

Inauguración del 16° Congreso Internacional de Transporte



Jesús Padilla Zenteno. Presidente honorario de la Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad (AMTM), dijo que las ciudades no podrán sostener un modelo de operación en la movilidad como el que actualmente existe, la congestión vial nos cuesta más de 100 mil millones de pesos al año y hoy tardamos 30 minutos más en los traslados que en 2012, lo cual significa que estamos perdiendo millones por falta de productividad y nuestra calidad de vida no mejora.

Nicolás Rosales Pallares, Presidente de la AMTM, sostuvo que la incorporación de tecnología debe facilitar sistemas más seguros y eficientes, pero por sí sola no basta. Necesitamos una gobernanza colaborativa. El éxito de cualquier política de movilidad depende de la coordinación eficaz entre los distintos niveles de gobierno, los operadores del transporte, el sector privado, la industria, la academia y la ciudadanía, expresó.





Héctor Ulises García Nieto, secretario de Movilidad del Gobierno de la Ciudad de México, quien acudió con la representación de la jefa de Gobierno, Clara Brugada Molina, reconoció la importancia del Congreso Internacional, porque en él convergen líderes, expertos, innovadores y visionarios del sector, comprometidos con el avance hacia un futuro más sostenible, eficiente y conectado.

Estamos viviendo un momento histórico, hay que reflexionar lo que hicimos bien y lo que tenemos que cambiar e innovar; la movilidad es un proceso de transformación innegable, en el cual los sectores comparten una reflexión profunda para consolidar el camino a la electromovilidad en beneficio de la ciudadanía y discutir ampliamente lo que significan los grandes retos en el crecimiento de la micromovilidad.

Vicente Gutiérrez Camposeco. Presidente de la Cámara Nacional de Comercio Servicios y Turismo de la Ciudad de México, , consideró que la inversión de 10 mil a 11 mil millones de pesos en infraestructura en la Ciudad de México para el Mundial de Fútbol de 2026, anunciada por la jefa de Gobierno de la Ciudad de México, será un aliciente para la inversión, porque contribuirá a la infraestructura y la movilidad y contendrá la recesión.



Juan José Sierra Álvarez, Presidente Nacional de la COPARMEX. Dijo que cada desplazamiento se convierte en una oportunidad de bienestar, una política pública bien diseñada equilibrará incentivos fiscales y subsidios para erradicar gradualmente el uso de hidrocarburos, n sistema enfocado en el bienestar colectivo fortalece el tejido social y alienta la convivencia en espacios públicos.”

Por su parte, **Ricardo Serrano** destacó la importancia del trabajo conjunto entre empresas, la academia y el gobierno, porque se requiere una sola visión, hoy la movilidad es el elemento por el que corre el desarrollo, es en donde se dan los cambios económicos, sociales y culturales, Agradeció a los operadores porque generan la matriz del sector de la movilidad.



Conferencia Magistral

Mtra. Adriana Camargo, Especialista en Comunicación y Movilidad.

La Rolita: Un modelo de política pública con enfoque de género y sustentabilidad



En más de dos años de operación, **La Rolita**, un proyecto de movilidad que opera en Bogotá, Colombia y está integrado en su mayoría por mujeres, ha mantenido un índice EMIC (Evaluación Mensual Integral de Calidad) superior al 90%, el cual

mide la conducción, limpieza, calidad del servicio y siniestralidad, expuso Adriana Camargo, vocera del proyecto, durante su participación en el 16º Congreso Internacional de Transporte, Innovación en Movimiento.

La Rolita, un modelo de política pública con enfoque de género y sustentabilidad, donde explicó que la movilidad es un gran reto para todas las ciudades del mundo, pero especialmente para América Latina, porque es la suma de múltiples factores, como una estrategia de cambio de paradigmas, en el que la mujer gana terreno.

La Agenda de Movilidad al 2030: Retos y Oportunidades



Jesús Padilla, director general de Grupo CISA y presidente honorario de la Asociación Mexicana de Transporte y Movilidad (AMTM), consideró necesario utilizar todos los recursos disponibles y capacidades para sensibilizar a la Presidencia de la República y a los miembros del Congreso de la Unión, para que se liberen los recursos necesarios para subsidiar al transporte público. No es un tema de decisión política que tengamos que discutir año con año. Es un problema cuya decisión nadie quiere tomar, apuntó.

Diego Monraz, secretario del Transporte del Gobierno de Estado de Jalisco, se refirió a la tarifa social y la real, reconoció que esa diferencia debe ser asumida por los gobiernos, quienes, de acuerdo con la Constitución, están obligados a prestar el servicio de transporte público, al igual que el del agua, que la seguridad, la salud o la educación; si no entendemos eso y creemos que meter dinero para mejorar el servicio en nuestras ciudades es desviar recursos públicos a transportistas, estamos equivocados. Tenemos que vencer esos mitos y temores con transparencia, con fideicomisos, con reglas claras de operación, sin meter las



manos a los ingresos de los transportistas y dejándonos acompañar de consultores y de buenos técnicos.



Ricardo Serrano, presidente de la Asociación Mexicana de Autoridades de Movilidad, explicó que lo que quiere el gobierno es prestar un servicio, para que la gente se pueda mover, en tanto que el empresario quiere prestar el mismo servicio, pero también ganar dinero, “porque no son asociaciones civiles para pedir luego la deducción de impuestos con su recibo. Lo que tenemos que encontrar, dijo, es poner en medio lo que los dos queremos, tú quieres un recurso para poder prestar un servicio para dárselo a la gente. Cuando logramos estar en esa mesa y poner ese valor en medio, ya nos entendimos”.

Daniel Sibaja, el secretario de Movilidad del Gobierno del Estado de México, consideró que la política pública es una decisión de todos, pues “si no tenemos instituciones fuertes, no vamos a avanzar, hay que encontrar un diálogo permanente en donde los transportistas sean parte de esas decisiones, donde el gobierno sea parte de esas decisiones, y donde se ponga en el centro de esas decisiones a la gente”.





Araceli Martínez, secretaria de Movilidad del Gobierno de San Luis Potosí, se refirió al tema de la inclusión, en el cual se está avanzando, pero aún es necesario avanzar en perspectiva de género relacionado con la prestación de movilidad gratuito, siempre con el apoyo de los transportistas.



Rodolfo Osorio de Carrerá, responsable del Sector de Electromovilidad de la Secretaría de Economía, señaló que uno de los puntos importantes del gobierno es el relanzamiento de la marca “Hecho en México”, que se agrega a las Rutas del Bienestar y al Plan México. El relanzamiento del Hecho en México, dijo, es fundamental, ya que es apostar por la tecnología mexicana, por nuestras empresas pequeñas y grandes se incluirán en las cadenas de valor.

Electromovilidad; Más allá de Buses



Mtro. Francisco Cabeza Santillana, Presidente de la Asociación de Impulso al Vehículo Eléctrico. Advirtió que la falta de un conector universal en México incrementa costos, dificulta la interoperabilidad y frena la eficiencia en la infraestructura de recarga. Planteó que los patios de recarga podrían utilizarse de manera más eficiente al convertirse en puntos de carga para taxis y plataformas en horarios muertos, aunque la falta de estandarización de conectores representa un obstáculo.

Mtro. Gustavo Jiménez, CEO de E-mobilitas

Alertó que proyectos bien planeados han sido frenados por la falta de infraestructura eléctrica adecuada, destacando que la ubicación estratégica y la coordinación con CFE son determinantes para viabilizar la electromovilidad. Reconoció que los mayores desafíos para consolidar la electromovilidad en México no son tecnológicos, sino estructurales: normatividad, planeación urbana, infraestructura eléctrica e integración interinstitucional.



Ing. Isabel Miranda Martínez, Head de Marketing & Sales Enel X México

Enfatizó que la visión de la electromovilidad debe ir más allá de los vehículos e incluir la generación distribuida con energías renovables, el almacenamiento de excedentes y la reutilización de baterías. Compartió sus modelos de negocio en México, incluyendo "Charging as a Service" y "Buses as a Service". Estos modelos abarcan el leasing de infraestructura, operación y mantenimiento, e incluso la provisión de autobuses eléctricos.

La Data en la planificación Urbana y el Transporte



Nicolás Rosales Pallares (Presidente de la AMTM):

Afirmó que el sector transporte no solo vive una época de cambio, sino un cambio de época, marcado por la digitalización y el uso de datos. Señaló que estos elementos transforman estructuralmente la operación del transporte público, y que al incorporar tecnología se obtienen beneficios clave como la optimización de rutas, reducción de costos, mejor gestión de flotas y mayor eficiencia operativa. Llamó a romper con el modelo "hombre-camión" y adoptar

esquemas empresariales basados en evidencia y con acompañamiento institucional.

Oswaldo Sánchez (CEO de Vinden):

Enfatizó la urgencia de homologar datos en todo el ecosistema urbano y de movilidad, subrayando que los gobiernos deben entender el uso de información como una inversión estratégica. Señaló que la interoperabilidad, homologación tecnológica y estandarización de datos deben ser prioridad. Explicó que su empresa ha trabajado con autoridades locales para crear plataformas integradas con mapas de calor, datos de ingresos por kilómetro, conteo de usuarios y diseño tarifario con criterios econométricos.



León Becker (Asesor en movilidad de GIZ México):

Indicó que México está en transición hacia un sistema inteligente de movilidad, en colaboración con la SEDATU. Destacó la importancia de la estandarización, la interoperabilidad y el uso de inteligencia de datos para una mejor toma de decisiones a nivel federal y local. Advirtió que sin datos confiables las decisiones pueden ser inerciales o contraproducentes. Mencionó que el Sistema de Información Territorial y Urbano (SITU) busca concentrar más de 4,000 variables y 800 indicadores, aunque solo 16 de las 32 entidades han aportado datos, lo que representa un desafío.

Como financiar el transporte público, eje central para la modernización del sector



Alberto Marín Fernández, consultor para el Banco Mundial, señaló que en los proyectos de transporte tradicionalmente existe un importante componente de riesgo de demanda, por lo que, además de tarifas y actualizaciones, se debe hablar de subsidios. Si bien los proyectos de transporte público deben tener un diseño persuasivo, para que a las instituciones de crédito les resulten más asequibles, las tarifas deben ser adecuadas, a fin de que exista justicia social en ellas, expuso.

Fernando Tehuintle, director de Proyectos de Transporte de Banobras; Fernando Tehuintle (Director de Proyectos de Transporte en Banobras) Destacó la diferencia entre el financiamiento de infraestructura pública y el de operaciones privadas. Explicó que Banobras financia grandes proyectos a nivel estatal o municipal. Subrayó la importancia de coordinar con la Comisión Federal de Electricidad (CFE) para garantizar conexiones eléctricas eficientes, y ejemplificó con el caso de Mérida, donde dicha coordinación permitió reducir los costos eléctricos en un 80%, haciendo viable la operación eléctrica.





Iván Cornejo, director de Organismos Financieros Internacionales de Nacional Financiera, Dijo que tienen la responsabilidad de apoyar a las pequeñas y medianas empresas. Y refirió que, en el caso del transporte público, hay dos esquemas: el del primer piso, mediante el cual pueden financiar directamente a una empresa, y el de segundo piso, como el que ofrece Nacional Financiera, que no es un banco de ventanillas abiertas al público, sino que cuenta con intermediarios financieros. Al citar este caso, hablamos de la persona camión, cuando una persona tiene una pequeña flota o un camión, pueden acercarse a un intermediario financiero.

Marianely Patlán, gerente general senior del Programa Regional de Transporte en C40, Respecto al tema de transporte de carga, señaló que han identificado diversas barreras para aumentar la electrificación de las unidades: principalmente el que se refiere a las políticas para facilitar o generar incentivos para las empresas eléctricas y las flotas de reparto de última milla. Recordó que hay esquemas en el que se puede utilizar infraestructura de recarga pública o que puedan pagar por esta infraestructura en puntos estratégicos de carga para reparto de última milla.





Moderador Ángel Molinero, director general de Urbanismo y Sistemas de Transporte (Ustran). subrayó la necesidad de subsidio al transporte, pero advirtió que ello conlleva el riesgo de estatizarlo. “No se trata de asustarlos, pero ustedes ven las tendencias: trolebuses y RTP subsidiados, no es posible que tenga una tarifa de dos a cuatro pesos. Si no hay tarifa suficiente, alguien la tiene que dar, ya sea el gobierno, ya sea el usuario”.

Conferencia Magistral

Mtro. Rodolfo Gúzman, Socio Director de Arthur D. Little

El futuro de la movilidad: Tendencias y oportunidades



Expuso que los desafíos de la movilidad, incluyendo la congestión, la pandemia y la necesidad de sistemas más fluidos y eficientes para los usuarios.

Se refirió a la movilidad compartida como una solución para optimizar recursos, destacando su continuo movimiento en contraste con vehículos estacionados.

La inteligencia artificial también fue destacada como un factor clave para la transformación de la industria del transporte a través de aplicaciones como el mantenimiento predictivo.

Entre los desafíos de la transformación de la movilidad urbana en Latinoamérica se incluyen la limitada infraestructura, financiamiento, acceso desigual a la movilidad, normativas débiles y gobernanza fragmentada.

Planteó la preocupación sobre el futuro de los operadores de transporte ante la llegada del transporte autónomo y la electromovilidad y aunque la automatización podría desplazar algunos empleos, es importante enfocarse en la capacitación y la adaptación a las nuevas tecnologías para generar oportunidades más productivas.

