del sureste
mexicano



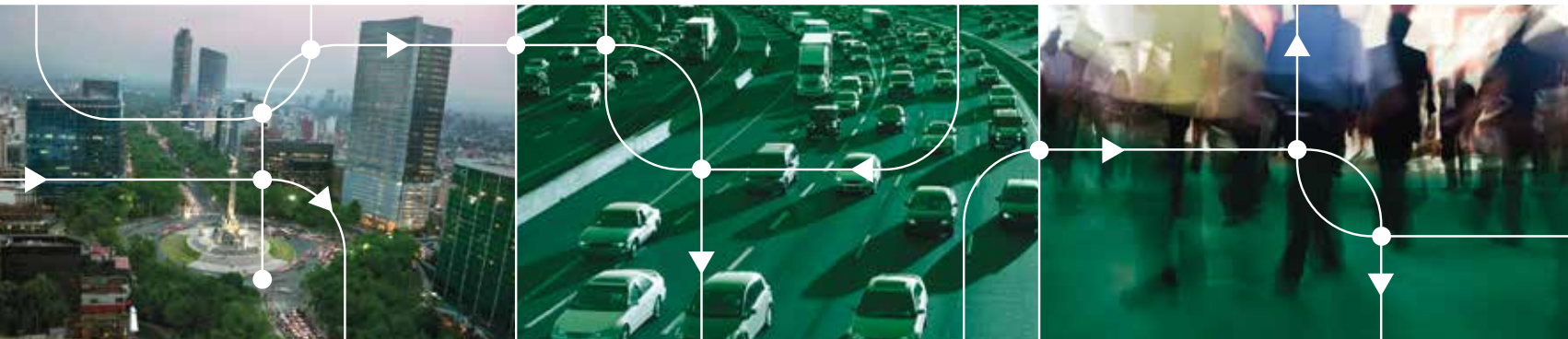
Alianza SIMUS
Los desarrollos tecnológicos
en la movilidad del futuro

Reestructuran rutas en Guadalajara,
ampliarán la cobertura
del servicio de transporte público

Intertraffic MEXICO

Acelerando la conexión para los retos de movilidad de hoy y del mañana

INFRAESTRUCTURA • GESTIÓN DE TRÁFICO • MOVILIDAD INTELIGENTE • SEGURIDAD • ESTACIONAMIENTOS



AGENDE LA FECHA

¡PARTICIPE COMO EXPOSITOR EN EL EVENTO INTERNACIONAL DE MOVILIDAD INTELIGENTE EN LATINOAMÉRICA!

4^a
EDICIÓN

12.13.14 NOV
2019
CENTRO CITIBANAMEX
MEXICO CITY-MX

Organizado por:

rai
AMSTERDAM

Tarsus
MEXICO



www.intertraffic.com

iConoce BUSSI!

La primer app de camionetas compartidas en LATAM.



Instala la app y obtén **un viaje GRATIS.**

BUSSI

Descarga · Reserva · Viaja





DIRECTOR EDITORIAL
Fernando Sánchez Prol

CONSEJO EDITORIAL SEDE CDMX

Adriana de Almeida Lobo
Ángel Molinero Molinero
Jesús Padilla Zenteno
Miguel Elizalde Lizárraga
Maite Ramos

CONSEJO EDITORIAL SEDE GDL

Carlos Emiliano Vidales González
Diego Monraz Villaseñor
Francisco Romero Pérez
Fernando Calonge Reillo
Yeriel Salcedo Torres

COORDINADORA EDITORIAL

Cristela Gutiérrez Jiménez

EDITORIA GRÁFICA

Myriam Pérez Juárez

ASESOR DE CONTENIDO

Fernando Sánchez Gómez

REPORTERAS

Ivonne Arriaga García
Katya Rodríguez Fedenaje

PRODUCCIÓN AUDIOVISUAL

Iván Sepúlveda

COMERCIALIZACIÓN

Ana Carmen Prol Maldonado

ADMINISTRACIÓN

Agueda Mildred Alvarado Arias

DISTRIBUCIÓN

Paola Hernández Huerta

CONTACTO

(33) 1454 3975 / (33) 1454 3979

redaccion@pasajero7.com.mx

Tikal 1286, Col. Pinar de la Calma.
Zapopan, Jalisco. México. C.P. 45080
www.pasajero7.com

Pasajero7 es una publicación mensual gratuita. Número de Certificado de Reserva otorgado por el Instituto Nacional de Derecho de Autor en trámite. Número de Certificado de Licitud de Título en trámite. Número de Certificación de Licitud de Contenido en trámite. Los artículos y opiniones son responsabilidad de sus autores. Pasajero7 expresa su opinión a través de la Editorial.

Del Tren México-Querétaro al Tren Maya

Por lo menos, desde el sexenio de Enrique Peña Nieto, los megaproyectos de movilidad emprendidos por el Gobierno Federal se han visto envueltos bajo un manto de opacidad, falta de planeación y fallas técnicas, los cuales han desembocado en un derroche interminable de recursos y ha puesto en duda la confiabilidad de las inversiones público privadas en estos proyectos.

Es difícil olvidar el bochornoso episodio del tren México-Querétaro, el cual, bajo sospecha de corrupción fue cancelado por el gobierno aun cuando ya había sido adjudicado a través de licitación a una empresa China con una filial mexicana. Esta cancelación habría dañado la relación comercial con el gobierno chino generando una estéril serie de disculpas por parte del gobierno mexicano.

Qué decir del Tren México-Toluca, oda a la incapacidad técnica y falta de rigor en la ejecución de un proyecto que a más de seis años de su inicio de construcción aún no se vislumbra la fecha para su puesta en marcha, ya que dentro de las administración López obradorista no parece ser prioridad.

De ahí podemos pasar a la Línea 3 del Tren Ligero en Guadalajara, Proyecto Federal, la cual sin terminar y con problemas estructurales, fue cínicamente inaugurada por el expresidente Peña Nieto y el anterior gobernador de Jalisco, Jorge Aristóteles Sandoval a finales del 2018. Pasará más de un año después de ese surreal evento de inauguración que la Línea 3 del Tren Ligero empiece a funcionar.

De estos megaproyectos, el más recordado y el que más afectaciones generará para el pueblo de México es la cancelación del Aeropuerto de Texcoco, el cual fue víctima de una señal del nuevo gobierno por destruir el ícono que sería la madre de todas las obras de infraestructura de los gobiernos "neoliberales".

¿Qué nos hace pensar que el megaproyecto del Tren Maya llegará a buen puerto? Sin entrar en el debate de su viabilidad financiera, o del beneficio que esta obra pudiera brindar a las ciudades del sureste mexicano, este proyecto ha empezado como todos los demás y quizás un poco peor. Con prisas, estudios sobre las rodillas y ya con la carga de ser la obra insignia de la Cuarta Transformación, el Tren Maya parece ser la réplica de los fracasados proyectos de movilidad de los gobiernos anteriores. Ojalá y me equivoque.

En opinión de

- 06** ■ **Jesús Padilla Zenteno**
■ Necesario un registro nacional de transporte público.
- 08** ■ **Francisco Javier Romero Pérez**
■ Ciclovías II, analizar y evaluar antes de construir.

Tecnología en el transporte

- 16** ■ Sistemas de gestión de calidad para el transporte público.

Enlace Universitario

- 26** ■ "Movilidad y espiritualidad"

En el camino

- 32** ■ Mobility ADO, soluciones de movilidad para México y el mundo.

Sin motor

- 34** ■ ECOBICI, el sistema de bicicletas públicas más grande de Latinoamérica.

Seguridad vial

- 38** ■ Nueva administración diluye el Programa Integral de Seguridad Vial.

Retrovisor

- 40** ■ Ruta, entre baches y buenos tramos.

18 TREN MAYA

proyecto para potencializar la economía del sureste mexicano



14

ALIANZA SIMUS
Los desarrollos tecnológicos en la movilidad del futuro.

24

Observatorio de transporte y Movilidad Metropolitana, fuente generadora de información.

28

Reestructuran rutas en Guadalajara, ampliarán la cobertura del servicio de transporte público.

30

SIT OPTIBÚS
comienza renovación de su flotilla de autobuses.

36

Seguridad y renovación de flotas, retos de la industria de transporte de pasajeros.

En Exclusiva



10
■ **FRANCISCO LUIS QUINTERO PEREDA**
El reordenamiento del transporte público en EDOMEX.



12
■ **JOSE LUIS GUEVARA MUÑOZ**
"El servicio de transporte en Hidalgo está en transformación".

En opinión de

Jesús Padilla Zenteno
Presidente de la Asociación
Mexicana de Transporte y Movilidad.

@JPadillaZ



Necesario un REGISTRO NACIONAL de Transporte Público



Hace unas semanas el Gobierno de la Ciudad de México anunció la creación del Registro de Operadores del Transporte Público y Privado, como una medida de la administración para contribuir y mejorar la seguridad en el transporte en la capital de país.

Este registro estatal del transporte, permitirá la actualización del padrón de concesiones, con el fin de generar un registro de los operadores y unidades del servicio de transporte público, así como verificar que los mismos cumplan con los requisitos establecidos en su concesión, brindar certeza jurídica y seguridad a los usuarios.

Estos criterios buscan también en cada estado, un registro de transporte con base en tecnologías de seguridad; acreditar la validez de las concesiones otorgadas, además de crear identidades únicas en los expedientes de los operadores, la calidad y seguridad en el servicio.

Sin embargo, el esfuerzo ha sido parcial y no ha permitido contar a nivel nacional con la información a través de una relación de datos, registros y archivos sistematizados de las personas que operan las unidades en servicio concesionado de transporte público de pasajeros en el país.

Esto conlleva a la necesidad de conformar una dependencia que se haga cargo de estos procedimientos, que hoy no son facultad formal de alguna secretaría de Estado, cada entidad cuenta con su registro de vehículos de transporte público y expedición de licencias y permisos para conducir en sus distintas modalidades, sin embargo, no se cuenta con un padrón con las principales características de operación de los sistemas de transporte urbano en nuestro país.

Desde la Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad (AMTM), pensamos que es importante la creación de una base de datos o padrón nacional para conductores de taxis, aplicaciones, transporte privado y transporte público, que

ofrezca seguridad al usuario al conocer las características de cada operador, su historial y las referencias del comportamiento del mismo.

Un paso importante será no solo generar un registro nacional de conductores sino una base de datos que identifique unidades existentes y en operación; número de líneas; pasajeros transportados; los medios de transporte urbano de mayor demanda, y hasta determinar y aplicar las medidas que permitan el uso eficiente de los sistemas de transporte público de pasajeros, de acuerdo a las necesidades de sus habitantes.

La expedición de licencias de conducir con un formato reglamentado, validación de los certificados de conducción y de aptitudes física y mental, el registro de las empresas de transporte permitirá tener los elementos suficientes para dar seguimiento a los accidentes viales, a la mala atención al usuario y la irresponsabilidad que en ciertos casos el sector transporte a veces presenta.

Se hace necesario registrar, consolidar, centralizar y verificar la información en cualquier parte del país, para validar el cumplimiento de requisitos de los conductores y brindar información sobre el estado de las licencias de conducción por medio del uso de mecanismos automáticos.

Finalmente, es necesario asegurar la confiabilidad de la información para realizar las validaciones necesarias con el fin de generar las licencias de conducción, un padrón nacional de operadores nos permitiría contar con información a la hora de contratar en cualquier parte del país, y además podría promover la capacitación y profesionalización de los conductores.



CICLOVÍAS II

Analizar y evaluar
antes de construir



Estoy convencido de que toda política... debe realizarse con base en evidencia, cuidando los diversos efectos que está pueda tener.
Carlos Manuel Urzúa Macías

Si algún motivo expuesto para renunciar me ha sorprendido, es el que presentó el Doctor Carlos Urzúa, en el segundo párrafo de su carta de renuncia, donde puntualiza “Estoy convencido de que toda política económica debe realizarse con base en evidencia, cuidando los diversos efectos que esta pueda tener”. Tengo la certeza de que la evidencia a la que se refiere el Doctor Urzúa, debe formar parte de cualquier política que impulsen los administradores de la ciudad, razón por lo que rescaté esta frase que me inspiró a escribir la segunda parte de mi participación anterior (CICLOVÍAS) y la utilicé como epígrafe en la presente.

Como saben, me preocupa la eficiencia de la ciudad, y soy consciente que el tamaño de la urbe (distancia a recorrer) y la densidad de población, son 2 de las variables que se deben de tomar en cuenta para determinar los modos de transporte que se deben impulsar. Por eso me gustaría recordar a los investigadores Peter Newman, Jeffrey Kenworthy, -1989- Cities and Automobile Dependence: An International Sourcebook, en el que de acuerdo a sus investigaciones, clasifican a las ciudades en tres grandes grupos: la ciudad del automóvil, la ciudad del transporte público y la ciudad peatonal, y definen sus características que presenté en la gráfica siguiente.

Tipo de ciudad	Densidad Hab. / ha	Vehículos por 1,000 habitantes	Consumo anual de gasolina Lt/persona	Personas por vehículo
Ciudad del automóvil	10-30	400	870	2.5
Ciudad del transporte público	30-130	170	220	5.8
Ciudad del transporte peatonal	100-400	20	60	50

FUENTE: Peter Newman, Jeffrey Kenworthy -1989- Cities and Automobile Dependence: An International Sourcebook

Esta clasificación permite ubicar al Área Metropolitana de Guadalajara (AMG) por sus características físicas (densidad) como una ciudad ideal para funcionar con el transporte público, y por su número de vehículos y consumo de hidrocarburos como una ciudad dependiente del automóvil, esta dependencia es el resultado de lo poco que se ha realizado por parte de los administradores del transporte público para potenciarlo, y contrario a la clasificación, invierten el dinero público para facilitar el desarrollo del automóvil.

En lo señalado por Newman y Kenworthy falta un modo alternativo de transporte que de forma transversal pueda convivir en los tres tipos de ciudades (obvio en cada tipo de ciudad la estrategia debe ser diferente), en efecto, me refiero a la bicicleta, que es un modo que viene a contribuir por ahora de forma imperceptible en el problema de mitigar el CO₂, pero que avanza de manera importante; ejemplifico, en el AMG en los últimos 55 meses se han realizado 10 millones de viajes en bicicleta (sistema MIBICI), lo que representa que en promedio se han realizado 6 mil viajes al día.

Quiero compartirles que en el año 2000 la comisión Europea generó un documento que cambió mi forma de ver a tan importante modo de transporte, y que lo titularon

“En Bici, Hacia Ciudades sin malos Humos”, documento del que rescato entre muchos conceptos válidos, dos respuestas de una encuesta que se aplicó a la comunidad europea.

“El 83% de los europeos considera que el transporte público debe tener un trato preferente sobre el automóvil”.

“El 73% de los europeos considera que la bicicleta debe tener un trato preferente sobre el automóvil”.

La tendencia a nivel mundial para contener el crecimiento del automóvil, se rivaliza entre el desarrollo de redes de transporte y la construcción de vías para la bicicleta (de acuerdo a las características de la ciudad); en lo personal prefiero las redes de transporte, principalmente por su gran capacidad de desplazamiento de usuarios, pero para que esta funcione se necesita una gran inversión y trabajo para convertirlo en el impulsor del desarrollo urbano sustentable.

El AMG tiene las características físicas ideales para impulsar el transporte público, y que este, si se presta de manera suficiente, eficiente y eficaz sería un inhibidor del crecimiento del transporte particular. Con esto en mente me hago la siguiente pregunta, ¿Por qué los administradores del AMG le han dado preferencia a la bici-

queta sobre el autobús?, aun contradiciendo a la recién aprobada metodología para la evaluación del impacto metropolitano, en la que se especifica que los corredores propuestos por el POTMET serán considerados para el desarrollo y consolidación de sistemas de corredores de transporte masivo.

Curiosamente si sobreponemos los corredores propuestos por el POTMET y la red de ciclovías del plan maestro de movilidad no motorizada, algunas vías se duplican, lo que significa que los corredores metropolitanos los están considerando con dos funciones diferentes, la primera promoviendo el desarrollo y consolidación de sistemas de corredores de **transporte masivo**, mientras que el plan de movilidad no motorizado promueve su utilización para la implementación de las **ciclovías**; en opinión de su servidor, lo anterior es una contradicción, utilizar la misma vía con dos objetivos diferentes y que ambos requieren de carriles segregados.

El mismo plan maestro señala que las características ideales para poner una calle a dieta (reducir el número de carriles) “es una calle de cuatro carriles con un carga vehicular entre 12,000 y 18,000 o 25,000 viajes diarios en promedio”, y continúa señalando “a pesar de que el número de carriles sea reducido... la capacidad total se reduce

apenas un poco y rara vez resulta en congestión”.

Lo realmente preocupante para la ciudad es, que bajo la misma responsabilidad están el desarrollo de la red de ciclovías del AMG, y la consolidación de los sistemas de corredores transporte masivo, y pareciera que no existe contradicción alguna. Mientras que el plan maestro de movilidad no motorizada del AMG, menciona “que el fundamento de este proyecto es la redistribución del espacio de la calle, otorgando más espacio a modos como el ciclismo y caminar”, la metodología de evaluación del impacto metropolitano menciona en el capítulo, “Hechos Metropolitanos Funcionales”, que tiene como objetivo “deseable el fortalecer la conectividad a través de sistemas de movilidad eficiente, sostenible, segura, incluyente y accesible. Y prioriza que los proyectos son: el desarrollo de los corredores DOT; la promoción de la movilidad activa y no motorizada; la promoción del desarrollo y consolidación de sistemas de corredores de transporte masivo; y fomentar la accesibilidad y la seguridad”.

Es lógico que al impulsar los corredores de transporte masivo se requiera segregación de carriles para uso exclusivo de estos, lo que dificultaría el hacer convivir la red de ciclovías (que ya segregaron dos carriles) con la red de transporte masivo. Afortunadamente la metodología recién aprobada debió ser utilizada para evaluar el impacto a nivel metropolitano y validar la coexistencia de los dos modos de transporte.

Finalmente, si no se han aplicado los estudios de impacto metropolitano sobre los corredores definidos por el POTMET (y que fueron propuestos por el Plan de Movilidad No Motorizada), entonces es necesario que con la seriedad que caracteriza a los actuales administradores de la ciudad, complementen los estudios necesarios que soporten tan importante decisión que permita “fortalecer la conectividad a través de sistemas de movilidad eficiente, sostenible, segura, incluyente y accesible”.





En Exclusiva Francisco Luis Quintero Pereda

Subsecretario de Movilidad
del Estado de México

Redaccion@pasajero7.com.mx

El reordenamiento del transporte público en EDOMEX

La movilidad en el Estado de México requiere una estrategia para el ordenamiento en los corredores y las unidades de transporte público concesionado con el fin de generar un sistema integral a partir de análisis y datos que sustenten la toma de decisiones y mejore el servicio, dijo en entrevista Francisco Luis Quintero Pereda, Subsecretario de Movilidad en la entidad.

“Necesitamos un ordenamiento operativo y un ordenamiento en corredores. Hacer un sistema integral de transporte y hacia allá estamos trabajando. Se están contratando los estudios para que nos digan a dónde tenemos que ir. Tiene que ser algo que esté soportado técnicamente y que no sean ocurrencias ni buenas intenciones”, declaró.

Entre los temas principales de la movilidad que trabaja el gobierno estatal, está la integración de todos los concesionarios a un mismo sistema que beneficie a todos los involucrados. “Debe estar sustentado para cuando se arme una empresa de empresas porque hay concesionarios que operan en una zona en conjunto con otros y para poder formar un corredor se tiene que conformar también la integración de una empresa, de tal manera que esos estudios nos van a arrojar el camino por dónde conducirnos”, señaló.

El funcionario agregó que hay grupos de empresarios que ya comenzaron a integrarse como en el caso de las rutas 13 y 14, donde se sustituirán 600 microbuses. “Cuando hablamos del Estado de México hablamos de números de magnitudes muy grandes, hay estados que no tienen 600 vehículos y que esto nada más es en uno solo de los derroteros, con esto se va a beneficiar a la ciudadanía porque va a ver menos vehículos

en operación, van a ser más seguros, pero lo más importante es que van a dejar de estarse peleando el pasaje”, afirmó.

El subsecretario declaró que la unidad de los transportistas va a beneficiar la operación. “Se van a enrolar los servicios, van a ser vehículos que operan en conjunto, se van a integrar como empresa. Ahorita son hombres-camión; es decir, hay una transición del que es dueño de su unidad y tiene un chofer trabajando contra el ser socio de una empresa y tener choferes que no son de él sino son de la empresa, ese cambio de perspectiva es incluso en las compras. No es lo mismo comprar 6 neumáticos que comprar 1000 con los descuentos que pueden obtener por el volumen de los neumáticos, refacciones y combustible, todo eso hace que la presión para incrementar la tarifa disminuya porque se hace más eficiente la operación”, aseguró.

A LA TOMA DEL VOLANTE

Quintero Pereda mencionó que al tomar la administración, de 160 mil concesiones había 70 mil vencidas.

“Nos dimos a la tarea de identificar cuáles eran las causas del por qué no se renovaban, resultó que algunos dejaron de renovar por la falta de vehículos dentro de norma; en el Estado de México máximo autorizan 10 años para dar de alta un vehículo y operarlo, de tal suerte que muchos de ellos dijeron ya tengo el vehículo pero no lo puedo dar de alta porque mi concesión se venció”, señaló.

Ante ello, el gobierno estatal publicó el 20 de marzo de 2018 nuevas condiciones para renovar



la concesión. “Se establecieron calendarios para hacerlo de manera ordenada, en principio hubo rechazo, porque estábamos en época coyuntural de elecciones; sin embargo, después de varias mesas de trabajo con ellos estuvieron de acuerdo y se les abrió otro período para regularización; en este momento tenemos 35 mil concesiones renovadas”, indicó.

Resaltó que otro factor que dificulta la regularización, principalmente en taxis, es que el dueño de la unidad no es el titular de la concesión.

“En el resto de las concesiones que no se renovaron detectamos que había un componente adicional, que ya no son los titulares, principalmente taxistas; sin embargo, sí son usuarios de esa concesión, son poseedores. Por tal motivo, el 25 de abril de 2019 se publicó otro acuerdo donde se establecieron las reglas para que una persona que tenga una concesión a nombre de

otra, ya sea porque se la compraron, la heredaron, etcétera, pueda inscribirse en un padrón a efecto de mantener o manifestar su intención de poner a su nombre esa concesión; lo que haremos en una siguiente etapa es publicar cuáles son los que están en ese supuesto”, dijo.

Cabe destacar que al año pasado el costo para obtener una concesión de taxi era de 21 mil pesos, aproximadamente, ahora bajó a alrededor de 5 mil.

Ante estas nuevas medidas, ya se han regulado 35 mil unidades y de éstas van 15 mil vehículos nuevos.

“Los avances que tuvimos al principio fueron lentos, pero ya después de haber obtenido el consenso con los transportistas, al darse cuenta que era en su beneficio y no en su contra, fuimos avanzando, afirmó.



TARIFA UNIFICADA

El funcionario destacó que también se busca integrar una tarifa en beneficio del bolsillo de los usuarios.

“El mínimo de la tarifa en el Estado de México es de \$10.00, así que si los usuarios utilizan dos vehículos estarían pagando \$20.00 mínimo y dependiendo de la longitud que recorran se incrementaría este valor. En lo que estamos trabajando es en la integración de sistemas de transporte, no solamente de corredores sino que además se busque la integración tarifaria, donde el usuario pague no por cuántos autobuses se suba sino cuántos kilómetros recorre”, detalló.



“El servicio de transporte en Hidalgo está en transformación”



El transporte en Hidalgo vive un proceso de transformación bajo el esquema de un nuevo reglamento en el cual se da principal importancia al peatón, y un impulso al transporte masivo sustentable cuyos cimientos trasciendan distintos sexenios, informó en entrevista el Secretario de Movilidad y Transporte de la entidad (Semot), José Luis Guevara Muñoz.

El funcionario destacó que el Gobernador de Hidalgo, Omar Fayad, busca transformar y revolucionar el sistema de transporte en toda la entidad. “Estamos en un proceso de cambio profundo al transporte masivo, en el transporte convencional, pero también en la movilidad sustentable”, declaró.

El inicio de este nuevo proceso comenzó con una nueva normativa sobre el transporte y la movilidad, la cual entró en vigor el primero de marzo de este 2019, y se concretó a partir de la realización de foros por toda la entidad, con el fin de “construirla de la mano de la sociedad”.

“Hace unos meses estrenamos nueva Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Hidalgo, que ya incorpora en esa pirámide de movilidad en la cúspide al peatón. Ya no solo es una ley de transporte como las que teníamos antes, la hicimos de la mano de los transportistas, de la academia, de los jóvenes, de los empresarios... todos participaron”, dijo.



El directivo de la Semot mencionó que en la entidad se alista una estrategia integral de movilidad que “pretende ser el instrumento transformador y revolucionador de la movilidad y el transporte en el estado con una visión prospectiva no solo en el corto plazo sino al 2030, en el que vamos a atender temas de movilidad sustentable, e impulsar al transporte masivo”, refirió.

Con ello se plantea realizar un programa de calidad mediante la “capacitación, profesionalización y certificación de operadores de transporte público; a través un programa de seguridad en el transporte en sus dos vertientes: seguridad vial pero también en materia de seguridad pública y pronto a anunciaremos un programa adicional que tendrá que ver con el apoyo que el gobierno del estado dará de forma irrestricta a las políticas implementadas por el presidente de la República Andrés Manuel López Obrador, particularmente al aeropuerto de Santa Lucía”.

Asimismo, esta nueva ley incluye una innovación a nivel nacional referente al transporte comunal indígena.

“El transporte no puede ser un artículo de lujo y no puede ser un artículo al que solo podamos acceder quienes vivimos en una ciudad, necesitamos garantizar la movilidad y el transporte de todas las comunidades, particularmente las indígenas en las que desafortunadamente muchas veces coinciden el ser de comunidad indígena con altos niveles de rezago social”, apuntó.

Sexenio de integralidad

De acuerdo con el secretario, en la administración de Omar Fayad (2016-2022) se lograrán concretar las bases para una movilidad integral. “Por supuesto que nos va a dar tiempo, en primer lugar de sentar los cimientos de esta estrategia integral de movilidad; en segundo, de emprender las primeras acciones para que esta estrategia se empiece a ejecutar en los diversos programas y sobre todo dejar por medio del combate a la corrupción, transparencia y planeación para aquellos que vengan”, indicó.

No obstante, indicó que la maniobra para mejorar la movilidad no solamente es parte de esta administración, sino de la ciudadanía, lo cual generará que las acciones de cambio no se detengan en esta administración.

“No solo es una estrategia del gobierno, es una estrategia de la gente, es una estrategia de los hidalguenses, así es que quienes lleguen pondrán su granito de arena seguramente, pero la idea es que esto vaya más allá, que trascienda los sexenios, los tiempos y nos permita verdaderamente transformar y dar a la gente la movilidad y el transporte que merecen”, expresó.

Tuzobús, camino pedregoso

José Luis Guevara Muñoz destacó que en la entidad hay alrededor de mil 500 rutas en 84 municipios y solo existe un sistema masivo: el Tuzobús, no obstante camina con “complejidades” y por un ordenamiento del transporte, el cual tiene que pasar por un fortalecimiento institucional de la Semot.

“El Tuzobús es un proyecto con muchos blancos y negros, con muchos contrastes, por un lado tenemos una infraestructura prácticamente ejemplar; sin embargo, el sistema en la parte financiera, en la parte de gobernanza de la empresa concesionaria, heredamos una empresa de la anterior administración que ha tenido muchos problemas, esos problemas se han visto ya reflejados en el servicio”, manifestó.

Resaltó que la empresa concesionaria también se plantea retos, ya que en abril pasado cambiaron su consejo administrativo y trabajan en mejorar el servicio que ofrece el sistema. “Hoy estamos trabajando en la parte de mejorar la calificación ciudadana; sin embargo, es muy difícil cuando contamos con una empresa que desafortunadamente, muy a pesar de la gran mayoría de los socios, no está yendo a mejor sino que poco a poco se va deteriorando, por ejemplo su parque vehicular, de ahí que sea un gran reto el tema de Tuzobús.

“Vemos en el nuevo consejo de administración una actitud de mejorar las cosas, una actitud de caminar de la mano del gobierno para modernizar no solo su empresa sino el sistema en general y sobre todo para dar un mejor servicio al usuario”, finalizó.

En Exclusiva JOSÉ LUIS GUEVARA MUÑOZ

Secretario de Movilidad
y Transporte de Hidalgo

Redaccion@pasajero7.com.mx

LOS DESARROLLOS TECNOLÓGICOS en la Movilidad del futuro

Equipo SIMUS y Juan Carlos Sosa (Experto consejero SIMUS)
comunicaciones@redsimus.com

El mundo se encuentra en los albores de la Cuarta Revolución Industrial, lo que representa un cambio fundamental en la forma en la que actualmente las personas trabajan, se relacionan y se movilizan. Es un nuevo capítulo en el desarrollo humano, posibilitado por avances tecnológicos que combinan los sistemas digitales, físicos y biológicos.

La velocidad, la amplitud y la profundidad de esta revolución, obligan a los actores políticos, a repensar cómo deben diseñarse y desarrollarse las ciudades de tal suerte que permitan confluir infraestructura y servicios adecuados para una movilidad multimodal integrada e inclusiva de calidad para todos y centrada en el ser humano.

Para esto, dos importantes factores serán clave para la transformación de la movilidad urbana: los grandes desarrollos tecnológicos y los nuevos hábitos de comportamiento ciudadano.

Algunas de las tendencias de un futuro no muy lejano para la movilidad del ser humano son, las tecnologías innovadoras para el ahorro de energía en los automóviles; los materiales livianos de construcción de los autos, que permiten reducir el peso del carro sin sacrificar la seguridad de los pasajeros; el uso de la electricidad como combustible para los automóviles; el Big Data, el gran volumen de datos, que inundan los negocios, cada día para obtener ideas que conduzcan a mejores decisiones y negocios estratégicos; las nuevas tecnologías de comunicación que integran el internet de las cosas, para proporcionar servicios valiosos a los conductores y los increíbles avances sobre los vehículos autónomos, se sienten cada vez más cercanos.

La transformación que se espera de la movilidad, traerá cambios significativos en todos los aspectos, pues con seguridad alterará las estructuras industriales, el comercio y la dinámica en las personas. Este sistema ha estado bien establecido durante un siglo y está al borde de una gran transformación que podría resultar en la emergencia de un nuevo ecosistema de movilidad personal (Sistemas Individuales de Transporte Público –SITP-).

Así mismo, se prevé que la movilidad, estará íntimamente ligada al desarrollo del urbanismo, ya que tendrá un modelo de movilidad basado en el pago por el uso y no en la compra personal de un activo, como actualmente, lo es un auto.

Hay evidencias que permiten pensar que esta transformación, se hará realidad en pocos años, ya que en varios países se está fomentando el uso de vehículos eléctricos, los nuevos modelos de automóviles son cada día más autónomos, la masificación de la bicicleta, toma más fuerza y está aumentando la oferta de productos y servicios de movilidad, como Uber, Tesla, Apple, Google, etc.

Todos estos cambios revolucionarios, se darán por la unión de varios factores, los sistemas de movilidad y transporte se combinarán con sistemas de energía integrados al transporte público y a su infraestructura.

Dentro de las tendencias tecnológicas, el desarrollo de la nanotecnología, incide directamente en la creación de nuevos materiales más livianos en la fabricación de autos; la digitalización, en la creación de los llamados carros inteligentes, va en grandes adelantos; en la energización, los nuevos desarrollos en tecnologías de baterías,

permiten mayor autonomía, menor tiempo de recarga y menores costos; la movilidad compartida ha evolucionado rápidamente en los últimos años, el transporte público, los tradicionales taxis, ahora compiten en seguridad, precio, inmediatez y digitalización con compañías de movilidad compartida, como Uber y Lyft y los Transumer, también se pueden catalogar como una tendencia tecnológica, ya que son las nuevas generaciones, los usuarios que demandan nuevas ofertas de servicios de movilidad, pues no compran autos, alquilan o comparten autos.

Para comprender mejor la movilidad se debe entender, que hay dos visiones diferentes: la primera visión de movilidad, es la actual, con su sistema de propiedad privada muy fuerte y con conductor al volante. Con el paso de los años esta primera visión, ha evolucionado a una visión de movilidad compartida, o una movilidad combinada con otros medios de transporte público integrados, como la bicicleta, el scooter, trenes, cables y demás.

Hace años todos estos cambios se veían lejanos, sin embargo, está comenzando un cambio drástico, una ruptura básica, un punto de inflexión, una nueva era donde los autos serán autónomos y muy accesibles, y empresas como Google, Uber y Apple serán las empresas, que empiecen los movimientos para la reacción de un gran cambio que no tendrá vuelta atrás y, éste sin duda es el gran reto para los tomadores de decisiones tanto del sector público como privado, de poder asumir con claridad una visión de ciudad, un modelo de gestión de movilidad y de empresas orientadas a satisfacer las expectativas y nuevas demandas de servicios que el ciudadano e usuarios están reclamando frente a un nuevo ecosistema de actores de la movilidad urbana sustentable.

Temas como la seguridad en la movilidad por la autonomía de los vehículos, la nula congestión vial por los sensores de los nuevos modelos inteligentes de autos, la disminución sostenible de energía, la caída dramática de los costos de viaje, así como el tratamiento justo y preciso de los impuestos por el uso de la tecnología, la desaparición de los parqueaderos, los costos de entrega de mercancías bajarán notoriamente, el transporte multimodal será continuo y con un único precio fijo, serán los temas de cambio de la movilidad que transformarán el rumbo de la humanidad.

La tecnología ya existe para hacer realidad todos estos sueños, inclusive Google, ha avanzado en la creación de autos sin conductor y grandes empresas como Ford, BMW, Ventures, están haciendo investigaciones e inversiones millonarias en el campo tecnológico con proyectos de alta ingeniería.

Para poder tener una movilidad urbana sostenible, se puede visualizar en tres modelos: Un modelo limpio y compartido, un modelo con autonomía privada y la llamada modelo sin costuras.

En ciudades densamente pobladas, y con graves problemas de contaminación, como Delhi, México y Bombay, el enfoque para un cambio a largo plazo sería un cambio hacia un transporte más limpio, en vehículos eléctricos, limitando la propiedad de automóviles privados, donde la movilidad compartida hace énfasis en el transporte público.

Hay ciudades como Los Ángeles, donde la congestión vial le cuesta miles de millones de dólares a la ciudad, en pérdidas. Acoger vehículos eléctricos, y estimular los autos autónomos sobre avenidas propias para ellos, así como estimular la movilidad compartida, podría impactar en beneficio para estas grandes urbes.

La llamada movilidad sin costuras, se refiere básicamente al fácil acceso del transporte público, en ciudades como Chicago, Hong Kong, Londres y Singapur, ciudades en donde su movilidad es de alta calidad en tiempo y en espacio; donde los usuarios tienen diversas formas de moverse en ambientes limpios, baratos y flexibles; donde la movilidad se brinda a través del excelente servicio del transporte público; donde la conectividad total de plataformas de software inteligentes, mueven con precisión el tráfico multimodal, haciendo que la movilidad sea lo que debe ser, un total y comprometido servicio al usuario.

Junto con las mencionadas ciudades, sólo Amsterdam y Estocolmo, tienen una movilidad efectiva, con transporte público eficiente, fomentando el ciclismo y el caminar y han logrado limitar la congestión y la contaminación. Para el 2030 se espera que sean muchas las ciudades que se acerquen a esta fase de movilidad avanzada.

Y se espera que esa distancia abismal entre los países industrializados y poderosos, con los países del tercer mundo, se acabe, cuando el cambio disruptivo ocurra, cuando el punto de inflexión sea un cambio más justo, y que un ciudadano de Colombia, también pueda sonreír cuando aborde con su familia, a esta nueva experiencia de transformación en la movilidad humana.



PRESENTA:

Tecnología en el transporte

Cristela Gutiérrez / redaccion@pasajero7.com.mx



SISTEMAS DE GESTIÓN DE CALIDAD para el transporte público

La tecnología ha llegado a transformar la gestión del servicio de transporte público; existen sistemas que facilitan la organización, administración, evaluación y mantenimiento de las unidades o flotillas de transporte público, factores que se reflejan en una mejora significativa en el servicio que recibe el usuario.

Para el Director de Urbanismo y Sistemas de Transporte (Ustran), Ángel Molinero, son los sistemas de gestión de calidad los que permiten al transportista mejorar sus ingresos, el control de su personal, de sus unidades y sus ingresos.

“Apoyados con tecnología se puede probar que se están llevando a cabo los estándares, la normatividad que se plantea, hablamos de poder controlar que se den esos valores. La tecnología permite asegurar tiempos de recorrido, estado de las unidades, desempeño del personal, y administración en general, además de acercar datos a los usuarios”.

Un sistema de gestión de calidad que se aplica de manera correcta es un apoyo para mejorar la eficiencia y rentabilidad del negocio del transporte de pasajeros, pues en base a una plataforma tecnológica se pueden sistematizar los procesos de las empresas, unificar las bases de datos y por lo tanto ahorrar tiempo y costos cuando se trata de administración.

Asimismo, se controla el mantenimiento de las flotillas, horarios de servicio de acuerdo a la demanda y se lleva un registro del desempeño de los operadores y equipo de trabajo en general, casi en tiempo real, lo que permite garantizar la calidad y rentabilidad de la empresa.

Pese a los beneficios que representan los sistemas de gestión de la calidad del transporte, son sistemas poco aplicados en las empresas de transporte público del país, en la mayoría de los casos por desconocimiento, además de que no es una exigencia de la autoridad.

“Todavía no se ha captado mucho todas las ventajas que trae consigo implementar un sistema de este tipo, pero su objetivo, o lo ideal, es mejorar la calidad bajo un control, con normas, bajo un estándar; la mayoría de las rutas no manejan la gestión de calidad en los servicios, no lo exige la autoridad y por lo tanto nadie lo aplica”, señaló el Director de Ustran.

Este tipo de plataformas tecnológicas son además una gran herramienta de contacto e información al usuario, ya que al tener el registro y control en tiempo real de las unidades y sus características, se puede informar al usuario de los tiempos de espera y que servicios especiales tiene la unidad, como espacio para bicicletas o rampa para personas con discapacidad motriz; además, se cuenta con un canal directo de retroalimentación con el usuario, que puede dejar comentarios o sugerencias y dar seguimiento a la atención de las mismas.

“Al implementar este tipo de sistemas de gestión de calidad es garantía de que se verán beneficiados los transportistas y también los usuarios, hablamos de rentabilidad, productividad y calidad en el servicio”, expresó Molinero.

Otro de los factores que detiene a los empresarios del transporte en la implementación de estas herramientas tecnológicas “son los costos, pero definitivamente la calidad en cualquier servicio tiene precio, la diferencia es que en este caso, podría resultar que una mejor administración y control reditúe en mayores ganancias y al final el gasto en estos sistemas no sea tal”, apuntó el especialista.

A decir de Molinero, solo las grandes empresas de transporte internacionales, y apenas algunas nacionales como el Metrobús en la Ciudad de México, son las que le están apostando a los sistemas de gestión de calidad, y “algunas más en Guadalajara, y creo que en Monterrey, pero son las menos”.

Sin embargo reiteró que, se debe apostar e invertir en las plataformas enfocada a mejorar la rentabilidad de las empresas de transporte, mejoras que se ven reflejadas de manera directa en su eficiencia y operación, pero también en un mejor servicio y atención al usuario.

“Los sistemas de gestión de calidad, cualquiera que sea, son la herramienta que garantiza la calidad del servicio de toda empresa, el cumplimiento de estándares, administración y con una buena aplicación, asegura el crecimiento de cualquier compañía de transporte”, afirmó el especialista.



¿Cuentas con equipos CCTV en tus unidades y no cuentas con soporte técnico?

¿Perdiste todo contacto con tu proveedor de tecnologías?

¿Te abandonó?



**Es tu mejor opción!!!
Somos un equipo de profesionales que no te abandonaremos**



Contáctanos y plátanos tu necesidad

33 23 01 09 81

33 23 06 92 75

ventas@telematicaycontroles.com

soporte@telematicaycontroles.com

Av. Guadalupe 6250-2 Col Plaza Guadalupe, Zapopan, Jalisco México

Búscanos en:

Telemática y Controles

ENPUNTO

WEB: enpunto.mx

TREN MAYA

proyecto para potencializar la economía del sureste mexicano

Ivonne Arriaga / redaccion@pasajero7.com.mx

El Gobierno de la República mantiene los trabajos del Tren Maya, una de las obras de infraestructura más importantes de la actual administración, esto mientras especialistas, ambientalistas y comunidades indígenas manifiestan su inconformidad y advierten que la mala planeación, la falta de transparencia y el impacto que tendrá la obra en el ecosistema de la zona podrían condenar al fracaso este proyecto millonario.

40 mil millones de pesos considera invertir el Gobierno Federal en la construcción del Tren Maya, uno de los proyectos estratégicos de infraestructura que se pretende construir en la administración del Presidente Andrés Manuel López Obrador.

El proyecto que considera reactivar y potencializar la economía del sureste mexicano, prevé beneficiar de manera directa con empleos a los estados de Yucatán, Campeche, Tabasco y Chiapas.

“Si con el tren logramos que se incremente la afluencia turística, esto va a significar empleos, trabajo, bienestar para Palenque y para otros estados (sit) del sureste. Es un programa de reordenamiento urbano porque por donde va a pasar el tren en las estaciones se va a poner orden en cuanto a desarrollo urbano”, declaró el jefe del ejecutivo al realizar la presentación del proyecto en Chiapas.

DESCRIPCIÓN DE LA OBRA

El Tren Maya, entre otros proyectos como el aeropuerto en Santa Lucía, se dice será de los principales proyectos de infraestructura, desarrollo socioeconómico y turismo sostenible más grande de la presente administración. Consiste en un nuevo servicio de transporte ferroviario que interconectará a las principales ciudades y zonas turísticas de la Península de Yucatán.

Propone un esquema turístico en el que los visitantes recorrerán las comunidades de la región evitando la concentración turística en un solo punto; es decir, que visitantes, primordialmente turistas, tendrán la posibilidad de adentrarse en las comunidades más allá de las que ya son totalmente conocidas.

De acuerdo con la información de descripción por parte del Gobierno de México, la construcción de este medio de transporte se basará en un modelo de desarrollo sostenible para potencializar el crecimiento económico, “sin

depredar el ambiente, al contrario procura medidas de mitigación, compensación y protección del entorno, como la creación de corredores ecológicos en el margen de la reserva de la Biósfera de Calakmul para contener la presión del crecimiento poblacional y la actividad humana”.

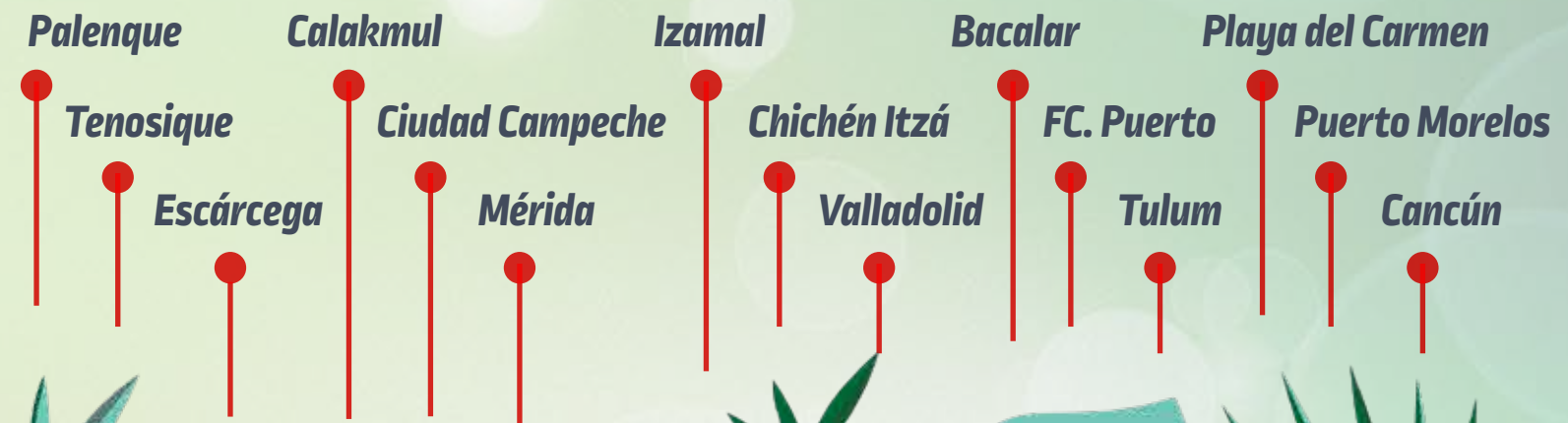
CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO

Arturo Núñez Jiménez, entonces gobernador del estado de Tabasco, declaró a los medios de comunicación que el Tren Maya tendrá diversos usos siendo el funcionamiento turístico el más importante seguido del traslado de pasajeros y carga.

Entre las características propias del servicio que se va ofrecer, destaca que la ruta planea un tramo de más de mil 500 kilómetros de recorrido en locomotoras de biodiésel híbridas, las cuales viajarán a una velocidad máxima de 160 kilómetros por hora.

El recorrido total o ruta del Tren Maya, estará dividido en tres tramos segmentados de la siguiente manera: Tramos selva 436 km, Tramo caribe 446 km y Tramo Golfo 653 kilómetros. Los usuarios del servicio podrán ascender y descender a lo largo de las 15 estaciones o paradas.

ESTACIONES



ÁREAS NATURALES PROTEGIDAS DE MÉXICO QUE IMPACTA EL TREN MAYA

1. Parque Nacional Palenque, Chiapas.
2. Área de Protección Cañón del Usumacinta, Tabasco.
3. Reserva de la Biósfera de Calakmul, Campeche.
4. Reserva de la Biósfera Los Petenes, Campeche.
5. Área de Protección Yum Balam, Quintana Roo.
6. Área de Protección Manglares de Nichupté, Quintana Roo.
7. Reserva de la Biósfera Sian Ka'an, Quintana Roo.
8. Área de Protección Uaymil, Quintana Roo.



TURISMO EN MÉXICO

Uno de los argumentos que mayormente se han comentado para legitimar la construcción del Tren Maya, son los recursos que podrían captarse provenientes del turismo nacional y extranjero. De acuerdo con la Secretaría de Turismo federal, el segmento del turismo representa actualmente el 8.8% del PIB nacional; sin embargo, se estima que puede aportar en los siguientes años el 10%.

Según los Resultados de la Actividad Turística enero 2019 (documento emitido por la SECTUR), la llegada de turistas internacionales a nuestro país fue de 3.5 millones, cifra superior en 143 mil turistas respecto al mismo periodo del año anterior, lo que equivale a un incremento anual de 4.3%.

A nivel mundial, Francia es el país más visitado del mundo. De acuerdo con la Organización Mundial de Turismo la nación europea ocupa el primer lugar, en segundo lugar de las preferencias para visitar se encuentra Estados Unidos y sucesivamente España, China, Italia, Reino Unido y Alemania; por su parte, México se ubica en la octava posición al recibir en el año 2016 a 35 millones de turistas internacionales.

En cuanto a las naciones más visitadas en el continente americano, México ocupa el segundo lugar tan solo después de Estados Unidos.

En el ámbito local, SECTUR destaca que, Cancún y la Riviera Maya son los destinos que mayor número de turistas recibieron, de ahí, señalan las autoridades federales, la importancia de invertir en el sector turístico a través del Tren Maya.

El proyecto del Tren Maya potencializará el turismo de la región del sureste mexicano, defendió el Jefe del Ejecutivo Federal ante las críticas que se han recibido por la edificación de la obra, la cual se estima podría estar concluida en cuatro o cinco años.

Durante la presentación del proyecto, el Presidente de México expresó, “son los turistas extranjeros los que más divisas dejan a nuestro país... Llegan alrededor de 10 millones de turistas a Cancún pero solo se dedican a disfrutar de las playas del mar Caribe y no se introducen hacia los estados del sureste donde se tiene esta riqueza extraordinaria cultural. Poseemos esta riqueza cultural y por eso el proyecto tiene que ver con impulsar el turismo, que se aproveche esa afluencia turística”.

De acuerdo con el documento que describe el proyecto del Tren Maya, “actualmente México ocupa el sexto lugar en el ranking mundial de turismo. Las zonas arqueológicas de la zona maya son algunos de los destinos más importantes: en conjunto, reciben 6.8 millones de turistas al año. Chichen Itzá y Tulum ocupan el segundo y tercer lugar de los sitios arqueológicos más visitados del país, solo después de Teotihuacán”.

SOBRE EL IMPACTO AMBIENTAL Y LA POLÉMICA

Una de las aristas que principalmente ha causado polémica sobre el proyecto de construcción del Tren Maya, es el alcance o impacto ambiental que pueda ocasionar la obra.

Aun cuando el gobierno federal ha tratado de minimizar las críticas, los propios habitantes de las comunidades, organizaciones civiles, ambientalistas y partidos de oposición, han señalado que las afectaciones ambientales podrían ser irreparables.

Será la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales la encargada de emitir la Manifestación de Impacto Ambiental además de las recomendaciones para prevenir posibles desastres naturales derivados de la construcción de la obra.

En días recientes, ante la visita del presidente a Yucatán y Quintana Roo, representantes de organizaciones mayas expresaron su rechazo a la construcción del proyecto, manifestaron que la obra banaliza y mercantiliza la dignidad de los pueblos indígenas y que solo se trata de un “proyecto colonizador” que despojará a los pueblos de sus tierras.

A través de sus redes sociales, el Colectivo de Comunidades Mayas exigió detener la construcción al afirmar que existen evidencias y afectaciones palpables en el territorio maya.

A las protestas sobre la cancelación, se sumaron trabajadores del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) quienes sostuvieron que se debe cancelar cualquier tipo de intervención, entre tanto no se tengan los estudios de impacto ambiental. En una carta enviada al presidente se cita que “no se puede emprender un proyecto de esta naturaleza sin un estudio amplio de los impactos ecológicos, culturales y patrimonio del que según evidencias, hay posibles vestigios cubiertos por selva, de la misma importancia de lo que está a la vista”.



¿QUÉ DICEN LOS ESPECIALISTAS?

Marco Hernández Reyes, cofundador del Observatorio de Innovación Tecnológica para la Transición Energética, dijo a Pasajero 7 que las afectaciones al medio ambiente se dan cuando los mecanismos para su protección fallan.

Hernández, especialista en temas de medio ambiente y cambio climático, comentó que “las evaluaciones de impacto ambiental deben de tener la máxima relevancia en cualquier megaproyecto de infraestructura; recordemos que una justicia ambiental es igual una justicia social”.

Al ser consultado sobre las afectaciones que podrían surgir derivado de intervenciones para construir el Tren Maya, expresó que “es inaceptable mantener opacidad sobre las afectaciones reales al medio ambiente, derechos de los pueblos indígenas y los derechos humanos”.

Sobre los estudios respectivos que deberán elaborarse, añadió que las evaluaciones tienen que realizarse bajo estándares internacionales para así analizar los beneficios contra las afectaciones, lo que permitirá de manera precisa identificar medidas de mitigación y una prevención efectiva para la salvaguarda de la biodiversidad nacional.

Al ser cuestionado sobre la viabilidad del proyecto, indicó que solo después de tener los estudios respectivos de impacto ambiental, es como se podrá hacer un balance real para definir si es conveniente o no un proyecto como éste.

En entrevista con Federico Taboada, urbanista, señaló que desde su punto de vista hay mucha viabilidad para el buen funcionamiento del Tren Maya; sin embargo, destacó que el proyecto requiere la presentación de un estudio real que determine las afectaciones además de un estudio de movilidad a través del sistema de transporte que hay en estas localidades. Asimismo, aseguró que una obra de tal naturaleza traerá consigo necesidades que hasta hoy no se tienen consideradas, una de ellas, indicó, el transporte público.

“Si yo fuera el presidente municipal de Tulum o de Benito Juárez, planearía bien el sistema de transporte. Existe una clara necesidad de contar, además de estudios de impacto ambiental, con un plan de desarrollo urbano, a dónde va a llegar la estación del tren; el precio del suelo se va a disparar, lo que va a ocasionar expulsar a la gente, muy seguramente tendrá que desplazarse a otros sitios que se van a ir urbanizando, pero ¿cómo van a resolver eso las autoridades?”.

Sobre la responsabilidad que cada nivel de gobierno tiene, Federico Taboada destacó que a nivel planeación y de inversión el responsable es el gobierno federal, mientras que el gobierno estatal es el encargado de los temas del suelo y en el nivel de lo municipal, radica el tema de la movilidad, “es decir cómo adecuas la movilidad para que se adapte a este proyecto, en este sentido hay que adecuar varias cosas”.

Al hacer hincapié en las afectaciones ambientales, Taboada dijo que el tren por sí solo no tendrá mucha afectación del medio ambiente porque es un sistema muy flexible, “no requiere una carretera de 6 carriles, por lo que puede conservar las áreas naturales protegidas y esto puede hacer que el tren pueda sortear estos problemas”.

Expresó de acuerdo a su experiencia, que el mayor impacto ambiental que va a tener el Tren Maya va a ser qué tanto se va extender la huella urbana en aquellos lugares en donde se va a tener una estación, lo que traería consigo nuevos complejos habitacionales, hoteles, centros comerciales, etc.. Recalcó que habrá gente que seguramente migrará a las periferias, y que la ciudad se va a expandir, por lo que consideró que el problema ambiental más grande es que “no veo a los municipios involucrándose en el proyecto del tren, este es un proyecto que involucra a los tres niveles de gobierno y la urbanización de no ser atendida va a representar un problema.

“Muchos de estos municipios van a recibir una demanda de vivienda y van a tener que tener agua, electricidad, gas, y muchos de ellos no pueden proveer esa necesidad; es decir, los municipios no tienen capacidad de carga, yo no los veo preocupándose por estas necesidades”, finalizó al insistir en que el Tren Maya va a ser un detonador de desarrollo, sin embargo, habrá que ver cómo se va a preparar cada municipio.

El Tren Maya puede ser un parteaguas de cómo podemos empezar a desarrollar algunas partes del país, esto va a ayudar a potenciar la industria ferroviaria en México y el transporte de pasajeros. Hay rutas que muestran una demanda muy larga como en los tramos México-Querétaro, México-Puebla, México-Veracruz, México-Guadalupe y México-Acapulco.

Ante los compromisos que la nación ha firmado en materia de cambio climático, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos, OCDE, exhortó al gobierno mexicano a respetar los compromisos internacionales sobre el cambio climático ante la eventual realización de los proyectos de la refinería Dos Bocas y el Tren Maya.

Al presentar el informe “Financiando los Futuros Climáticos, Repensando la Infraestructura”, se dio a conocer que “han surgido preocupaciones por algunos de los planes de inversión en infraestructura de la nueva administración, como los planes de construcción de una central carboeléctrica, una nueva refinería en Dos Bocas y el Tren Maya. Este tipo de inversiones apuntaría en dirección contraria a los compromisos climáticos internacionales de México y al esfuerzo mundial por combatir el cambio climático, lo cual sería muy delicado”.

Los representantes del organismo señalaron que tanto la valoración y gestión de los riesgos climáticos debe enmarcarse “en un contexto de total transparencia, será un factor determinante para atraer el financiamiento necesario. Esperamos que obras como la carboeléctrica, la refinería y el Tren Maya cumplan con este requisito”.

FINANCIAMIENTO DEL PROYECTO

Otro de los temas que ha causado polémica sobre la construcción del Tren Maya, es el relativo al financiamiento; si bien es cierto que el gobierno de la federación aportará el capital, también han surgido diversas opiniones sobre el financiamiento privado que la obra podría tener.

No es posible que todo se haga con dinero público, manifestó Andrés Manuel López Obrador.

De acuerdo con la información que se ha dado a conocer de manera reciente, el proyecto podría tener un financiamiento a través de un esquema mixto en donde un 10% podría estar a cargo de la federación y el resto a cargo de empresas privadas. Como parte de la obra, se anunció que se tiene planeado adjudicar entre ocho y doce contratos en planteamiento mixto para diseño, financiamiento, construcción y mantenimiento de las vías férreas y material rodante, así como sistemas y operación.

En una investigación publicada por Mexicanos Contra la Corrupción y la Impunidad, difundida en el portal de noticias Animal político, se destaca que en esta administración, de 28 mil 458 contratos subidos a Compranet, solo en el 18.3% se utilizó la licitación pública.

En entrevista con el investigador Polioptro Martínez Austria, este comentó que para proyectos como la refinería en Dos Bocas Tabasco y el Tren Maya, el gobierno debe acercarse a los especialistas, la academia y los investigadores, ya que hoy son parte fundamental para la determinación y viabilidad de ciertos proyectos, “pareciera que de pronto el gobierno es el especialista de todos los temas, sin embargo, acercarse a la gente que investiga, recaba información y la analiza, hoy te da la posibilidad de tener menor margen de error o tener elementos a la mano para tomar la mejor decisión sobre la viabilidad de proyectos.

Entrevistado en el contexto de la cátedra en Riesgos Hidrometeorológicos, el académico y especialista en cambio climático, apuntó que México dejó de ser líder en favor del medio ambiente, aunque prefirió no opinar sobre el proyecto del Tren Maya hasta no conocer los estudios de impacto ambiental; se dijo confiado en que el gobierno atienda “un tema tan necesario y urgente” para determinar las

afectaciones que se podrían tener. Recordó que México fue uno de los impulsores de las Conferencias de las Partes (COP), que en 2016 permitió la firma del Acuerdo de París para la disminución de gases de efecto invernadero y cuidado del medio ambiente, por lo que señaló nuestra nación no debe estar aislada de los temas ambientales y menos de los compromisos internacionales.

Finalmente el sociólogo Luis Ramírez Carrillo, del Centro de Investigaciones Regionales “Dr. Hideyo Noguchi” de la Universidad Autónoma de Yucatán, considera que el tren está condenado al fracaso si no se hacen cambios al esquema que propone la administración federal.

El investigador de la Uady asegura que el millonario proyecto “es inviable como tren de pasajeros, como tren turístico y como tren de carga a la vez”.

“Una propuesta de mejora a la infraestructura ferroviaria en la Península en torno al movimiento de carga es interesante, pero no es la esencia del proyecto del Tren Maya, que está considerando, sobre todo, un movimiento turístico y de pasajeros. Y están equivocados”, indica Ramírez.

Sobre los peligros ambientales, afirma que “es un crimen contra la naturaleza meter una vía férrea o una carretera que atraviese la reserva de Calakmul”.

LA ANÉCDOTA

El presidente Andrés Manuel López Obrador encabezó el arranque de las obras de Rehabilitación de las vías férreas Palenque-Escárcega, donde se construirá el Tren Maya. Como parte del inicio de la obra, participó en un ritual para pedir permiso a la “Madre Tierra”, el suceso causó revuelo en redes sociales con opiniones a favor y otras en contra.

El evento fue caracterizado por una ceremonia tradicional religiosa con rezos en lengua maya e incienso; el Presidente estuvo acompañado por los gobernadores del sureste mexicano como Chiapas, Tabasco, Campeche, Quintana Roo y Yucatán.

OBSERVATORIO de Transporte y Movilidad Metropolitana, fuente generadora de información

Instituciones de educación superior, como la UAM, deben retomar su papel protagónico mediante el planteamiento de propuestas encaminadas a mejorar el transporte metropolitano sin buscar fines de lucro.

Bernardo Navarro Benítez

Ivonne Arriaga / redaccion@pasajero7.com.mx



Un acervo con más de 10 mil documentos de consulta con información relacionada al transporte, es lo que ha recabado el Observatorio de Transporte y Movilidad Metropolitana, diseñado en el año 2014 bajo la coordinación de la Universidad Autónoma Metropolitana (Xochimilco) en conjunto con el Centro Mario Molina para Estudios Estratégicos sobre Energía y Medio Ambiente.

Esto con el objetivo de tener un órgano académico multidisciplinario coordinado por una instancia educativa pública que se encargue de recabar información para luego procesarla, y sistematizarla.

El observatorio cuyos integrantes son académicos con experiencia, tiene la finalidad de evaluar la movilidad metropolitana y las políticas públicas que los gobiernos generan a favor de la Zona Metropolitana del Valle de México; actúa bajo la premisa de que el problema que hoy vive la movilidad requiere de resultados integrales, por lo que una visión académica complementa con análisis de información y soluciones al problema de desplazamiento que se vive en las ciudades.

Al reconocer que la movilidad es integral y debe de atenderse de igual manera, el coordinador del Observatorio de Transporte y Movilidad Metropolitana, Bernardo Navarro Benítez, señaló en entrevista para Pasajero7, que en la pasada administración capitalina este órgano académico no tuvo impulso por parte de las autoridades, ya que la información obtenida a través de diversas herramientas de trabajo no fue considerada; sin embargo, Navarro Benítez opina que hay confianza en que la nueva titular de gobierno de la Ciudad de México, mire a la academia como una opción para analizar los problemas de traslados que enfrenta la ciudad.

“Hemos hecho un acervo de más de 10 mil documentos que nos permiten tener información de más o menos los últimos 40 años, ya que cada vez que se acababa un gobierno se llevaba todo y en muchos de los casos no queda referencia de consulta, entonces lo que el observatorio hace es reunir la información, salvaguardarla, sistematizarla y evaluarla, un cambio de gobierno no tiene porque afectar”, dijo.

Visión de la movilidad desde la academia

Desde la parte colegiada que integra el Observatorio de Transporte y Movilidad Metropolitana, se concibe a la movilidad como multimodal, por lo que las autoridades de gobierno no deben, se sugiere, apostar por un solo medio de transporte. La academia destaca que el transporte es esencial para el desarrollo de las ciudades, por lo que la multimodalidad que ya se conoce, debe ser reforzada a través de la promoción de formas alternativas de traslados como scooters, bicicletas o caminata, ya que la necesidad al final es la misma, cubrir toda demanda de movilidad, pero de una manera eficaz para los habitantes de la urbe.

Para la Universidad Autónoma Metropolitana mediante la que se coordina este esfuerzo de recabar y analizar la información, la ciudad requiere mantener acciones políticas y un marco legislativo en materia de movilidad capaz de responder a los retos existentes y a las transformaciones por venir; de este modo el Observatorio de Transporte y Movilidad Metropolitana podrá ser sustento de las acciones políticas y la normatividad.

Convicciones

■ Es un esfuerzo institucional ligado a las necesidades sociales vinculadas a la problemática del transporte público.

■ Es un producto de la época actual ya que interactúa internacionalmente con el proyecto global Ciudad Movimiento, que reúne especialistas y académicos de Europa, Latinoamérica y China en torno a los nuevos retos que la movilidad impone, pero en un contexto mundial.

El futuro del Observatorio de Transporte y Movilidad Metropolitana

De acuerdo con los más de 10 mil documentos con los que cuenta el órgano académico, existe la convicción de que sean las distintas áreas de gobierno quienes se puedan surtir de toda esa información que ya ha sido recabada, procesada y analizada por los miembros de este observatorio.

“El gobierno debe centrarse en lo suyo, la academia con el apoyo de sus estudiantes, puede ser una fuente generadora de información, además de que los mismos alumnos pueden ser empleados para el análisis objetivo de ésta. La UAM, UNAM y el IPN, juegan un papel importante en la investigación”, sostuvo Bernardo Benítez.

Añadió que, “en el gobierno pasado fue muy difícil porque las autoridades no se aliaron mucho de la academia, de las instituciones de educación superior que tenían un largo recorrido en este rubro, fue mayor su acercamiento con los organismos internacionales o privados; sin embargo, con la asamblea legislativa teníamos una muy buena relación y actualmente está continúa también con los órganos superiores de este congreso”.

Aun cuando la información que se genera es en su mayoría sobre la capital del país y su zona conurbada, el Coordinador del Observatorio de Transporte y Movilidad Metropolitana expresó que no descartan contar con información de las distintas metrópolis de la República Mexicana, tal es el caso de estados del sureste mexicano donde hoy se tiene considerado la ejecución del proyecto para el desarrollo del Tren Maya, un nuevo modelo de transporte, comentó el especialista, del cual surgirá mucha información para analizar y brindar o sugerir nuevas propuestas.

Acervo del Observatorio de Transporte y Movilidad Metropolitana

- Revistas
- Artículos de investigación
- Manuales y reglamentos
- Libros especializados
- Tesis
- Investigaciones técnicas
- CDS

Enlace Universitario

La relevancia que la movilidad ha tomado en la agenda de los diferentes gobiernos exige que las resoluciones se fundamenten con base en estudios técnicos, a su vez exige mayor profesionalización en la toma de decisiones, por ello, Pasajero7 ha destinado este espacio para publicar algunos resúmenes de tesis y trabajos que han presentado los graduados de la Maestría en Movilidad Urbana, Transporte y Territorio del Centro Universitario de Tonalá, de la Universidad de Guadalajara (UDG).

“Movilidad y espiritualidad”

Paola Marcela Romero Gutiérrez
Maestra en Movilidad Urbana, Transporte y Territorio de
la Universidad de Guadalajara

arxiqui@outlook.es

Yadira es estudiante, tiene 23 años y vive en Tonalá. Sus traslados cotidianos son a la escuela. Sin embargo, el segundo motivo principal para animarse a tomar el carro y conducir, fue el poder llevar a su madre a la iglesia todos los domingos. En ausencia de su padre y de su hermano, Yadira decidió pedirle ayuda a un amigo, aprender a conducir el automóvil de la familia y llevar a su madre. Un accidente automovilístico dejó a la madre de Yadira con mucho miedo y ansiedad, por lo que decidió no volver a hacerlo, por lo menos para largas distancias. Así que Yadira hace de chofer.

Hace como tres años empecé a manejar porque mi mamá y yo íbamos a una iglesia que está por el Riu y mi hermano no estaba, no vivía aquí, estaba en Canadá y mi papá tampoco vivía con nosotros. Como era algo importante para mi mamá, yo quería llevarla... (Yadira, 23 años, estudiante, Tonalá).

Estos traslados no son con fines de commuting (traslados de la casa al trabajo), sino meramente con fines espirituales y existenciales. Dichos traslados configuran la identidad de la madre de Yadira, al hacerla parte de una comunidad religiosa y permitiéndole darle sentido moral y de pertenencia. En este caso, la pertenencia a la comunidad católica, religión dominante en la ciudad. Es decir, el automóvil funge como vehículo para afianzar cierto tipo de espiritualidad. Le proporciona a la madre de Yadira, tranquilidad y paz.

Usualmente, en la literatura académica y de políticas públicas sobre movilidad urbana y transporte, se olvida que existen traslados que se hacen con fines espirituales y de movilidad existencial. Los primeros traslados tienen que ver con las iglesias, las mezquitas y los demás lugares sagrados, y los segundos viajes, están relacionados con lugares que hacen que la gente pase de un estado de sufrimiento o tristeza, a uno de felicidad y bienestar personal.

Referencias
Lund, K. (2008). Listen to the Sound of Time: Walking with Saints in an Andalusian Village. En T. Ingold y J. Vergunst (Editores), *Ways of Walking. Ethnography and Practice on Foot*. Reino Unido: Universidad de Aberdeen.
Jain, K. (2017). Gods in the Time of Automobility. *Current Anthropology* (58), 513-526.

La literatura ha abordado, por ejemplo, los viajes de las personas en cantidades masivas, con fines espirituales, durante las procesiones y los peregrinajes a lugares sagrados. Dichos lugares se valen de símbolos para la unidad colectiva, la solidaridad, la moralidad, la conexión entre el pasado y el futuro y la pertenencia de las personas (Lund, 2008). Sin embargo, estos traslados se realizan de manera masiva y no son tan cotidianos, puesto que tienen que ver con días y épocas especiales.

Los traslados cotidianos se olvidan. Por ejemplo, cuando se habla de sistemas inteligentes de transporte, no se toman en cuenta, los traslados de todos los domingos en automóvil a misa, a bodas, quince años y velorios, o los viajes en transporte público que hacen las personas de la Luz del Mundo en el Área Metropolitana de Guadalajara (AMG). De esto, surgen preguntas, como: ¿Las ciudades primermundistas toman en cuenta estos traslados y saben que existe más tráfico pesado en esos días y por tanto la planeación es estratégica en esos lugares? ¿Para la planeación urbana de nuestra ciudad estos viajes cotidianos son relevantes?

En Jalisco, para 2010, según INEGI, el 92% de la población era católica, el 3% evangélica y cristiana, el 3.4% profesaba otras varias religiones y el 1.6% no profesaba una religión. Si la mayoría de la población se adscribe a alguna fe religiosa, es preciso entonces, reconocer estos traslados, estudiarlos, saber cómo es que la gente define su pertenencia a estos lugares y tener estrategias y políticas públicas especiales para esos días importantes para los fieles.

Como una hipótesis de investigación, se podría decir que las iglesias de la comunidad católica ofrecen infraestructuras diseñadas para llegar a ellas en automóvil, más que en transporte público y en medios no motorizados, como la bicicleta y el caminar. Este proceso entonces, estaría evidenciando cómo es que los motivos religiosos inducen a tomar un carro y manejar. Pero en este caso las preguntas podrían ser aún más profundas: ¿Cierta tipo de religión promueve cierto tipo de movilidad? ¿Cuál es el caso del AMG?



Se ha comprobado que, en lugares como Atlanta, la religión evangélica y su concepción de la familia como comunidad, antagónica a la ciudad y los y las desconocidos como comunidad, promueven la automovilidad (los viajes en automóvil privado) en contra del tránsito en transporte público (Henderson, 2006). Esto, porque la comunidad religiosa blanca, de clase media y alta, se estaría mezclando con las minorías étnicas, raciales y de género.

Otra experiencia internacional prueba esta conexión: el caso de la construcción de las estatuas religiosas gigantes en la India y a la par, la construcción de vías automovilistas para llegar a ellas (Jain, 2017).

¿En Guadalajara pasa igual? ¿El catolicismo promueve los viajes en carro? ¿Existen estacionamientos ciclistas en los templos? ¿Existen suficientes rutas de camiones para llegar a los templos católicos y de otras religiones? Es imperante que desde la academia y desde la administración pública, se amplíe el concepto y los motivos de los viajes urbanos cotidianos para satisfacer de mejor manera las necesidades de las personas y sus diversas fes, con el fin de aumentar su calidad de vida.

REESTRUCTURAN rutas en Guadalajara, ampliarán la cobertura del servicio de transporte público

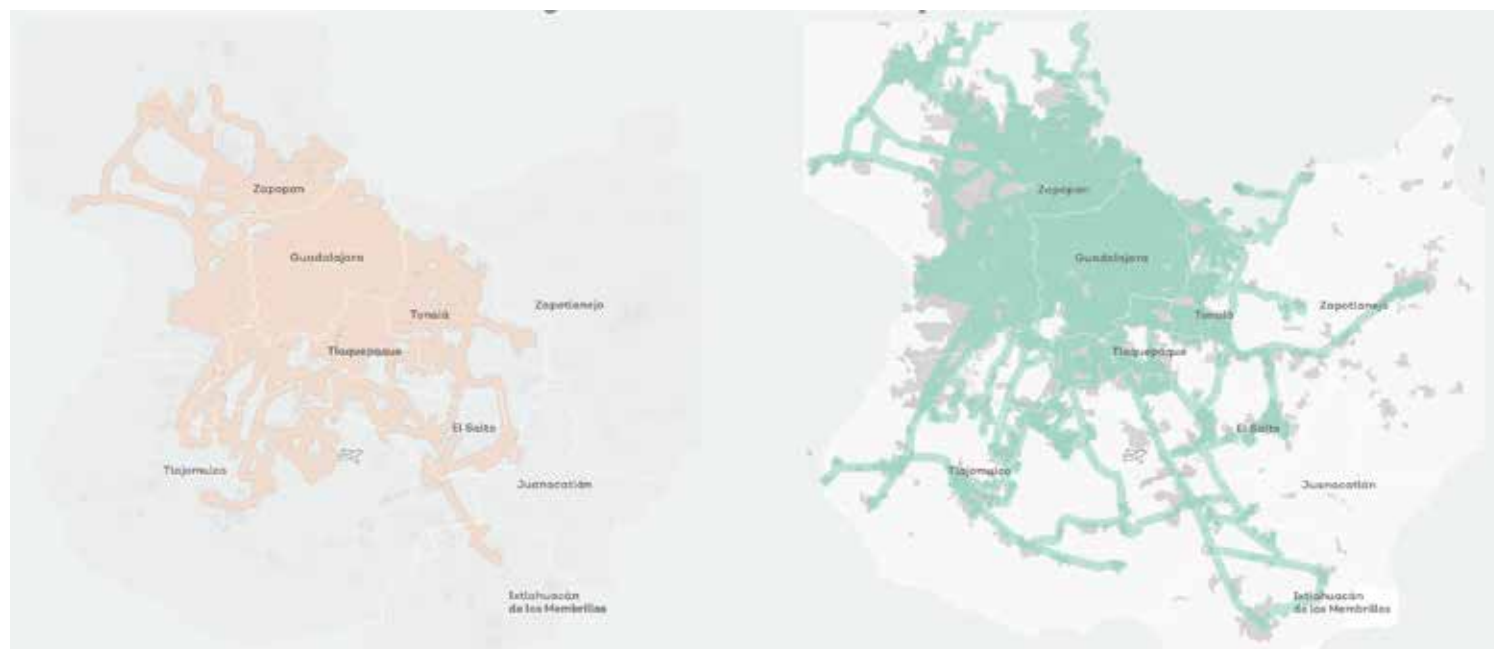
Katya Rodríguez Fedenaje / info@pasajero7.com.mx

El transporte público del Área Metropolitana de Guadalajara tendrá una reestructuración "histórica" en las rutas concesionadas, las cuales ahora llegarán a zonas de la periferia que habían sido olvidadas, ello mediante la aprobación del Mapa Base 2019-2020, con el cual se tendrá 28% mayor de cobertura.

"Se trata de un ejercicio inédito que por primera vez conectará a todas aquellas colonias que históricamente no habían tenido este servicio y que por instrucción de los alcaldes, alcaldesas y del gobernador (Enrique Alfaro) hoy integramos a través de esta estrategia con la

que iniciamos el proceso de reordenamiento de las rutas del transporte público", declaró Mario Silva, titular del Instituto de Planeación y Gestión del Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara (IMEPLAN).

En la Junta de Coordinación Metropolitana, que integran las nueve alcaldías metropolitanas, el Gobierno de Jalisco, la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (Sedatu) y el Consejo Ciudadano Metropolitano (CCM), aprobaron de manera unánime el Mapa Base en el cual se aumentará la cobertura de rutas de transporte público de 56 mil 978 hectáreas a 68 mil 819 hectáreas, un 28% de mayor territorio y una reducción de tiempo de espera de hasta un 30%.



Mario Silva indicó que en anteriores administraciones se privilegió el interés privado por encima de servicio público lo cual generó corredores desordenados, con rutas encimadas y poca información para los usuarios.

"A petición de los transportistas se iban haciendo ajustes individuales a los derroteros, las unidades no terminaban su ruta o la modificaban, no seguían los horarios establecidos y en varias colonias aparecían o desaparecían las rutas", manifestó.

Mientras que el mandatario de la entidad refirió que con esta medida el transporte debe de volver a hacer un servicio antes que un negocio. "Es un cambio de paradigma porque ahora se trata de que el transporte llegue a donde la gente lo necesita no adonde sea más negocio y eso es un cambio de fondo en la manera de abordar el tema", señaló.

Cabe destacar que el último intento de reordenamiento del transporte público fue en 2001, pero no tuvo la validación de los municipios ya que solamente se contemplaron cuatro de los nueve que forman el área metropolitana. Tampoco se constituyó una red que se vinculara con el transporte masivo.

El gobernador Enrique Alfaro mencionó que el Mapa Base va a marcar un antes y un después en el transporte público de la segunda ciudad más grande de México, pero que ahí no termina la transformación.

Señaló que la reestructuración de las rutas es el segundo paso de tres fundamentales que se proyectaron para este primer año de trabajo. "El primero era la regularización de las concesiones, ya se dio, está completo. El segundo paso es el reordenamiento de las rutas de transporte. Viene un tercer tema, que es poder completar el sistema de pago electrónico en todas las unidades de transporte público de la ciudad", dijo.

Mencionó que con estas medidas se va a poder "rediseñar una política de transbordos, porque si no tenemos el sistema de pago elec-

ZONAS BENEFICIADAS

Entre los 19 corredores planeados se busca conectar también las zonas periféricas con los centros de transporte masivo, incluso los que aún no entran en operación como la Línea 3 del Tren Ligero, el Macrobús y el Peribús, así como el aeropuerto.

El área metropolitana cuenta con más de 5 millones de habitantes quienes utilizan un 30% el transporte público todos los días y uno de los problemas es que los usuarios caminan más de 400 metros, que es lo recomendado, para llegar a una parada de autobuses.

Además el centro de Tonalá contará con nuevas rutas de transporte gracias a la ampliación de la troncal que va hacia Lázaro Cárdenas, lo que generará mayor conectividad con la zona de la central de autobuses y el mercado de Abasto.

Entre las zonas beneficiadas se encuentran colonias como Cima Serena, Rancho Alegre, La calera y Capilla de Guadalupe en Ixtlahuacán; además, de El Salto, Juanacatlán, Tlaquepaque, La Noria. "En Tlajomulco contarán con nuevas rutas de transporte que brindarán una conectividad con su centro de trabajo lo que les va a beneficiar en una reducción de los tiempos de espera en un 25%, así como los tiempos totales de viaje", dijo Mario Silva.

"La zona norte de Zapopan hacia Valle de los Molinos que tenía un servicio intermitente irregular, hoy va a quedar formalizado con este Mapa Base. Zapotlanejo por primera vez quedará conectado con rutas de transporte público hacia el sur de Ixtlahuacán de los Membrillo. Hoy quien quiere venir de Zapotlanejo hacia la ciudad tiene que pagar 32 pesos y con este esquema van a integrarse a esta red metropolitana", informó.

SIGUIENTE PARADA



trónico completo todo lo demás se vuelve un sueño.

"Nos van a permitir empezar luego otra etapa a inicios del próximo

año, que corresponde al cambio de unidades de transporte, es la apuesta. Cuando se quería decir que se estaba arreglando el transporte público, esto consistía en pintar con un diseño muy lucidor

camiones viejos, y decían ya cambió el transporte", expresó.

Asimismo, Diego Monraz Villaseñor, Secretario de Movilidad de Jalisco, indicó que el programa servirá para tomar decisiones de movilidad. "Esta herramienta para nosotros será fundamental en la toma de decisiones y en el trabajo de campo con los transportistas", señaló.

Por su parte Ricardo Villanueva, Rector General de la Universidad de Guadalajara, apuntó que debe haber una tarifa social con subsidios focalizados.

"La tarifa social tiene que ver cuánto se invierte de sus ingresos en transporte y lo que es incorrecto es que alguien invierta el 40% de su salario en transporte público", aseguró.

SIT Optibús

comienza renovación de su flotilla de autobuses

Cristela Gutiérrez / redaccion@pasajero7.com.mx



Corporativo Transporta recibió los primeros 20 de 128 autobuses nuevos que estarán ofreciendo servicio en el Sistema Integrado de Transporte de la ciudad de León, Optibús. Durante el evento simbólico, el Presidente de los Transportistas Coordinados, Daniel Villaseñor, señaló que destinarán 14.5 millones de dólares a la compra de 124 autobuses convencionales Torino MD con carrocería Marcopolo y motor Mercedes-Benz, además de 4 articulados.

“Con estos nuevos 20 autobuses que nos entregan comenzamos el cumplimiento de renovar el parque vehicular y mantenernos con la flotilla más joven del país, con un promedio de vida de las unidades de alrededor de 5 años; nuestro compromiso al lograr el incremento a la tarifa fue de renovar 100 unidades y eso lo vamos a superar”, aseguró Villaseñor.



Por su parte Raúl González, Director de Ventas, Mercadotecnia y Postventa de Mercedes-Benz Autobuses, señaló que se estarán entregando 20 unidades nuevas por mes a Corporativo Transporta, hasta llegar al total de las unidades pactadas.

“Mercedes-Benz Autobuses tiene la firme convicción de mejorar la movilidad del Bajío y toda la República Mexicana. Ahora, tras esta entrega, ratificamos nuestro compromiso por desarrollar productos que muevan a la gente y mejoren su calidad de vida, revolucionando la movilidad en el país, de forma eficiente, segura e innovadora”, comentó.

Las unidades entregadas darán servicio en rutas que recorrerán la ciudad de León, Guanajuato. Los autobuses cuentan con chasis OF 1321/49 y carrocería modelo 2020 Torino MD de Marcopolo, todos tienen motores de última generación BlueTec® 5 de bajas emisiones contaminantes, manufacturados en la Planta de García, Nuevo León, mejor conocida como “La Casa del Autobús”.

Las nuevas unidades movilizarán aproximadamente a 10 mil personas diariamente, en 3 rutas distintas por la ciudad clave del Bajío mexicano, en la cual Optibús realiza un promedio de 900 mil viajes al día.

El Torino MD cuenta con motorización delantera a diésel de 210 HP, con un torque de 520 libras pie de torque a 1,200 rpm; transmisión de 6 velocidades, dirección hidráulica y capacidad para 44 pasajeros. Gracias al acomodo de su motor e ingeniería, puede generar ahorros del 5% a 7% en el consumo combustible.



UNA CIUDAD EN CRECIMIENTO

Durante el evento, estuvo presente Héctor López Santillana, Presidente Municipal de León, quien señaló que le han apostado a que los leoneses se bajen del vehículo para utilizar el transporte público —incluyendo al propio alcalde— con la garantía de que llegarán a tiempo y en vehículos de calidad y con buen servicio a sus destinos.

“El servicio debe incentivar a que los ciudadanos dejen sus vehículos, yo mismo que tengo hasta cinco reuniones al día quiero tener la certeza de que usando el servicio de transporte público llegaré en tiempo... Voy a hacer uno de sus usuarios más exigentes”, sentenció el primer edil.

López Santillana explicó que la ciudad crecerá en menos de 10 años en su mancha urbana y en el número de habitantes podría pasar de 1 millón 700 mil a cerca de 3 millones y por ello urge mejorar la movilidad, por lo que el municipio analiza la adecuación de infraestructura y la aplicación de un sistema inteligente de semaforización.

León es la ciudad mexicana pionera en la movilidad, puesto que fue la primera en implementar en México un sistema BRT (Bus Rapid Transit, por sus siglas en inglés) para movilizar a su gente, en 2003.

UNA ALIANZA PRODUCTIVA

Daniel Villaseñor, resaltó la importancia de trabajar con empresas como Mercedes-Benz y Marcopolo, en las cuales ha encontrado aliados que escuchan sus necesidades y se adecuan a las propuestas que les hacen llegar.

“Ha sido una gran mancuerna la que tenemos con Mercedes-Benz y Marcopolo, siempre están a la escucha de nuestras necesidades, esto se refleja en las mejoras a unidades y en beneficio de nuestros usuarios... nosotros al decirles nuestras ideas al fabricante, y cuando el experto logra concatenar perfectamente bien desde su inicio nuestras propuestas a las unidades, se logran autobuses ideales para nosotros, se logran unidades siempre a la vanguardia”, declaró Villaseñor.

Por su parte, Pablo Muciño, Gerente Comercial de Marcopolo México, señaló que trabajaron de la mano con sus clientes para adecuarse a las necesidades del servicio que se ofrece en León.

“Trabajamos en áreas y con materiales que ellos nos comentaron, adecuaciones especiales en pasamanos, instalación de puertos USB, asientos especiales para mujeres y personas mayores o con discapacidad, así como una serie de funcionales que van a facilitar la operación del conductor”, puntualizó.

Previo a la entrega de unidades, los miembros de Corporativo Transporta visitaron la planta de Marcopolo en Monterrey, donde Paulo Andrade, Director General de Marcopolo en México, declaró que es una alianza muy satisfactoria.

“Es un orgullo la oportunidad de estar trabajando en estos 100 Torino MD para el mercado de León, y significativamente estar reforzando la alianza que tenemos entre Marcopolo México y el Corporativo Transporta en apoyo al Sistema del Transporte de León”, destacó.

Las nuevas unidades contarán con una batería adicional exclusiva para la seguridad, así como tres cámaras, botón de pánico que se conectará al Centro de Control de León, e infraestructura para los validadores de prepago y conteo de pasajeros.

De igual forma, los autobuses cuentan con mejoras en la visibilidad del operador a la hora del descenso de los usuarios, mayor espacio en la cabina, el asiento recorre de izquierda a derecha y de adelante para atrás, además se reforzó el chasis para los rescates de los vehículos en caso de accidente.



Mobility ADO, soluciones de movilidad para México y el mundo



Grupo ADO Evolucionando

Llevamos simplicidad a la vida diaria a través de soluciones integrales de movilidad



La empresa Autobuses de Oriente (ADO) que inició en diciembre de 1939, con un autobús Beck con chasis International, con 16 pasajeros como pasaje de su primer corrida, se ha transformado, ya no se limita a los autobuses regionales, su servicio se ha ampliado a trenes, bicicletas, Sistemas BRT y centros intermodales e innovaciones de todo tipo, con presencia además de México en países de Latinoamérica y Europa.

Más de 70 años de rodar por las brechas, caminos, carreteras y autopistas de México le dio el aprendizaje sobre el mercado del transporte de pasajeros que requerían para adentrarse por nuevas rutas, pues pasaron de ser una empresa que inició con seis unidades, a una compañía con más de ocho mil autobuses con presencia en cuatro países.

La transformación comenzó en 2013, cuando el grupo mexicano adquirió a Grupo Avanza en España, a partir de ese momento empezaron a crear modelos de movilidad y a aprender de todos los sectores urbanos y de los transportes de cercanías, y se arriesgaron a evolucionar, a ser una empresa que brinda soluciones de movilidad; se convirtieron entonces en un jugador internacional.

Cinco años después, ya para 2018, se concretó el cambio de identidad y se anunció la nueva piel de ADO, llamado ahora Mobility ADO, desde entonces han logrado posicionarse en el mundo como un grupo de movilidad integral que ofrece soluciones para gobiernos, empresas, turistas y usuarios finales; pese a esto, en México aún luchan para que se les reconozca como una empresa de soluciones integrales y no solo como una línea de autobuses de servicio regional.

DE MÉXICO PARA EL MUNDO

Si bien, sus directivos reconocen que no pueden ofrecer todos sus productos y servicios en México, Mobility ADO encontró en España y Portugal un terreno nuevo para ofrecer servicios integrales; incursionó con el servicio de bicicleta compartida en la comunidad de Getafe, una ciudad dormitorio de gente que todos los días va a Madrid; allí la firma mexicana tiene carriles confinados dentro de una autopista, lo cual le permite prestar el servicio con mayor eficiencia en las horas pico de tráfico, además tiene un sistema de abonos para estudiantes, cuyos precios los dicta cada comunidad, no los operadores.

En España, la organización ya posee alrededor de 2 mil autobuses y ofrece servicios en 22 ciudades que van desde un tren de cercanías, servicio de buses urbanos, un metro, y hasta bicicletas.

También se han colocado en el servicio de ciudades de Guatemala y Portugal; y aunque en México ha incursionado en líneas de Metrobús y opera el Centro de Control de BRT (CITI), que administra toda la red de este servicio en la Ciudad de México, aún buscan poder ofrecer más alternativas y soluciones de movilidad.

“Uno de los grandes retos que tiene la capital es, precisamente, una inversión en centros intermodales, para que la conectividad y la movilidad de todos sea más eficiente, y entonces sí podamos desincentivar el uso del automóvil”, comentó Alejandro Villalobos, socio líder del sector transporte de KPMG México, en entrevista.

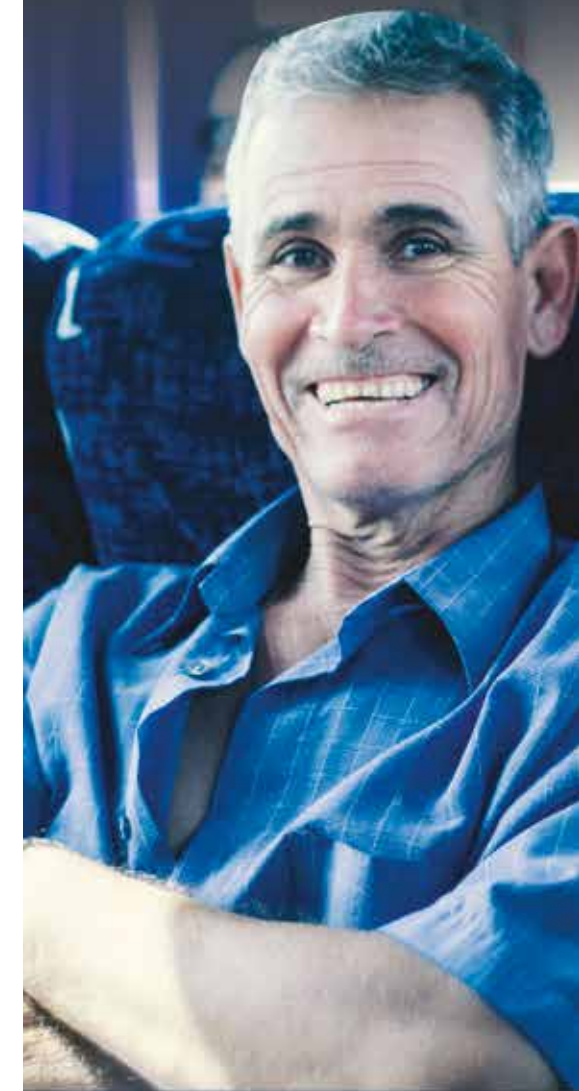
Otros de los desafíos de la movilidad terrestre en México son la inseguridad y el mal estado de la infraestructura; asimismo, otro reto importante es la fuerte competencia por los usuarios del transporte de larga distancia que plantean las aerolíneas low cost, como Volaris y VivaAerobus, que, además, cuenta con sus propios autobuses, como parte de Grupo IAMSA, uno de los principales rivales de ADO.

Según Villalobos en esta evolución, la industria puede poner el ejemplo. “Más allá de que el gobierno lo haga todo, lo puede concesionar a que lo haga el sector privado. Hoy tenemos 45 centros intermodales que ya están concesionados para que se adapten, se mejoren y se hagan centros de transporte para que se conviertan en una gran experiencia de viaje. Es un tema en que los diferentes actores debemos participar, el gobierno no se va a dar abasto”.

La tendencia es clara, el futuro estará marcado por la integración entre varios medios de transporte y por una oferta que se complementa, señalan los expertos, y ponen como ejemplo el servicio que se ofrece en ciudades europeas, en una colaboración público privada.

Ante esta realidad, Mobility ADO marca el primer paso para estar listos para el futuro. “Todas las ciudades medianas necesitan un sistema inteligente de transporte, y te debes adelantar antes de que sean un caos. Se necesitarán ciudades muy bien planeadas, con periféricos y demás, pero con infraestructura para los sistemas de movilidad, y que la gente pueda ver el bajarse de su auto como una opción”, precisa Aldo Alarcón, director general de Mobility ADO.

Mobility ADO cuenta con más de 26 mil colaboradores, más de 6 mil autobuses foráneos en el país, 2 mil autobuses foráneos y urbanos en España y Portugal; atiende a un estimado de 500 millones de pasajeros por año y cuenta con más de 450 terminales, algunas de las cuales son autosustentables y amigables con el medio ambiente; y han recorrido más de mil millones de kilómetros, según la información de su página oficial.



Sonríe y disfruta, nosotros te llevamos.

Oficinas
Morelos #574, Zapotlanejo, Jal.
Tel. 01.373.734.1311
01.373.735.6030
www.beccar.com.mx



Beccar Oficial



ECOBICI

el sistema de bicicletas públicas más grande de Latinoamérica

La Ciudad de México desde hace décadas ha desarrollado una cultura ciclista, no obstante, no había la infraestructura y legislaciones que fomentaran el uso de la bicicleta; con la llegada de Ecobici, en 2010, comenzó un cambio en el modo de movilidad de los usuarios.

Fernanda Rivera Flores, Directora General de Seguridad Vial y Sistemas de Movilidad Urbana Sostenible del gobierno capitalino, indicó que el 60% de las personas que utilizan el sistema no usaban la bicicleta como un modo de transporte, lo que habla de la aceptación que ha tenido el uso de ésta.

“Ecobici está subiendo gente a la bici que no estaba dispuesta a hacerlo, y a casi 10 años hemos llegado a más de 60 millones de viajes. Somos el sistema más grande de América Latina con 480 estaciones y 6 mil 500 bicicletas, esto es muestra de que la gente está dispuesta a utilizar la bicicleta para sus tramos cortos en combinación con el transporte público”, declaró Rivera Flores.



Este sistema fue el primero de bicicletas con anclaje en América Latina y comenzó con 84 cicloestacionamientos y mil 200 bicicletas. Además, el uso de la bicicleta en la capital pasó de 98 mil viajes al día en 2007 a casi 300 mil este año. Además, han evitado la emisión de más de 4 mil 700 toneladas de CO₂, equivalentes a plantar más de 13 mil árboles, detalló Fernanda Rivera.

Areli Carreón, Alcaldesa de la Bicicleta en la CDMX y miembro fundador de Bicitekas, manifestó que Ecobici ha tenido un papel muy importante en la transformación cultural urbana. “Fue la primera oportunidad de experimentar la bicicleta como forma de transporte, hay personas que en su vida jamás pensaron que se iban a ir en bici a trabajar y lo han hecho gracias a que existe esta opción”, indicó.

Añadió que la promoción del uso de bicicleta con los ciclones, los paseos temáticos o las biciescuelas ayudaron a su aceptación y arraigo, pero el tema de seguridad vial e infraestructura son las principales barreras que impiden que más gente utilice la bicicleta de forma cotidiana.

La activista apuntó que en los últimos 12 años, la capital mexicana comenzó a implementar políticas públicas sobre ciclismo urbano y movilidad a partir del diálogo entre sociedad civil y gobierno, con lo que inició una transformación en la movilidad ciclista.

“Ecobici ha tenido un nivel de adopción casi inmediato y muy grande, es todavía el sistema de bicicletas más grande de América Latina y principalmente ha tenido un papel fundamental para romper este prejuicio extendido de que la bicicleta era solamente para los pobres, para el jodido que no se puede comprar un coche.

“Este sistema de bicicletas ha permitido que mucha más gente de todas las clases sociales utilice la bicicleta, la aprecien. En este sentido es un caso de éxito absoluto, el único pero es que no llega a gran parte de la capital, nos gustaría ver que el sistema creciera más rápidamente”, dijo la activista.

ECOBICI EN ZONA EXCLUSIVA

Este sistema de bicicletas públicas solamente se encuentra en 3 de las 16 alcaldías de la Ciudad de México: Miguel Hidalgo, Benito Juárez y Cuauhtémoc, las cuales, de acuerdo con el gobierno local, concentran el 40% del total de viajes en la capital y es el área que cuenta con la mayor cantidad de redes de transporte. Asimismo, dicha zona es plana y tiene menos barreras urbanas, lo que la hace ideal para este sistema de bicicletas.



“Se cree que Ecobici solo beneficia a la gente que vive en la zona donde está el sistema, pero el 50% de las personas que lo utilizan no viven donde están instaladas las estaciones, vienen de otras alcaldías e incluso el 15% viene del Estado de México”, señaló Fernanda Rivera, funcionaria de la Secretaría de Movilidad de la CDMX.

Esta administración plantea que la bicicleta sea parte del sistema de movilidad de la ciudad, ya que en anteriores gobiernos Ecobici era parte de la Secretaría de Medio Ambiente y ahora es administrada por la Secretaría de Movilidad.

El objetivo, al finalizar el gobierno de Claudia Sheinbaum, es duplicar el número de viajes ciclistas en la ciudad y entre la estrategia para lograrlo se proyecta construir 16 biciestacionamientos, alrededor de 600 kilómetros de ciclovías y alcanzar las 10 mil bicicletas en el sistema.

“Esto es importante porque no solamente ayuda a las personas que ya andamos en bici como modo de transporte, sino que potencia el uso de la bicicleta porque la gente que todavía duda en utilizarla, con las ciclovías se anima, es parte del plan de movilidad de bicicleta y también para reducir emisiones del sector transporte”, destacó Rivera Flores.

El Gobierno de la Ciudad de México estudia la posibilidad de llevar Ecobici a otras alcaldías, como Coyoacán, Álvaro Obregón y la parte norte de Miguel Hidalgo. “Nos encontramos en el análisis, no solo se trata de expandir

sino tener una planeación y analizar dónde se concentra la mayor cantidad de viajes, dónde se pueden reemplazar viajes que se hacen a pie, en transporte público o en automóvil con centros de transferencia”, dijo.

SIN COMPETENCIA

Los servicios de bicicletas sin anclaje por aplicación no reducirán el número de usuarios de Ecobici, sino que generan que haya más personas interesadas en utilizar la bicicleta como forma de movilidad, subrayó Fernanda Rivera.

“Ecobici no se reducirá sino al contrario, estas aplicaciones nos están ayudando a ampliar las alternativas de movilidad que tiene la ciudadanía. Nos hemos dado cuenta que se genera un círculo virtuoso, ya que la manera de hacer más seguro el ciclismo urbano en las ciudades es teniendo más ciclistas en la calle.

Areli Carreón no ve un conflicto entre Ecobici con los sistemas sin anclaje. “Son distintos, el sistema sin anclaje tiene la ventaja de que te deja exactamente a dónde vas, no tienes que estar buscando donde guardar la bicicleta y esa también es su desventaja mayor, que como usuario no sabes a dónde vas a ir a recogerla”, indicó.



SEGURIDAD Y RENOVACIÓN DE FLOTAS

Retos de la industria de transporte de pasajeros

Katya Rodríguez Fedenaje / info@pasajero7.com.mx

El Gobierno Federal busca en este sexenio modernizar las carreteras y camiones en el país para mejorar la movilidad; no obstante, uno de los mayores frenos para el crecimiento de la industria del transporte de pasajeros es el alza de combustible, el tipo de cambio y la seguridad en los caminos.

Aurelio Pérez Alonso, Presidente de la Cámara Nacional de Autotransporte de Pasaje y Turismo (CANAPAT), mencionó que el mayor reto de este sexenio es que existan las condiciones económicas necesarias para que la industria siga invirtiendo para mejorar el servicio y los usuarios sigan viajando por carretera con un transporte de calidad y seguridad.

“Yo creo que el reto que tenemos es que el país tenga las condiciones económicas necesarias para que se siga invirtiendo, no solo por parte de los que proveemos el servicio, sino por las propias armadoras, invirtiendo en construir nuevas líneas de producción e instalaciones para seguir fabricando autobuses”, declaró.

El Programa Nacional de Infraestructura Carretera 2018-2024 del Gobierno Federal contempla una inversión de 78 mil millones de pesos durante 2019, solamente para la conservación de carreteras y construcción de caminos a cabeceras municipales.

“El proyecto de generar más infraestructura carretera es sin duda de gran beneficio para la población de esas localidades donde hoy no tienen carreteras pavimentadas. Todo lo que sea comunicar al país es propiciar un núcleo de desarrollo, es una oportunidad de crecimiento y de multiplicar la economía del país”, afirmó el presidente de la CANAPAT.

Por su parte Miguel Elizalde, Presidente de la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones (ANPACT), expresó que más del 96% de los viajes de turismo en México se realizan en autobuses por lo que ve positivo el Programa Nacional de Infraestructura Carretera; sin embargo, considera que además se debe impulsar la renovación de la flota de autobuses urbanos y foráneos, ya que la edad promedio de las unidades es de 15 años.

“Esperemos que se aterrice en objetivos puntuales para impulsar la renovación de la flota porque trae beneficios a toda la sociedad en reducción de emisiones contaminantes, salud pública y mejora en la competitividad del transportista... con un transporte moderno se reduce el consumo de combustible que hace más competitiva la unidad y esto beneficia al concesionario o al transportista de pasaje federal, y si se renueva la flota se impulsa la seguridad vial, la calidad y la atención del servicio a todos los usuarios”, dijo.

BACHE EN SEGURIDAD

De acuerdo con la información del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública, de enero de 2013 a noviembre de 2017 hubo 14 mil 974 asaltos en carretera, de ellos, 12 mil 504 fueron con violencia. Los camiones de carga registraron 6 mil 030 delitos; seguido de los vehículos particulares con mil 378 y los autobuses de pasajeros con mil 104.

Entre los principales problemas que afectan a los autobuses de pasajeros en la carretera destacan: asaltos, quema de autobuses y retenciones.

Ante ello, Pérez Alonso mencionó que se debe trabajar en conjunto con las autoridades y aplicar la ley para reducir la inseguridad en la carretera.

“Creo que en cualquier actividad donde una acción no tiene una consecuencia lo único que estamos incentivando es que siga pasando y eso está ocurriendo con los bloqueos carreteros, las pedradas, y los asaltos. Con que apliquemos la ley, el 90% del trabajo está hecho”, aseguró.

Miguel Elizalde señaló que la inseguridad impacta en los costos de operación, ya que se piensa en renovar las unidades por unas con mejores tecnologías.

A su vez, Cuauhtémoc Martínez, Tesorero de la empresa Estrella Blanca, refirió que son tramos específicos donde hay problema de inseguridad, pero que en los últimos meses se ha reducido la violencia y los asaltos contra autobuses de pasajeros.

“Desde luego que hay algunos tramos en los que hay dificultades, afortunadamente en el caso de nuestra empresa los problemas que tuvimos en años anteriores en estos meses se han reducido drásticamente”, comentó.

El Gobierno Federal contempla continuar con el programa de videograbaciones en las taquillas y al abordar los autobuses; asimismo, solicitar a los viajeros la identificación al momento de la compra del boleto e instalar arcos detectores de metales en las terminales.

CONTRA GASOLINAZOS

Pérez Alonso informó que el precio de los combustibles y el peaje ha subido de una “manera muy importante, lo cual impacta en el precio de los boletos. Podemos absorber una parte pero otra parte termina pagándola el pasajero”, dijo.

Manifestó que el precio de los combustibles “es el punto más importante de nuestro estado de resultados, ya que llega a representar entre el 25 y el 40%, entonces el que los precios de los combustibles bajen a nosotros nos beneficia porque podemos mover a la gente con un menor costo, pero eso no ha pasado”.

Añadió que el incremento en el tipo de cambio, específicamente la del dólar, también tiene repercusiones en la industria de pasajeros.

“La gran mayoría de nuestros insumos de autobuses, equipos y refacciones están cotizados en dólares o en euros. Somos una industria vanguardista que tenemos los autobuses más avanzados que se ofrecen en el mundo con tecnología de última generación y (la tasa de cambio) son de las cosas que van afectando”, puntualizó.

Miguel Elizalde agregó que el aumento del precio del dólar inhibe la renovación de la flota. “Los factores que afectan no solo al transporte sino a otras industrias son el tema de robo, el precio de los combustibles y el tipo de cambio”, afirmó.

Nueva administración diluye el Programa Integral de Seguridad Vial

“La prioridad del Gobierno de la Ciudad de México en materia de seguridad vial es salvar vidas” declaró en funciones como jefe de gobierno, Miguel Ángel Mancera, al dar a conocer la implementación del Programa Integral de Seguridad Vial (PISVI) “Visión Cero accidentes”, que tenía como objetivo implementar 43 acciones para disminuir en un 35% las muertes por hechos de tránsito hacia el 2018 y un 50% para el año 2021.

Tras haber funcionado el PISVI como lo instruyó la Ley de Movilidad del Distrito Federal publicada en el año 2014, así como el reglamento correspondiente, con la entrada en funciones de la administración encabezada por Claudia Sheinbaum, se anunciaron nuevas medidas con enfoque de movilidad las cuales fueron enmarcadas en el *Plan Estratégico de Movilidad de la Ciudad de México 2019*.

Entre otras directrices de movilidad, el plan propuso una política de seguridad vial orientada al cambio de acciones y actitudes para la “reducción de víctimas de siniestros de tránsito a través de la creación de una cultura de seguridad basada en educación, infraestructura y procedimientos enfocados en el cambio de conductas de los usuarios de la vía”; sin embargo especialistas en la materia, han opinado que con el plan de movilidad para la Ciudad de México desaparece la esencia del PISVI.

De las fotomultas a las fotocívicas



Con la nueva administración capitalina (2018), entraron en vigor en el mes de abril de este año, las fotocívicas, un esquema de sanciones mediante el cual los automovilistas infractores al Reglamento de Tránsito que sean capturados por cámaras y radares de velocidad, deberán tomar cursos sobre seguridad vial, además de realizar jornadas de trabajo comunitario.

Para Laura Ballesteros, una de las principales impulsoras de la Ley de Movilidad en la capital del país y del programa Visión Cero, “el aumento de muertes y accidentes por hechos de tránsito desde que se instalaron las fotocívicas es motivo de preocupación”, por lo que la ex funcionaria y especialista en temas de movilidad, señaló que es urgente que la jefa de gobierno reinstale el Programa Integral de Seguridad Vial.

“El actual programa no salvará vidas, por el contrario, aumentará las muertes en el pavimento. Esto es porque es una simulación que responde a un compromiso de campaña, y no a la evidencia disponible. Se advirtió desde el inicio y es una irresponsabilidad que no den marcha atrás”.

Para Víctor Alvarado, Gerente de Movilidad y Cambio Climático de El Poder del Consumidor A.C., el Programa Integral de Seguridad Vial, es una herramienta y guía de trabajo que se elaboró entre gobierno y la sociedad civil.

“Hoy el PISVI ha sido mutilado y el que está por realizar la nueva administración se siente un tanto laxo ante los privilegios que se le están dando en la vía al automóvil particular, tal es el caso del retiro de las fotomultas y en otras vialidades aumentar los límites de velocidad”.



Fallecimientos a causa de accidentes viales

De acuerdo con datos del Instituto Nacional de Salud Pública, “nuestro país ocupa el séptimo lugar a nivel mundial y el tercero en la región de Latinoamérica en muertes por siniestros viales, con 22 decesos de jóvenes de entre 15 y 29 años al día, y 24 mil decesos en promedio al año. Los siniestros viales constituyen la primera causa de muerte en jóvenes entre 5 y 29 años de edad y la quinta entre la población general”.

Por su parte la Organización Mundial de la Salud, con cifras al 2017, señala que “cada año mueren en el mundo cerca de 1.3 millones de personas en accidentes de tránsito, y entre 20 y 50 millones padecen traumatismos no mortales causantes de discapacidad. Los accidentes viales, además, constituyen una de las principales causas de mortalidad en todos los grupos etarios (personas que tienen la misma edad), principalmente entre personas de entre 15 y 19 años”.

Soluciones integrales

Si bien es cierto que el PISVI busca la reducción de muertes por accidentes de tránsito, de acuerdo con especialistas y organismos de carácter internacional, en la prevención es necesaria la implementación de programas y acciones integrales direccionadas a reducir la mortandad en accidentes viales.

Por lo que, la correcta planificación urbana, campañas de sensibilización, carreteras seguras, control eficaz de los límites de velocidad, leyes que protejan al peatón y la puntual atención a los compromisos internacionales que ha signado nuestra nación en materia de seguridad vial, forman un conjunto de recomendaciones propuestas por especialistas y organismos de carácter global.

RUTA

entre baches y buenos tramos



A seis años de la creación de la Red Urbana de Transporte Articulado (RUTA) en la Zona Metropolitana de Puebla, ésta ha caído en 'baches' durante su recorrido, operación y presupuesto; no obstante, su llegada trajo a la cuarta urbe más grande del país regularidad en el transporte público.

La llegada del Autobús de Tránsito Rápido (BRT, por sus siglas en inglés) con la Línea 1 de RUTA, el 16 de enero de 2013, fue un paso a la formalidad en la operación del transporte público en la ciudad, lo cual logró beneficiar el tiempo de recorrido, reducción de emisiones contaminantes y seguridad en las rutas.

"Estamos acostumbrados a que el transporte opere de manera informal; es decir, una persona física cualquiera puede ser concesionaria, puede comprar un permiso del gobierno del estado, de un microbús, una combi o un autobús y ponerlo a circular como medio de transporte público, pero RUTA comenzó a cambiar eso", declaró Armando Pliego Ishikawa, titular del Departamento de Cultura Vial y Promoción de la Movilidad Urbana Sustentable del Ayuntamiento de la ciudad de Puebla.

RUTA ya cuenta con tres Líneas, la primera inaugurada en 2013, la segunda en 2015 (ambas puestas en marcha en el gobierno del fallecido Rafael Moreno Valle) y la tercera en 2018. De acuerdo con el gobierno federal hubo 25.87 mil toneladas anuales menos de emisiones contaminantes.

Cabe destacar que el 67% de la población de la zona metropolitana no cuenta con automóvil propio y se movilizan con las alrededor de 9 mil unidades de transporte público (alimentadoras, autobuses, minibuses, vans) en 276 rutas, las cuales en su mayoría se encuentran bajo el esquema de hombre-camión.

Además, según la Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad (AMTM), 850 mil personas realizan unos 3.5 millones de viajes diarios en la Zona Metropolitana de Puebla, de los cuales 50% se llevan acabo en transporte público.

La mayoría del transporte público en la entidad opera bajo el esquema hombre-camión por lo cual si el conductor se enferma o hay alguna falla mecánica que deje a la unidad fuera de operación, se afecta el servicio y a los usuarios, pues se reduce el número de autobuses, se incrementa el tiempo de espera y las unidades pasan saturadas.

"Ese es el nivel de informalidad con el que se opera en la actualidad, como usuario no tienes ninguna garantía; hablando estrictamente en ese sentido RUTA sí es un paso hacia la formalidad al tener una operación y un sistema con un modelo de ruta-empresa a diferencia del tradicional que es la concesión hombre-camión, creo que ahí hay un punto muy importante a celebrar", aseguró Pliego Ishikawa.

Agregó que uno de los problemas que enfrenta el transporte en Puebla es que la mayoría de los recursos públicos dedicados a la movilidad se destinan principalmente al uso del automóvil y no a la mejora del transporte colectivo, un fenómeno que se replica a nivel nacional.

"Si nosotros revisamos cómo ha sido el ejercicio del presupuesto de infraestructura en el gobierno de Puebla, no solo del 2010 a la fecha, sino históricamente, veremos que siempre ha sido así, el 80% del presupuesto de infraestructura se va al automóvil. Mientras que la mayoría de las personas que se mueven en transporte público no se ven beneficiadas, y tendríamos que considerar que casi 50% de los viajes se hacen por este medio de transporte", indicó.

Los recursos se utilizan generalmente para pavimentar las calles, construir nuevas vialidades, puentes deprimidos y viaductos, y los pocos ingresos para mejorar el transporte público han sido enfocados a RUTA.

El integrante de la secretaría de Movilidad mencionó que ante la falta de presupuesto, "no es ninguna sorpresa que RUTA siga con deficiencias, el problema no es que lo hayan construido, el problema es que no le otorgan el dinero suficiente".

De acuerdo con una solicitud de información, en los últimos años la Línea 1 recibió subsidios por 369 millones de pesos; la Línea 2 por 458 millones de pesos; y la tercera línea por 30.7 millones de pesos.

"Se necesita asegurar que exista una partida presupuestal para garantizar un subsidio a la operación. Ciudad que tenga un transporte público digno y que se respete, es una ciudad donde existen subsidios al transporte. El transporte público mundial recibe dinero público porque no es un negocio, porque el transporte público en sí mismo no puede ser un negocio", dijo.



A MARCHAS FORZADAS

La inauguración de RUTA comenzó entre protestas vecinales por las obras y por parte de transportistas que no querían perder su concesión en el área, además, al iniciar operación el sistema estaba inconcluso.

De acuerdo con un análisis realizado por El Poder del Consumidor sobre los sistemas BRT en México, la Línea 1 de RUTA no contaba con semáforos peatonales, "en todas las intersecciones y cruces peatonales a lo largo de los 18.5 kilómetros del corredor".

También se evidencian carencias de señales en braille, baños, sistemas de información, cables expuestos y rampas peatonales sin terminar. Además, había ausencia de medidas de seguridad y errores de instrumentación "que en conjunto colocan a este servicio muy por debajo del estándar de calidad de los sistemas de autobuses rápidos", señala el estudio.

El sistema se encuentra en el escándalo del uso de recursos públicos, ya que la Auditoría Superior de la Federación encontró un probable daño al erario en la Línea 2 por 86 mil 263 millones de pesos y en la Línea 3 por 106 millones 135 mil 974 pesos, esto durante la administración del anterior gobernador, Antonio Gali Fayad.

MÁS RUTA EN PUEBLA

Armando Pliego señaló que para que el servicio de BRT prospere se necesitan construir más líneas e invertir más dinero para contar con una buena operación de las unidades y conseguir autobuses más amplios.

"Tenemos mucho padrón de unidades no articuladas de menor capacidad, necesitamos ampliarlas, aumentar el número para maximizar la capacidad; por otro lado, aumentar el número de autobuses que están dedicados al servicio de las alimentadoras porque muchas de ellas tienen pocas unidades, entonces tardan mucho en pasar", afirmó.

Asimismo, indicó que se tiene que invertir en obra pública con mayor accesibilidad para las personas con discapacidad, iluminación fuera de las estaciones, banquetas libres para el paso y señales para personas con debilidad visual y ciegas.

CREARÁN ÓRGANO PARA OPERAR LOS SERVICIOS DE RUTA EN PUEBLA

El gobernador Miguel Barbosa Huerta dijo que con el objetivo de hacer más eficiente el servicio de Ruta en sus tres líneas se va a crear un Organismo Público Descentralizado (OPD) para manejar de forma eficiente los recursos que ingresan y las necesidades de este transporte que en la actualidad depende de Carreteras de Cuota de Puebla (CCP).

Comentó que apenas recibió el documento y analizará qué condiciones tiene el servicio con el propósito de no transgredir los derechos de los transportistas ni tampoco de los ciudadanos.

➔ **Inició proceso de sustitución de taxis en la CDMX**

Para brindar a la ciudadanía una mejor movilidad y mayor seguridad en sus traslados, el Gobierno de la Ciudad de México inició el proceso para sustituir 6 mil unidades de taxis de modelos antiguos.

La Jefa de Gobierno, Claudia Sheinbaum Pardo, informó que se invertirán 300 millones de pesos en el programa, para contar con un transporte sustentable y contribuir al cuidado del medio ambiente en la capital del país.



➔ **Firman convenio de colaboración SIMUS y Pasajero7**

Con el objetivo de difundir información relevante en materia de movilidad y transporte que se genera en diferentes puntos de América Latina, así como opiniones, investigaciones y trabajos especiales, firmaron un acuerdo de colaboración la Asociación Latinoamericana de Sistemas Integrados para la Movilidad Urbana Sustentable y la plataforma informativa Pasajero7.

Los productos informativos generados por SIMUS para Pasajero7 comenzarán a difundirse a partir de este mes de septiembre, tanto en la plataforma digital, el noticiero semanal, y la edición impresa de la revista.



➔ **Dejó de operar el SITT en Tijuana**

El miércoles 14 de agosto, el Sistema Integral de Transporte de Tijuana (SITT) dejó de prestar el servicio porque no hay condiciones para seguir operando, confirmó Arturo Aguirre González, secretario general de la empresa SITT S.A. de C.V. Agregó que esto se debe a que el actual ayuntamiento no concretó el sistema de cobro, y aunque en el pasado autoridades y empresa presumieron un aumento de pasajeros, él aseguró que sus cifras no superan ni 10 mil viajeros cuando esperaban 120 mil a tres años de operaciones.



➔ **Buscan 40 mil transportistas regularizar transferencia de unidad en Edomex**

El gobierno del Estado de México pretende beneficiar a 40 mil transportistas concesionados que buscan transferir las unidades a su nombre. El secretario de Movilidad de la entidad, Raymundo Martínez Carbajal, informó que el gobierno mexiquense tiene más de 12 mil 500 convenios firmados con los transportistas sobre las condiciones en que cada uno de ellos se puede ir regularizando.

Mencionó que al término de la administración del Alfredo del Mazo, en 2023, se va a contar con 168 mil concesiones regularizadas.

➔ **CISA pone en operación 10 biarticulados nuevos y renueva al 100% su flota en L1 de Metrobús**

La empresa Corredor Insurgentes S.A. (CISA), operadora de la Línea 1 de Metrobús, anunció la puesta en operación de 10 nuevos autobuses biarticulados con los que completará al 100% la renovación de la flota original que inició operaciones en el corredor de avenida Insurgentes en 2005.

Se trata de diez autobuses marca Volvo modelo 7300 biarticulado, con capacidad para 240 pasajeros, con los que incrementará prácticamente en 50% la capacidad de transportación de cada una de las 18 unidades articuladas que saldrán de operación al haber concluido su vida de uso útil.



16-18
OCTUBRE
2019

CENTRO EXPOSITOR PUEBLA

Ya te puedes registrar en www.ExpoTransporte.com para asistir a la mayor feria de vehículos pesados de carga y pasaje del continente.



Oficina: +52(55)5254-1654 | info@ExpoTransporte.com | Expotransporte1 | expotransporteanpact | expotransporte_anpact

www.ExpoTransporte.com



En todo México
SABEMOS LLEVARTE.

