



ti Transporte e Industria

Distribución URBANA

S-MAP EL MAPA INTELIGENTE

Reglamento de Tránsito del Distrito Federal

Usuarios ANTP
del transporte de carga

WWW.ANTP.ORG.MX



PRESIDENTE
Alex Theissen Long

VICEPRESIDENTES

Roberto Carlos Pongutá Urquijo
Cementos Mexicanos, S.A. de C.V.

Pedro López
Servicios Industriales Peñoles, S.A. de C.V.

Leonel Carrasco Talamantes
Bimbo, S.A. de C.V.

Aldo Santarelli Chaurand
Sigma Alimentos Noroeste, S.A. de C.V.

SECRETARIO

Juan Pablo García Garza
Cementos Mexicanos, S.A. de C.V.

TESORERO

Miguel Ángel García Paredes
Lala Administración y Control, S.A. de C.V.

VOCALES

Fernando Andrés Espejo Ordoñez
Bimbo, S.A. de C.V.

Edgar Chahín Trueba
Fletes Hesa, S.A. de C.V.

Eutimio Fernández Egorrola
Comercializadora El Oro S.A. (JUMEX)

Ramiro Gerardo Delgado Aldrete
Femsa Servicios S.A. de C.V.

Javier Gocher Enríquez
Mabe México S.A. De C.V.

Francisco Suárez Mogollon
Grupo Modelo S.A. de C.V.

Jesús Francisco Kim Olguín
Fabrica de Jabón La Corona

Guillermo Morales Montoya
Cooperativa La Cruz Azul

Sergio Alberto García Casanova
Arca Continental
Sergio Alberto García Casanova
Arca Continental

DIRECTOR GENERAL
Leonardo Gómez Vargas

COORDINACIÓN EDITORIAL
Iris López Vega

TRANSPORTE E INDUSTRIA

REVISTA ENERO-FEBRERO 2016
EDITOR RESPONSABLE:
IRIS LÓPEZ VEGA
Nº DE REV. DE DERECHO DE AUTOR:
04-2004-041411033800-102.
Nº DE CERTIFICADO DE LICITUD DE TÍTULO:
40738
Nº DE LICITUD DE CONTENIDO: 8695
DOM. DE PUBLICACIÓN: INSURGENTES SUR 813-7,
NÁPOLES, BENITO JUÁREZ, 03810, MÉXICO, D.F.
TEL. +52 (55) 34-3598

DISEÑO GRÁFICO: THE THREE DOT COM, S.A. DE C.V.
WWW.THETHREE.COM.MX
CONTACTO@THETHREE.COM.MX
DISTRIBUIDO POR: SEPOMEX
DOMICILIO CONOCIDO.
LOS ARTÍCULOS FIRMADOS NO
REFLEJAN NECESARIAMENTE LA
POLÍTICA EDITORIAL DE LA ANTP
CIRCULACIÓN GRATUITA.
REGISTRO POSTAL
PUBLICACIÓN PERIÓDICA
PP09-0039
AUTORIZADO POR SEPOMEX

EDITORIAL

Estimados asociados:

La Asociación Nacional de Transporte Privado, “Usuarios del Transporte de Carga” envía una calurosa felicitación a usted, nuestro amable lector, por el inicio de este año, esperamos que 2016 sea un año lleno de éxitos y juntos sigamos fortaleciendo al sector transporte de carga y logística.

Desde la edición anterior, último número de 2015, Transporte E Industria modificó su diseño, tomando en cuenta los avances de la tecnología y haciendo más fácil para usted tener en forma accesible la información que le presentamos, pues todos los contenidos cuentan con un código QR para poder llevarlos no sólo físicamente, sino tenerlos al momento en cualquier equipo portátil (teléfono móvil, iPad, Tablet, laptop).

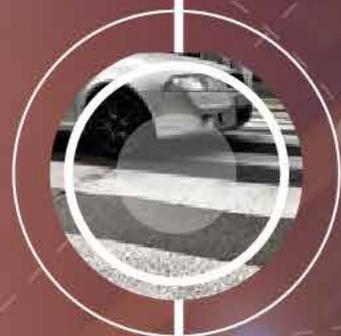
En el primer número de 2016, ANTP “Usuarios del Transporte de Carga” tiene el análisis sobre el Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, así como un artículo sobre la distribución urbana y las cadenas de suministro. También notas de eventos que tuvieron lugar en la recta final del año, así como un poco de historia acerca de los ferrocarriles; éste y más contenido podrá encontrar al interior de nuestras páginas.

Esperamos seguir contando con su confianza en nuestra información y trabajo y lo invitamos a leer los contenidos digitales que hemos preparado cuidadosamente para usted.

Muchas gracias.

REGLAMENTO DE TRÁNSITO DEL DISTRITO FEDERAL

Por Patricia Vizcaya Ángeles



El pasado 17 de agosto del 2015, se publicó en la Gaceta del Distrito Federal el Reglamento de Tránsito que recoge las disposiciones que en materia de seguridad vial se debe atender en el tránsito de peatones, conductores, pasajeros y propietarios de cualquier tipo de vehículo matriculado en el país o el extranjero y que circule en el territorio de la Ciudad de México.

Principios rectores.

La circulación en condiciones de seguridad vial, como un derecho;

La circulación en la vía pública debe efectuarse.... Con cortesía.

Jerarquía Vial:

Peatones; en especial personas con discapacidad y movilidad limitada;

Ciclistas;

Usuarios del servicio de transporte público de pasajeros;

Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros;

Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y

Usuarios de transporte particular automotor y motociclistas.

Autoridad competente para la verificación del reglamento:

La Secretaría de Seguridad Pública.

Jueces Cívicos.



Prohibiciones para los conductores de todo tipo de vehículos:

- Detener su vehículo invadiendo los cruces peatonales marcados en el pavimento, así como dentro de la intersección de vías;
- Rebasar a otros vehículos cuando éstos se detengan para ceder el paso a los peatones;
- Dar vuelta en "U" cerca de una curva y donde el señalamiento restrictivo expresamente lo prohíba;
- En las vías con carriles exclusivos de transporte público;
- Realizar maniobras de ascenso y descenso de personas, o maniobras de carga y descarga de mercancías, debiendo realizarlas en calles locales transversales;



Prohibiciones para estacionar cualquier vehículo.

- Sobre vías peatonales, especialmente banquetas y cruces peatonales, así como vías ciclistas exclusivas, para ello es suficiente que cualquier parte del vehículo se encuentre sobre estos espacios;
- En las vías primarias;
- Sobre o debajo de cualquier puente o estructura elevada de una vía pública o en el interior de un túnel;
- En áreas de circulación, accesos y salidas de estaciones y terminales del transporte público colectivo, sitios de taxi, así como en zonas de ascenso y descenso de pasaje de transporte público;
- Frente a:
 - + Establecimientos bancarios;
 - + Hidrantes para uso de los bomberos;
 - + Entradas y salidas de vehículos de emergencia;
 - + Entradas o salidas de estacionamientos públicos y gasolineras;
 - + Centros escolares y demás centros de concentración masiva que determine la Secretaría;
 - + Rampas peatonales;
 - + Rampas de acceso de vehículos, salvo que se trate de las del domicilio del propio conductor, siempre y cuando no se invada la acera o el tránsito de peatones; y



A los conductores de vehículos motorizados.

- Sostener, cargar o colocar personas o animales entre sus brazos y piernas;
- Utilizar objetos que representen un distractor para la conducción segura; tratándose de dispositivos de apoyo a la conducción como mapas y navegadores GPS, cualquier manipulación deberá hacerse con el vehículo detenido;
- Utilizar parlantes o producir ruido excesivo con aparatos para la reproducción de música;
- Transportar mayor número de personas que el señalado en la tarjeta de circulación;



Adicionalmente, a los conductores de vehículos de carga.

- Circular con pasajeros que viajen en el área de carga; y
- Circular con carga que exceda el peso bruto vehicular máximo permitido establecido en las normas aplicables o en el señalamiento restrictivo, obstruya la vista frontal o los espejos frontales laterales o que sobresalga de la parte delantera, posterior o de los costados, salvo cuando se obtenga el permiso correspondiente de la Secretaría, debiendo indicar con elementos reflejantes el perímetro de la

Las características de los vehículos

Vehículos de transporte de carga:

- Bandas reflejantes de color blanco y rojo en los costados laterales y posterior y bandas reflejantes amarillas en la parte frontal;
- Cuando se trate de un vehículo con doble remolque, deberá contar con leyendas de advertencia "PRECAUCIÓN DOBLE SEMI REMOLQUE"; y
- Salvaguardas laterales de acuerdo con el anexo correspondiente de este ordenamiento.
Los siguientes vehículos deberán contar en la parte superior con luces destellantes de color ámbar, previa autorización de la Secretaría:
Vehículos de transporte de carga de doble + remolque;
Vehículos con dimensiones excesivas, + maquinaria agrícola o de construcción y los vehículos que sean utilizados para su abanderamiento.

Sanciones

Cuando se trate de infracciones captadas por equipos y sistemas tecnológicos portátiles (Hand held), la boleta de infracción será entregada en forma personal por conducto del agente que la expida, de lo cual dejará constancia. Si el infractor se negara a recibirla se hará constar esa situación para los efectos correspondientes.

Las multas expedidas con apoyo de equipos y sistemas tecnológicos, en el caso que no fuera posible la entrega personal al infractor en el momento que se expida, será notificada por correo certificado o con acuse de recibo en el domicilio registrado del propietario del vehículo quien será responsable de su pago.

Las licencias para conducir se cancelarán al acumular doce puntos de penalización.

Los puntos de penalización tendrán una vigencia de un año a partir de la fecha de la expedición de la boleta de sanción.

La reexpedición de una licencia que se haya extinguido por penalización procederá sólo después de transcurridos tres años

En ANTP, estamos ocupados y revisando con las autoridades correspondientes el campo de aplicación para vehículos con matrícula federal, debido a que los dispositivos como las salvaguardas deberán determinarse por Normas Oficiales Mexicanas, en caso del transporte privado que obtienen tarjeta de circulación federal, son también sujetos de la legislación federal en primera instancia, por ello a la publicación de las anteriores disposiciones ya habrá entrado en vigor el Reglamento y seguramente ya tendremos un respuesta favorable a nuestras peticiones, a favor de la certeza jurídica y colaborando, sin lugar a dudas, a la seguridad vial de la Ciudad de México.



LAS GRANDES HISTORIAS EMPIEZAN CON UNO



¡Contigo y un Kenworth!
Participa contándonos tu historia
y obtén grandes premios.

¿Cómo participar?



- 1 Ingresa a www.grandeshistoriaskw.com
- 2 Registra tus datos y crea tu usuario
- 3 Cuenta tu historia, responde las siguientes preguntas:
 - ¿Cómo iniciaste?
 - ¿Qué te motivó?
- 4 Comparte tu historia #GrandesHistorias

¡Las historias con más votos ganan!

www.grandeshistoriaskw.com



KENWORTH

Siempre presente, siempre adelante.

Participan todos aquellos dueños y operadores de tractocamiones y camiones de carga viviendo dentro de Latinoamérica (México, Colombia, Venezuela, Perú, Ecuador y Chile) que deseen contar su historia de cómo iniciaron y que actualmente tengan o conduzcan un Kenworth.

Isuzu Motors de México

refrenda su compromiso con los niños
del Teletón

por Iris López





El pasado lunes 23 de noviembre en las instalaciones de CRIT Nezahualcóyotl, Isuzu Motors de México donó a Fundación Teletón, en específico al CRIT de Tamaulipas, una unidad Elf 600 bus, con el que se brindará servicio a más de 900 pacientes en aquella entidad.

A dos años de haber establecido una relación institucional y refrendando su compromiso con la sociedad mexicana, Jun Narahashí, presidente y director general de Isuzu en México, aseguró que con la donación a CRIT Tamaulipas, suman cinco unidades donadas a Fundación Teletón, por lo cual "Isuzu se enorgullece de materializar este donativo para poder hacer realidad los sueños de los niños en Tamaulipas".

En la ceremonia estuvieron presentes los niños del coro Teletón, familiares, médicos, terapeutas y colaboradores del Teletón, así como directivos de Isuzu Motors de México, quienes fueron recibidos con canciones interpretadas por el coro Teletón y recibieron como muestra de agradecimiento, unos dibujos realizados por una de las niñas del CRIT Neza.





La donación se trata de un autobús diseñado y adaptado específicamente para satisfacer los requerimientos de los pacientes del CRIT. Este mejorado diseño permite llevar dos sillas de ruedas, donaciones anteriores sólo tenían un espacio; también se reforzó sistema de sujeción, cinturón de seguridad para conductor, compartimiento tipo cajuela de un mayor tamaño para transportar equipamiento especial, cuenta con 25 asientos y pasamanos con mancuernas especiales para pacientes.

El 600 Bus cuenta con uno de los chasis más ligeros y resistentes del mercado, esto permite contar con una mayor capacidad de carga y a su vez un mejor rendimiento de combustible, fue creado con la suspensión "soft-ride" pensando en la comodidad de los pasajeros en todo momento. La estabilidad, maniobrabilidad y visibilidad son esenciales en el manejo, razón por la que el ELF 600 Bus cuenta además con una barra estabilizadora trasera, lo que permite un manejo mucho más estable.

Isuzu no sólo donó la unidad, animó el evento con una breve función del ilusionista de México, Ednovi, quién mostró sus mejores trucos de magia a los niños del CRIT Nezahualcóyotl y demás asistentes.



PROStar[®]

CALIFICACIÓN PERFECTA.

10 + 1 RAZONES PARA COMPRAR EL PROSTAR[®] QUE TANTO QUIERES:

1. Mejor rendimiento de combustible de la industria: certificado.
2. Menor costo de operación por kilómetro.
3. Mayor disponibilidad de uso (UPTIME) de la unidad.
4. Seguridad en la operación: mayor visibilidad, centro de gravedad más bajo, diseño aerodinámico.
5. On center driving: menor cansancio del operador en el manejo y cabina ergonómica que maximiza su desempeño.
6. Tren motriz optimizado para un desempeño superior: motor, transmisión, diferencial = Eficiencia Total.
7. La mejor combinación de la industria: Prostar + Cummins.
8. El mejor servicio posventa de la industria. Más de 80 puntos de servicio en el país.
9. Sistema de telemetría y geolocalización: OnCommand.
10. La cabina más amplia y silenciosa del mercado.
11. Empresas líderes del transporte nos respaldan.



MUCHO MÁS
QUE GRANDES
CAMIONES

NAVISTAR[®]

ANÁLISIS CERTIFICADO ANTE NOTARIO Y QUE FUE REALIZADO POR PROPIETARIOS Y USUARIOS DE CAMIONES PROSTAR[®] DE INTERNATIONAL[®] EN MÉXICO. LA INFORMACIÓN CONTENIDA EN ESTA PUBLICIDAD PUEDE VARIAR DEPENDIENDO DE LA CONFIGURACIÓN DEL CAMIÓN. PROSTAR[®], INTERNATIONAL[®] Y NAVISTAR[®] SON MARCAS REGISTRADAS DE NAVISTAR[®] MEXICO, S. DE R.L. DE C.V. Y SUS AFILIADAS. MONTO CALCULADO TOMANDO DE BASE EL LITRO DE DIESEL EN \$13.61 (SEP 2014). LAS IMÁGENES SON PARA FINES ILUSTRATIVOS. PRECIO ESTIMADO TOMANDO COMO BASE UN TIPO DE CAMBIO DE \$16.50, EL PRECIO PODRÁ VARIAR DEPENDIENDO LA FLUCTUACIÓN DEL TIPO DE CAMBIO.



DISTRIBUCIÓN URBANA

Por GUSTAVO CHÁVEZ Lara

LA LOGÍSTICA ESTA CONSIDERADA COMO UNA DE LAS PRINCIPALES ACTIVIDADES EN LA CADENA DE SUMINISTROS, YA QUE SIN ELLA NO SE TENDRÍA UNA BUENA ORGANIZACIÓN, NO HABRÍA ABASTECIMIENTO, ALMACENAJE NI TRANSPORTE.

La cadena de suministros es esencial para que un producto llegue al consumidor final, TOMANDO EN CUENTA LOS PROCESOS QUE ESTO CONLLEVA: EL ABASTECIMIENTO, PRODUCCIÓN, almacenamiento y la distribución desde centros logísticos a los consumidores finales, que CONSTITUYEN LA PARTE CRUCIAL DE LA CADENA DE SUMINISTRO.

LAS CIUDADES MODERNAS Y DE CALIDAD, HAN DE PROVEER SERVICIOS Y OPERACIONES, SIEMPRE DE FORMA eficiente. Es por ello que tener un flujo de información adecuado es indispensable para lograr LA DISTRIBUCIÓN DE BIENES HACIA UN DESTINO.

ESTAMOS EN UN MUNDO GLOBALIZADO EN EL QUE SE TIENEN TRATADOS COMERCIALES QUE PRETENDEN GENERAR MAYOR COMPETENCIA Y CADENAS PRODUCTIVAS GLOBALES.

COMO RESULTADO DE UNA DISTRIBUCIÓN MODERNA SURGEN NUEVOS TIPOS DE ORGANIZACIONES, INNOVACIÓN TECNOLÓGICA, RIGIDEZ EN LOS TIEMPOS DE ENTREGA Y SERVICIOS CON VALOR AGREGADO.

Al tener una gran saturación de productos en el mercado afecta básicamente en la fidelidad de los clientes, volviéndose más exigentes a la hora de poder elegir un producto, SIENDO ELLOS EN POCAS PALABRAS QUIENES CONTROLAN LA LOGÍSTICA Y DISTRIBUCIÓN. LAS EMPRESAS, AL BUSCAR UNA comercialización más sofisticada desde un punto de vista competitivo, aplican nuevas TECNOLOGÍAS COMO MEDIO PARA ACERCARSE A CLIENTES LEJANOS Y EXIGENTES, OPTIMIZANDO RECURSOS USADOS PARA EL CUMPLIMIENTO DEL SERVICIO.



HOY EN DÍA LA POBLACIÓN HA IDO INCREMENTÁNDOSE, LO QUE TRAE COMO CONSECUENCIAS CONGESTIONAMIENTOS VIALES, EMISIONES DE GASES CONTAMINANTES, CONTAMINACIÓN AUDITIVA, ETC., HACIENDO MAS COMPLICADA LA MOVILIDAD, AFECTANDO PARA TAL CASO A LA DISTRIBUCIÓN URBANA. SI SE TOMA EN CUENTA EL INVENTARIO DE EMISIONES Y DE EFECTO INVERNADERO 2012 DE LA SECRETARÍA DEL MEDIO AMBIENTE, EN LA CIUDAD DE MÉXICO SE TIENE UNA VELOCIDAD PROMEDIO VEHICULAR PARA UN DÍA NORMAL ES DE 17 KILÓMETROS POR HORA, A QUE VAMOS CON ESTO, QUE ACTUALMENTE LA VELOCIDAD PROMEDIO VA DISMINUYENDO Y LAS EMISIONES DE GASES CONTAMINANTES AUMENTA, POR EJEMPLO SI SE TIENE UNA VELOCIDAD PROMEDIO DE 4KM/HORA, ES COMPARADO CON ESTAR ESTACIONADO CON EL MOTOR ENCENDIDO DONDE LOS COMPUESTOS ORGÁNICOS VOLÁTILES (COV) SE INCREMENTARÍAN DE 1.6 G/KM A UNA VELOCIDAD PROMEDIO DE 17 KM/HORA A 7.8 G/KM CON SOLO IR A 4 KM/HORA, EL MONÓXIDO DE CARBÓN (CO) DE 10.8 G/KM A 23.2 G/KM Y LOS ÓXIDOS DE NITRÓGENO (NOX) DE 1.3 A 1.9 G/KM.

EL TENER LA UBICACIÓN Y DIMENSIÓN ADECUADA DE LOS CENTROS LOGÍSTICOS PARA PODER ABASTECER A GRANDES Y PEQUEÑAS URBES PERMITIRÍA MEJORAR LAS ESTRATEGIAS LOGRANDO UNA RELACIÓN ADECUADA ENTRE AMBAS.

EN MÉXICO TENEMOS EN LA MADO TRIÁNGULO DONADO QUE ESTÁ CONFORMADO POR TRES DE LAS CIUDADES MÁS IMPORTANTES DEL PAÍS, LA CIUDAD DE MÉXICO, GUANAJUATO Y MONTEREY DONDE SE CENTRA EL 70% DEL PIB DEL PAÍS, POR ESO SE NECESITA UNA GRAN ESTRATEGIA PARA COLOCAR CENTROS LOGÍSTICOS Y DE DISTRIBUCIÓN.

Algunos aspectos que son característicos para la distribución urbana son:

- La infraestructura: calles cortadas, calles con SENTIDO ÚNICO, SEMÁFOROS, ETC.
- La estrategia de la distribución: el número de DESTINOS A CUBRIR, LOS TIEMPOS DE ESPERA Y DE DESCARGA, LOS HORARIOS DE RECEPCIÓN DE MERCANCÍA, ETC.
- Características de los vehículos: deben ADAPTARSE A LAS CONDICIONES DE INFRAESTRUCTURA Y A LAS ESTRATEGIAS DE DISTRIBUCIÓN.

EL TRANSPORTE URBANO ES EL ÚLTIMO ESLABÓN DE LA CADENA DE SUMINISTRO CONOCIÉNDOSE COMO “LA ÚLTIMA MILLA” INCLUYENDO LAS ACTIVIDADES DE SUMINISTRO Y DISTRIBUCIÓN DE BIENES EN LAS CIUDADES, EXCLUYENDO EL TRANSPORTE DE MUDANZAS Y OBRAS. ESTE PROCESO PRESENTA UN GRAN DESAFÍO PARA CIUDADES TAN COMPLICADAS CON VIALIDADES LIMITADAS. PARA ESTO SE TIENE QUE LIDIAR CON ALGUNOS PROBLEMAS QUE SE ENCUENTRAN DURANTE EL TRASLADO A LOS CENTROS DE CONSUMO, ALGUNOS EJEMPLOS DE ESTAS PROBLEMÁTICAS SON; CONGESTIONAMIENTO EN LAS VÍAS, ESTACIONAMIENTO DURANTE OPERACIONES DE CARGA Y DESCARGA, ACCESOS RESTRINGIDOS, TIEMPO DE LOS SEMÁFOROS, POBRE INFRAESTRUCTURA DE DESCARGA, CALLES CÉNTRICAS Y ANGOSTAS, COSTOS DE COMBUSTIBLE, ÁREAS NO AMPLIAS PARA MANIOBRAS DE VEHÍCULOS DE CARGA, CAMBIOS DE HORARIOS DE CARGA Y DESCARGA.



ES POR ELLO QUE LOS ACTORES QUE SE INVOLUCRAN EN EL PROCESO DE DISTRIBUCIÓN DEBEN DE CUMPLIR CON CIERTOS OBJETIVOS PARA PODER RESOLVER LAS DIFERENTES PROBLEMÁTICAS QUE SE PUEDEN ENCONTRAR EN EL PROCESO:

- Productores e intermediarios su objetivo es entregar su producto a tiempo SIN SUFRIR MERMAS O PERDIDAS.
- El objetivo de los transportistas de carga es una correcta planeación de RUTAS Y REDUCCIÓN DE ACCIDENTES.
- Los residentes demandan reducción de emisiones contaminantes y niveles DE CONGESTIÓN POR PARTE DE VEHÍCULOS DE CARGA, PERO AQUÍ SE CUENTA CON UN problema cultural que dificulta la distribución y movilidad de peatones y VEHÍCULOS, NOS ENCONTRAMOS CON GRAN CANTIDAD DE VENDEDORES AMBULANTES QUE LIMITAN EL USO DE CARRILES E INCLUSIVE LAS BANQUETAS PARA PEATONES.
- Los administradores son quienes deben cumplir con regular el transporte con leyes y normas eficientes y hacer que se cumplan.
- El objetivo de los operadores urbanos de carga expresos es el cobro de MAYORES TARIFAS DE ENTREGA, EVITANDO PERDIDAS POR CONGESTIÓN Y ACCIDENTES.

AL TENER UN CRECIMIENTO DE TIENDAS MINORISTAS HACE MÁS COMPLEJA LA CADENA DE TRANSPORTE, DEBIDO A QUE LA SEGMENTACIÓN DEL MERCADO SE HACE MAS GRANDE Y LA DEMANDA SE INCREMENTA. Y TENER UN CENTRO DE DISTRIBUCIÓN ADECUADO QUE CUMPLA CON LAS FUNCIONES DE CONSOLIDAR PEDIDOS Y ALMACENAMIENTO ES DE SUMA IMPORTANCIA PARA QUE LA CONCENTRACIÓN DE BIENES SE HAGA EN ESTOS PUNTOS ESTRATÉGICOS Y CERCANOS A LOS GRANDES CENTROS DE CONSUMO.

Los beneficios que se presentan al tener un centro de distribución es que aseguran el suministro a la producción y al consumo, contribuye al desarrollo socioeconómico, permite compatibilidad con el medio ambiente y permite la gestión de flujos reduciendo la movilidad de las mercancías.

Los vehículos que actualmente se utilizan en la distribución urbana son cada vez mas pequeños para un mejor desplazamiento en áreas de difícil acceso, difícil acceso, por ejemplo se utilizan camionetas tipo van con puertas corredizas a ambos lados y compuertas trasera, algunas empresas han adoptado por vehículos con motores híbridos y eléctricos ya que son muy prácticos para las zonas planas, pero para las zonas que cuentan con colinas el rendimiento no es muy óptimo, otro ejemplo son los camiones llamados "chatos" que son una buena opción para tener más espacio de carga, una mayor maniobrabilidad y rangos de giro adecuados, rendimientos de combustible óptimos y un fácil manejo.

Se tiene que tener un factor de carga elevado ya que son mas eficientes para recorrer mayores distancias, siendo un aspecto determinante para tener en cuenta ya que se puede determinar el número de vehículos y de viajes necesarios para abastecer a la ciudad.



Se tiene que tener un factor de carga elevado ya que son mas eficientes para recorrer mayores DISTANCIAS, SIENDO UN ASPECTO DETERMINANTE PARA TENER EN CUENTA YA QUE SE PUEDE DETERMINAR EL NUMERO DE VEHÍCULOS Y DE VIAJES NECESARIOS PARA ABASTECER A LA CIUDAD.

Las rutas se pueden caracterizar por el factor de carga, en las rutas con factores de carga bajos se utilizan vehículos pequeños haciendo que las frecuencias de envío sean elevadas, las distancias que se recorren son pequeñas y son rutas que las empresas normalmente no utilizan ya que son utilizadas por algunas en casos de emergencia o cuando cuentan con pedidos muy pequeños, las empresas que utilizan rutas con factores de carga altos optimizan las eficiencias de la distribución urbana, se pueden utilizar vehículos grandes para varios destinos de reparto consolidando envíos y ser flexibles en los horarios.

Existen ciertos factores que influyen en la distancia que recorrerá un vehículo de transporte de MERCANCIAS, COMO SON:

- NÚMERO DE PARADAS
- INFRAESTRUCTURA DE LAS CALLES
- EXISTENCIA DE RUTAS ESTABLECIDAS PARA LOS CAMIONES.
- CONOCIMIENTO DE LA ZONA POR PARTE DE LOS CONDUCTORES.
- SEÑALAMIENTOS VIALES.
- RESTRICCIONES DE HORARIOS.
- CARRILES DE UN SOLO SENTIDO DE CIRCULACIÓN.

EL INCORPORAR TECNOLOGÍA DENOMINADA TELEMÁTICA QUE SE BASA EN LAS ÁREAS DE CIENCIAS DE TELECOMUNICACIONES E INFORMÁTICA, SIENDO BASE DE LOS SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE (ITS, POR SUS SIGLAS EN INGLÉS: INTELLIGENT TRANSPORTATION SYSTEM) QUE APOYE A TENER UNA MEJOR ADMINISTRACIÓN Y RESPUESTA RÁPIDA. ESTOS DISPOSITIVOS ESTÁN SIENDO INCORPORADOS POR LOS fabricantes con el fin de recolectar información, flujos vehiculares y mejorar la seguridad vial.

Los beneficios que nos pueden traer los ITS son el incremento de la calidad de servicio para que los bienes sean trasladados a centros de consumo y distribución DE UNA MANERA RÁPIDA Y SEGURA. LOS ITS PUEDEN AYUDAR A MITIGAR EL CONGESTIONAMIENTO DE TRÁNSITO SUGIRIENDO RUTAS ALTERNAS Y RECIBIR INFORMACIÓN DEL TRÁNSITO. AYUDAR A SUGERIR RUTAS TAMBIÉN AYUDA A REDUCIR LAS EMISIONES CONTAMINANTES, NIVELES DE RUIDO Y MITIGACIÓN DEL ESTRÉS EN CONDUCTORES. PUEDE REDUCIR LOS ACCIDENTES AUTOMOVILÍSTICOS PERMITIENDO REDUCIR LOS IMPACTOS ECONÓMICOS Y SOCIALES QUE ESTO TRAE COMO CONSECUENCIA.



FUENTES:

[HTTP://UPCOMMONS.UPC.EDU/BITSTREAM/HANDLE/2099.1/5790/04.PDF?SEQUENCE=5&ISALLOWED=Y](http://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/5790/04.pdf?sequence=5&isAllowed=y)
<http://www.ptolomeo.unam.mx:8080/xmlui/bitstream/handle/132.248.52.100/1951/figueroaurrea.pdf?sequence=1>
WWW.CATEDRASABERTIS.COM/DOCUMENTS/NACE-LA-LOGISTICA-URBANA.PDF
[HTTPS://PUBLICATIONS.IADB.ORG/BITSTREAM/HANDLE/111319/5814/DISTRIBUCION%20URBANA%20DE%20MERCANCIA%20ADAS%20DESTRATEGIAS%20CON%20CENTRO%20LOG%20ADSTICOS.%20NOTA%20T%20A9CNICA.PDF?SEQUENCE=1](https://publications.iadb.org/bitstream/handle/111319/5814/DISTRIBUCION%20URBANA%20DE%20MERCANCIA%20ADAS%20DESTRATEGIAS%20CON%20CENTRO%20LOG%20ADSTICOS.%20NOTA%20T%20A9CNICA.PDF?SEQUENCE=1)

FREIGHTLINER

*Con Freightliner.
¡Vive experiencias reales!*

RENDIMIENTO
CALIDAD
SEGURIDAD
PRODUCTIVIDAD

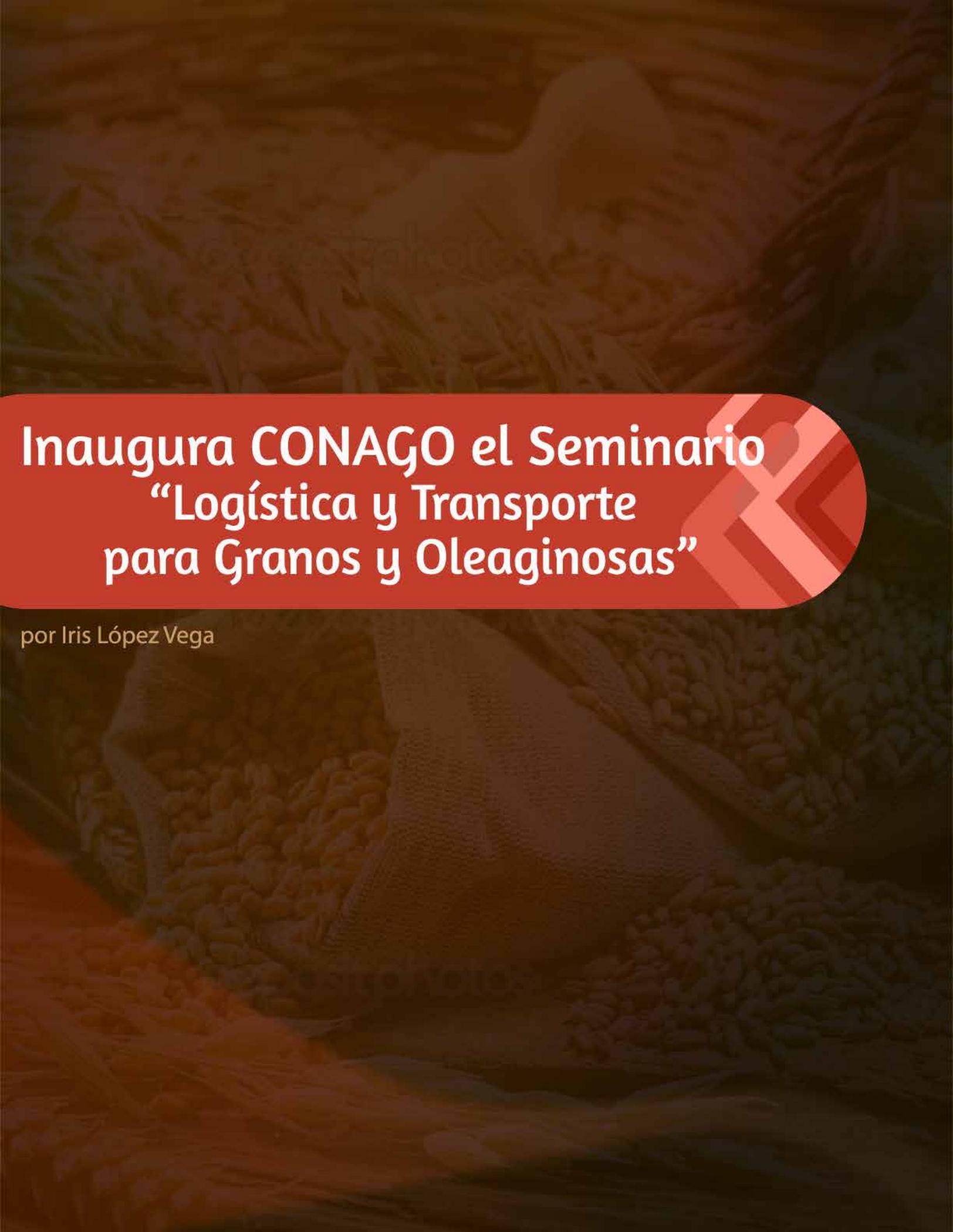


Freightliner es:
Máxima rentabilidad para tu negocio

Este es uno de los cinco pilares de nuestro
COSTO REAL DE OPERACIÓN



DAIMLER | Freightliner® - una marca de Daimler A.G.



Inaugura CONAGO el Seminario “Logística y Transporte para Granos y Oleaginosas”

por Iris López Vega

Ciudad de México, 01 de diciembre 2015.- Este martes a las 9:00 horas, el Consejo Nacional para el Abasto de Granos y Oleaginosas (CONAGO) dio inicio a las actividades del Seminario "Logística y Transporte para Granos y Oleaginosas", evento que busca abordar la problemática a la que se enfrenta el sector, atendiendo el tema de la logística en el traslado de la mercancía y los modos de transporte que la atienden.

Con un mensaje por parte del Mtro. Felipe de Javier Peña Dueñas, Presidente de la CONAGO, en donde mencionaba que es importante el transporte de las mercancías y materias primas, así como la distribución del producto final al consumidor, se inauguró el

Parte importante del Seminario y las personas que en el participan es resolver de fondo y de manera conjunta la situación actual de las cadenas de suministro.

En la primera ponencia se presentó el Lic. Juan Carlos Anaya Castellanos, Director General del Grupo Consultor de Mercados Agrícolas (GCMA), quién priorizó el tema de los cuellos de botella que se generan en ciertos lugares que son claves para el tema de la cadena de suministro; también hizo un llamado a mejorar la infraestructura ferroviaria pues "México no cuenta con una red ferroviaria como la de Estados Unidos, que resulta más eficiente".



Anaya Castellanos reconoció la importancia de que en México se pueda transportar las mercancías por los diferentes modos de transporte: ferroviario, terrestre, aéreo y marítimo.

En la segunda ponencia se presentó el Lic. José Luis Fuente Pochat, como Presidente de la Comisión de Transporte de la Concamin, quien bajo el tema "Visión industrial del Transporte en México", habló de las propuestas de Concamin en temas específicos como el mejoramiento de las carreteras y la infraestructura, la seguridad en las carreteras para el tema de robos y seguridad vial, algunas de las propuestas están la creación de una Agencia de Análisis de Accidentes que tomen como decisión la prevención de accidentes. De igual manera, pronunció que se necesita poner más atención al tema de la interconexión, como punto final llamó a todos los actores .



El Mtro. José Refugio Muñoz, Vicepresidente Ejecutivo de la Canacar, habló sobre el tema de "Peso y Dimensiones en el Autotransporte". Antes de iniciar con su ponencia, el Mtro. Refugio reconoció la labor del Lic. José Luis Fuente Pochat al frente de la Comisión de Transporte de la Concamin .

Dijo que en Canacar quieren darle vida al transportista, por lo que quieren trabajar en una nueva relación, a través de la Comisión de Transporte de Concamin, entre el usuarios del servicio y los prestadores del servicio. Mencionó que el eslabón más importante de la cadena es el transporte, y se debe de buscar fortalecer cada eslabón, habiendo eficiente su función.

Señaló que el IMCO dice que el transporte en México es caro, porque "el autotransporte de carga en México participa más o menos con el 3.6% del PIB, mientras que en Estados Unidos anda alrededor del 1.5%, entonces como en EU participa con el 1.5% del PIB, eso traducido en costos, significa que en México estamos pagando más por el transporte", eso es ver al transporte únicamente como un costo. En el mercado debe haber una oferta suficiente para que los usuarios elijan el modo de transporte y tipo de configuración resulta la más conveniente para el tipo de movimiento que van a desarrollar. El transporte se debe de ver como un eslabón de la cadena logística.

Tras dar detalles de la NOM-012-SCT-2-2014 y los permisos especiales finalizó su participación.



Previo a la comida, el Ing. Leonardo Gómez Vargas, Director General de la ANTP Usuarios del Transporte de Carga, participó con el tema “Conectividad como factor determinante de la competitividad en el transporte de carga”.

En su intervención, Leonardo Gómez habló de la labor que durante 20 años ha venido realizando al frente de la ANTP, después de ello señaló la importancia del transporte de carga en el país, dijo que el transporte de carga da a las mercancías un valor tanto de lugar y tiempo, no hay producto o materia prima más cara que la que no se tenga en un lugar específico y en el lugar que se requiere para su consumo o transformación.

También señaló que si han venido defendiendo el full es porque “es el vehículo que hemos comprobado y hemos demostrado que es el más seguro, el que daña menos el medio ambiente, el que daña menos la infraestructura y el más competitivo para ciertos recorridos y sectores”.

Tras presentar un mapa que ha sido creado al interior de la ANTP que es una herramienta útil a la hora de ubicación de rutas que los usuarios, así como poder identificar de una manera clara las solicitudes de conectividad que necesitaran dependiendo el caso.

En la parte final se abrió una sesión de preguntas y respuestas en las que Refugio Muñoz y Leonardo Gómez atendieron las dudas de los participantes respecto de las autorizaciones especiales de conectividad.



LIDERAR EL PROGRESO

Es nuestra promesa.



Liderar el Progreso, es nuestra razón para existir, nuestras Innovaciones como: la Transmisión Volvo I-Shift que combinada con nuestro Motor D13 dan un excelente Rendimiento de Combustible, la Comodidad de nuestras Cabinas y nuestros Sistemas de Seguridad de línea son solo una muestra de nuestro compromiso con los Clientes, Conductores y con el Mercado.

Juntos Lideramos el Progreso.





Cómo andan los índices de seguridad vial en su cadena de suministro



por Rodolfo Hernández Casanova





CADA VEZ SE LE AÑADEN MÁS ADJETIVOS AL CONCEPTO DE CADENA DE SUMINISTROS; ADEMÁS DE SER RENTABLE Y ÓPTIMA, DESDE HACE ALGUNOS AÑOS DEBE SER VERDE, SUSTENTABLE Y SEGURA, Y CON SEGURA NOS REFERIMOS A SUS DOS ASPECTOS: DE CUSTODIA DE LOS BIENES Y SIN INCIDENTES NI ACCIDENTES.

ESTE ÚLTIMO ASPECTO HA TOMADO UNA MAYOR RELEVANCIA A ÚLTIMAS FECHAS, EN DONDE MUCHOS DESAFORTUNADOS EVENTOS SE VUELVEN UNA GRAN NOTICIA IMPACTANDO EN LA CREDIBILIDAD DE LAS EMPRESAS Y DEL SECTOR MISMO.

DESDE HACE 16 AÑOS EN LA ASOCIACIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE PRIVADO (ANTP), COMO "USUARIOS DEL TRANSPORTE DE CARGA", NOS DIMOS A LA TAREA DE RECONOCER A LOS OPERADORES Y LAS EMPRESAS QUE TUVIERAN UN COMPORTAMIENTO DE EXCELENCIA EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL A TRAVÉS DE PREMIO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, EL CUAL TIENE EL OBJETIVO DE REDUCIR EL NÚMERO DE ACCIDENTES APLICANDO LAS MEJORES PRÁCTICAS EN SU PREVENCIÓN Y REDUCCIÓN EN EL TRANSPORTE DE CARGA, TANTO EN CIUDAD, COMO EN CARRETERA.

DESDE EL INICIO SE PLANTEÓ COMO UN PROCESO QUE CONSISTE en otorgar una Certificación a las empresas participantes que han venido impulsando toda una cultura encaminada a la prevención de accidentes, a través de auditorías de inspección en sitio, que demuestran el cumplimiento de doce estándares de alto nivel, mismos que se encuentran en el manual de calidad ISO de la norma NMX-EC-17020-IMNC-2000, EN DONDE ESTABLECE LOS CRITERIOS GENERALES PARA LA COMPETENCIA DE UNIDADES imparciales que desarrollan la verificación, INDEPENDIEMENTE DEL SECTOR INVOLUCRADO.

ESTOS DOCE ESTÁNDARES SON REPRESENTATIVOS A:

1. Reporte de accidentes y kilometraje recorrido en toda la flota del año a evaluarse.
2. Identificación y mapeo de puntos de accidentalidad y acciones para prevenir ACCIDENTES.
3. PROCEDIMIENTOS REALIZADOS EN EL SEGUIMIENTO Y ANÁLISIS DE LOS ACCIDENTES.
4. MODELOS DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO DE LOS VEHÍCULOS.
5. INNOVACIONES TECNOLÓGICAS EMPLEADAS EN LOS VEHÍCULOS PARA MEJORAR LA SEGURIDAD VIAL.
6. Verificación del correcto llenado de la bitácora del operador y cumplimiento de las HORAS DE DESCANSO, DE ACUERDO CON EL ARTÍCULO 83 DEL REGLAMENTO DE TRÁNSITO EN CARRETERAS Y PUENTES DE JURISDICCIÓN FEDERAL.



7. DESARROLLO DE PROGRAMAS DE SALUD PARA LOS CONDUCTORES.
8. APLICACIÓN DE PROGRAMAS PARA PREVENIR LAS ADICCIONES.
9. CUMPLIMIENTO DE HORARIOS DE CAPACITACIÓN A OPERADORES EN TEMAS RELACIONADOS A LA SEGURIDAD VIAL.
10. VALIDACIÓN DE VIGENCIAS DE LAS LICENCIAS DE CONDUCIR Y APTITUDES PSICOFÍSICAS DEL OPERADOR.
11. PROCEDIMIENTO DE RECLUTAMIENTO DE OPERADORES, Y
12. BASE DE DATOS DE SUS VEHÍCULOS CON INFORMACIÓN DE LOS SEGUROS CONTRATADOS.



EN NUESTRA EXPERIENCIA, LAS EMPRESAS QUE HAN PARTICIPADO EN EL PNSV HAN LOGRADO MINIMIZAR LOS RIESGOS DE ACCIDENTES, Y EN OCASIONES SUS ÍNDICES DE SINIESTRALIDAD HAN SIDO INFERIORES AL COMPARARLOS CON EMPRESAS DE NUESTROS SOCIOS COMERCIALES EN ESTADOS UNIDOS, REFERENCIA QUE HA SÉRVIDO PARA SER RECONOCIDAS COMO EMPRESAS SOCIALMENTE RESPONSABLES.

AHORA BIEN, ES IMPORTANTE QUE PARA EFECTOS DEL PREMIO Y DE LOS RESULTADOS QUE SE MUESTRAN EN ESTE ARTÍCULO, UN accidente se define cuando ocurren daños materiales totales a un monto igual o mayor a 60 mil pesos, o sin importar el monto si hay lesionados (DAÑOS MATERIALES, QUE PUEDE SER DAÑOS AL VEHÍCULO Y DAÑOS A TERCEROS).

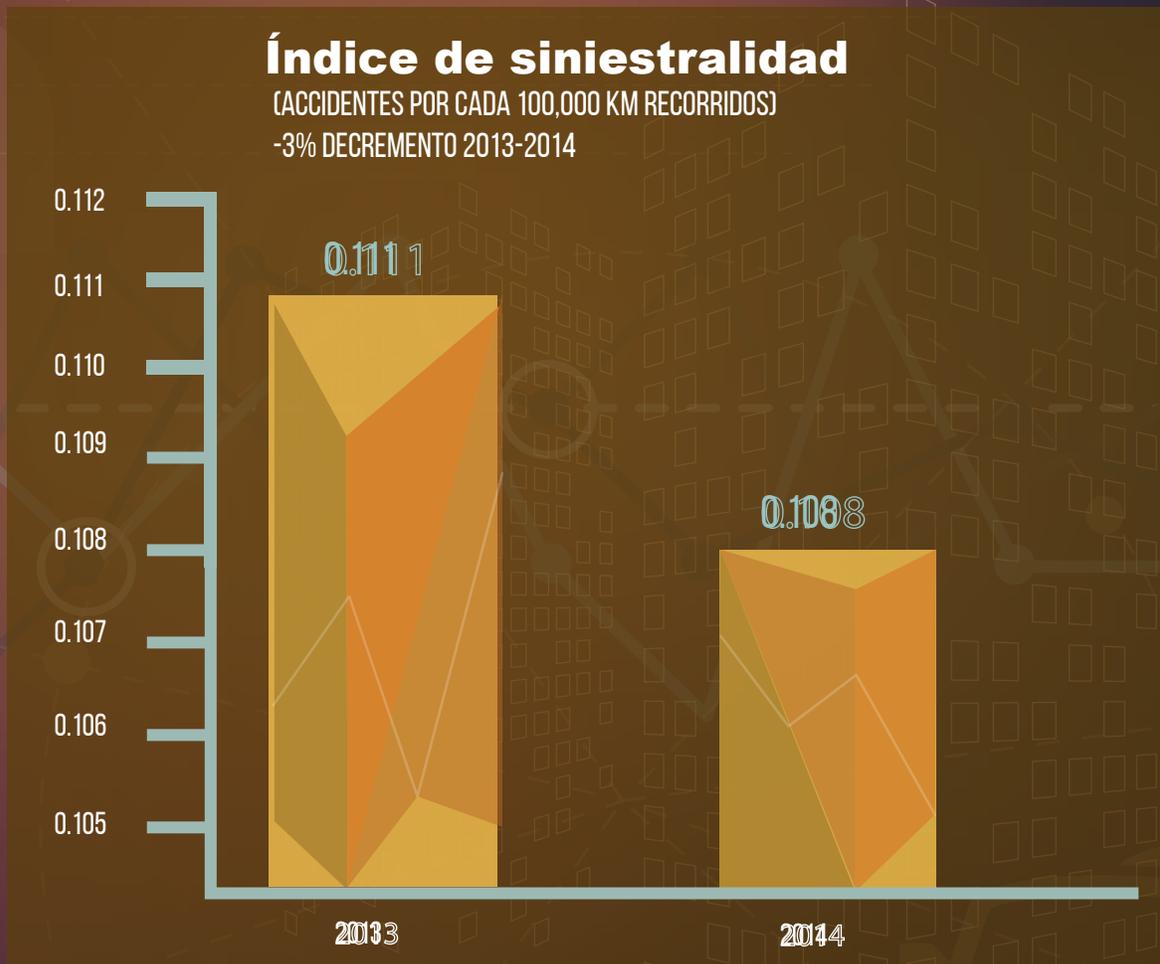
UNA PARTE IMPORTANTE DE ESTA DISMINUCIÓN, LO CONSIDERO A NIVEL PERSONAL Y PROFESIONAL, SE DEBE AL PRIMERO DE LOS DOCE ESTÁNDARES MENCIONADOS, SI SE SABE CUANTOS ACCIDENTES SE TIENEN AL AÑO Y SE CONTRASTA CON EL NÚMERO DE KILÓMETROS RECORRIDOS, SE CONOCE LA DIMENSIÓN DEL PROBLEMA. NO ES COINCIDENCIA QUE SEA EL PUNTO AL QUE MAYOR PUNTAJE SE LE DA EN LA EVALUACIÓN.



PARA CONTRIBUIR A ESTE "DIMENSIONAMIENTO DEL PROBLEMA", MOSTRAREMOS A CONTINUACIÓN LOS ÍNDICES DE SINIESTRALIDAD PROMEDIO DE LOS PARTICIPANTES Y ALGUNOS OTROS DATOS INTERESANTES QUE SEGURAMENTE LES RESULTARÁN ÚTILES PARA compararse y conocer el lugar de su empresa en relación a las firmas con las mejores prácticas.

EN LA CATEGORÍA POR TRANSPORTE CARRETERO PARTICIPARON 14 EMPRESAS DE DIVERSOS GIROS INDUSTRIALES, TRES EMPRESAS REPORTARON NO TENER NINGÚN ACCIDENTE NI EN 2013 NI EN 2014 (RECORDEMOS QUE EL PREMIO EVALÚA EL ÚLTIMO AÑO Y PIDE INFORMACIÓN DEL PENÚLTIMO PARA PONER EN PERSPECTIVA EL DESEMPEÑO DE LA EMPRESA).

UNA VEZ QUE SE CONOCE EL NÚMERO DE ACCIDENTES EN EL ÁMBITO FEDERAL SE OBTIENE UNA RELACIÓN CON EL NÚMERO DE KILÓMETROS QUE RECORREN EN ESE INTERVALO DE TIEMPO, EN ESTE CASO POR MILLÓN DE KILÓMETROS.



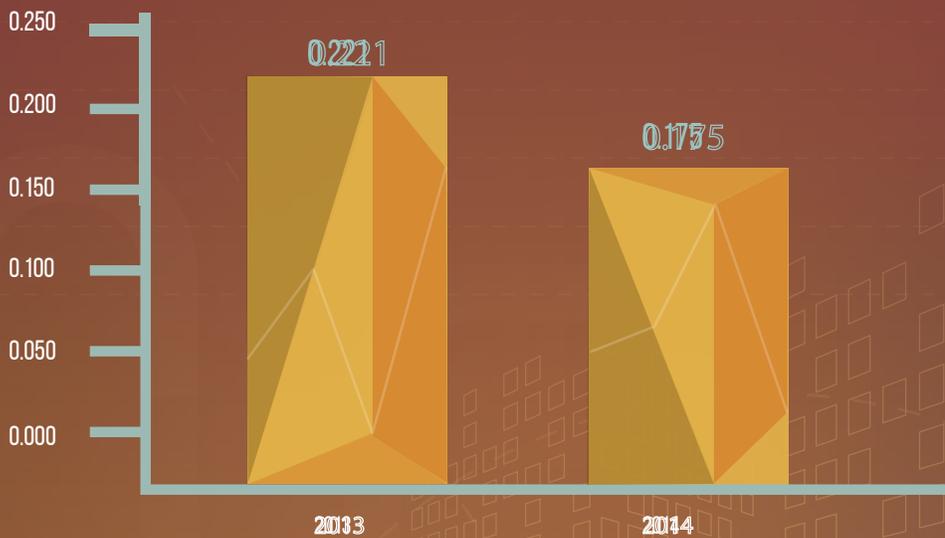
EN CONJUNTO, ESTAS CATORCE EMPRESAS REDUJERON SU ÍNDICE DE SINIESTRALIDAD EN 27% ENTRE 2013 Y 2014, UNA CIFRA NADA DESPRECIABLE.

RESULTA MUY IMPORTANTE MENCIONAR QUE DOS DE LAS EMPRESAS PARTICIPANTES TUVIERON REDUCCIONES DEL ÍNDICE DE SINIESTRALIDAD DEL ORDEN DE 170 Y 230%, EN CONTRAPARTE, DE LAS EMPRESAS QUE REPORTARON MÁS ACCIDENTES EN 2014 QUE EN 2013, LA TAZA DE CRECIMIENTO DEL ÍNDICE ESTÁ EN EL ORDEN DE 25% EL MÁS ALTO.



POR LO QUE RESPECTA AL DESEMPEÑO EN EL ÁMBITO URBANO, PARTICIPARON LAS MISMAS 14 EMPRESAS Y LA MITAD DE ELLAS REPORTARON CERO ACCIDENTES EN 2013 Y 2014, SIN EMBARGO ES CONTRASTANTE PORQUE LAS EMPRESAS QUE REPORTARON ACCIDENTES, LO HICIERON EN EL ORDEN DE 25 A 125 POR AÑO.

EN EL CASO DE LA DISTRIBUCIÓN URBANA EL ÍNDICE DE SINIESTRALIDAD SE MIDE POR EL NÚMERO DE ACCIDENTES POR CADA 100 MIL KILÓMETROS RECORRIDOS.



Índice de siniestralidad

(ACCIDENTES POR MILLÓN DE KM RECORRIDOS)

-27% ENTRE 2013-2014

EN CONJUNTO, ESTAS CATORCE EMPRESAS REDUJERON SU ÍNDICE DE SINIESTRALIDAD EN 3% ENTRE 2013 Y 2014.





COMO PUEDEN EMPEZAR A INTUIR, EL FENÓMENO DE LA SINIESTRALIDAD EN CARRETERA Y EN EL ÁMBITO URBANO SON DIFERENTES Y DEBEN ABORDARSE TENIENDO EN CUENTA SUS CARACTERÍSTICAS PARTICULARES.

ES DE RESALTAR QUE DOS DE LAS EMPRESAS PARTICIPANTES TUVIERON REDUCCIONES DEL ÍNDICE DE SINIESTRALIDAD URBANO DEL ORDEN DEL 100%, POR LO QUE RESPECTA A LAS EMPRESAS QUE REPORTARON MÁS ACCIDENTES EN 2014 QUE EN 2013, LA TAZA DE CRECIMIENTO DEL ÍNDICE ESTÁ EN EL RANGO DE 10%.

A PARTIR DE ESTOS RESULTADOS PUEDEN HACERSE ALGUNAS CONCLUSIONES.

- * LA PRÁCTICA DE MEDIR CONSTANTEMENTE EL NÚMERO DE ACCIDENTES, LE DA FORMA Y TAMAÑO A UN POSIBLE PROBLEMA.
- * MEDIR CONCIENTIZA A LOS OPERADORES Y A LA ORGANIZACIÓN.
- * ES POSIBLE TENER CERO ACCIDENTES.
- * CUANDO EN UNA ORGANIZACIÓN EXISTE EL COMPROMISO DE REDUCIR EL NÚMERO DE ACCIDENTES, LOS ACCIDENTES SE REDUCEN, ES DECIR, NO SON EVENTOS QUE ESCAPAN TOTALMENTE AL CONTROL DEL OPERADOR O DE LA EMPRESA.
- * EL ÁMBITO CARRETERO Y URBANO ES DIFERENTE, DEBEN DE ESTUDIARSE LAS CAUSAS RAÍZ EN CADA CASO Y HACER PLANES DE ACCIÓN DIFERENTES.
- * SI PUEDE HABER REDUCCIONES DE HASTA 30% EN LOS ÍNDICES DE SINIESTRALIDAD Y CADA ACCIDENTE ES MAYOR O IGUAL A 60 MIL PESOS, ES ECONÓMICAMENTE VIABLE OCUPARSE EN DESARROLLAR UNA PLAN DE ACCIÓN PARA PREVENIR ACCIDENTES.

Participar en el Premio Nacional de Seguridad Vial conviene, los invitamos.



ELF 100

CAMBIA EN

GRANDE

COMO MUEVES TU NEGOCIO



ISUZU

www.isuzumex.com.mx

ESCANTILLÓN DE VÍA

Rubén Pablo López Reyes



Actualmente, existe una enorme facilidad para acceder a la información desde una casi interminable variedad de fuentes, de la misma manera, la velocidad como se difunde es impresionante. Solo se requiere, a veces, que alguien coloque algunas imágenes acompañadas de divertidas anécdotas, con un trasfondo aparentemente histórico para hacerla parecer como fidedigna, para lograr que cierta información circule y se difunda profusamente través de las redes sociales.

Este es el caso de la evolución histórica del escantillón o ancho de vía utilizado por los ferrocarriles del mundo. (A nivel mundial se han construido para diferentes usos, más de 150 anchos de vía : vías industriales: 305 mm- 643 mm; vía angosta: 650 mm.-850 mm; vía métrica: 864 mm.-1,241 mm; vía ancha 1,511 mm.-2,000 mm). En relación con esto, circula en las páginas electrónicas y en las redes sociales una anécdota acompañada de imágenes ilustrativas que relata esta evolución, tomando como tema de inicio al transbordador espacial y termina remontándonos a la época de los romanos y sus carros tirados por dos caballos (Biga). Este es un relato con estructura inversa, que partiendo de los tanques de combustible del transbordador espacial, nos traslada a través de los túneles ferroviarios que cruzan las montañas rocallosas; hace referencia a la nacionalidad de los constructores de los ferrocarriles en USA y a su relación con los fabricantes de los carruajes utilizados en Inglaterra, para finalmente, vincular a estos con los caminos que los romanos erigieron en ese país. La conclusión de esta narración es que la dimensión de los tanques, está determinada por el tamaño de las ancas de los caballos.



Una narrativa de estas características, provoca admiración y un poco de risa, ya que lleva a considerar como cierto que una tecnología, de las más avanzadas en la actualidad, está relacionada con la necesidad de los romanos de transportarse a través de su imperio y esto lleva a la conclusión errónea de que algo establecido hace más de 2,000 años, tiene una influencia directa y determinante, en los avances tecnológicos actuales.



La distancia entre las ruedas de los carruajes ingleses es uno de los principales argumentos de esta leyenda, parte de la idea de que sus dimensiones obedecen a las utilizadas en los carros de los romanos, a pesar de que sus legiones abandonaron Inglaterra 1,400 años antes. En algunas versiones, se menciona que esto también influyó en el diseño de los carromatos (carrozas) utilizados en USA a finales del siglo 18 y primeras décadas del siglo 19. El origen de este cuento se relaciona, aparentemente, en una política desarrollada por los ingleses para promover el turismo en ese país, aprovechando los vestigios dejados por los romanos a su paso por esa nación, tal es el caso del llamado Muro de Adriano y el fuerte denominado Housesteads que muestra en su puerta este, surcos marcados en el camino de acceso.

Renombrados escritores ingleses como Farrington y Ottley, ayudaron a su difusión sin investigar a fondo este asunto, soslayando investigaciones más detalladas sobre ello o los principios de diseño utilizados por los romanos para sus caminos a través de su imperio. Esto se puede observar en los surcos tallados intencionalmente en las curvas de los caminos, colocados ahí para facilitar el tránsito de carros tirados o empujados a mano. Sin ellos, los carros tendrían la tendencia a deslizarse, en virtud de que las curvas tenían un peralte que facilitaba el drenaje del camino.

El otro argumento que trata de darle soporte a este cuento, tiene que ver con las dimensiones de las ancas de dos caballos y la ubicación de las ruedas por fuera de ellas, supuestamente para que no recorrer el mismo camino. No existen muchas evidencias que lo soporten, lo poco que ha trascendido en el tiempo son un mosaico romano que muestran dos tigres tirando un carro y la restauración de una escultura realizada por Francesco Antonio Franzoni denominada The two-horse chariot . En ambos casos las ruedas de los carros se ubican en la misma posición o entre las patas de los animales.

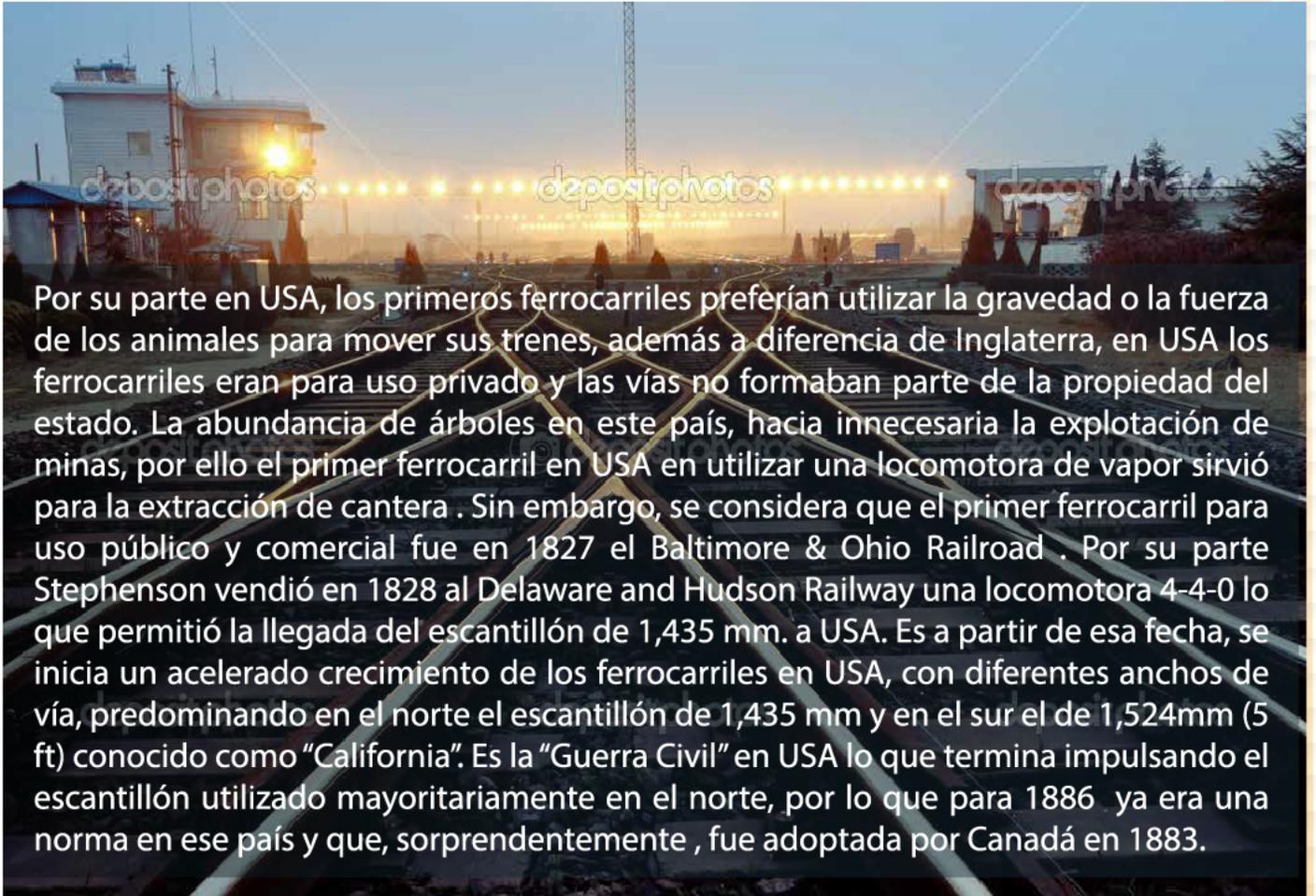
Lo que sí es verídico en esta historia, es que los ferrocarriles en USA fueron construidos por ingleses, sin embargo estos no utilizaron el escantillón de vía de 1,435 mm como un estándar de la época, sino como resultado de una extraña combinación de ocurrencias, dinero y la infaltable política, que tiene como actor principal a George Stephenson.



Stephenson, originario de una zona minera de Inglaterra, creció trabajando en contacto con las primeras máquinas de vapor utilizadas para jalar mediante cables, los carros con los minerales extraídos, los que de acuerdo con las dimensiones de las minas, utilizaban diferentes escantillones de vía. La idea de colocar una máquina de vapor sobre un carro no era algo nuevo, Cugnot en Francia, Trevithick en Inglaterra y Stevens en USA entre otros, realizaban experimentos y patentaban vehículos de este tipo, sin embargo Stephenson, seleccionó para su primera locomotora 1,422 mm (4 ft 8 in) lo que le permitía un movimiento adecuado, sin embargo descubrió que añadiendo ½ pulgada más, esto se facilitaba, por lo que su diseño concluyó en una locomotora de vapor con escantillón de 1,435 mm (4 ft 8½ in)

Con una locomotora de este tipo, se estableció en 1825 entre Stockton y Darlington , el primer servicio ferroviario público en el mundo, lo que en poco tiempo permitió la construcción de más de 2,0000 km. de vías y el nacimiento de una norma, la del escantillón de 1,435 mm.

Es importante resaltar que la adopción de lo que luego se conocería como el escantillón estándar de 1,435 mm., no fue algo inmediato, de hecho en Inglaterra los científicos de la época establecieron que ningún ferrocarril debería ser construido con un escantillón menor de 1,524 mm (5 ft), sin embargo el costo de experimentar frente a algo ya establecido y en operación, gravitó a favor de las medidas adoptadas por Stephenson.



Por su parte en USA, los primeros ferrocarriles preferían utilizar la gravedad o la fuerza de los animales para mover sus trenes, además a diferencia de Inglaterra, en USA los ferrocarriles eran para uso privado y las vías no formaban parte de la propiedad del estado. La abundancia de árboles en este país, hacía innecesaria la explotación de minas, por ello el primer ferrocarril en USA en utilizar una locomotora de vapor sirvió para la extracción de cantera . Sin embargo, se considera que el primer ferrocarril para uso público y comercial fue en 1827 el Baltimore & Ohio Railroad . Por su parte Stephenson vendió en 1828 al Delaware and Hudson Railway una locomotora 4-4-0 lo que permitió la llegada del escantillón de 1,435 mm. a USA. Es a partir de esa fecha, se inicia un acelerado crecimiento de los ferrocarriles en USA, con diferentes anchos de vía, predominando en el norte el escantillón de 1,435 mm y en el sur el de 1,524mm (5 ft) conocido como "California". Es la "Guerra Civil" en USA lo que termina impulsando el escantillón utilizado mayoritariamente en el norte, por lo que para 1886 ya era una norma en ese país y que, sorprendentemente , fue adoptada por Canadá en 1883.

- En el caso de México, para el año de 1910 sólo el 75% del sistema ferroviario contaba con escantillón de 1,435 mm, por lo que la adopción de este concluyó oficialmente el 14 de marzo de 1993, no con el ensanchamiento de la vía de 914 mm, sino cuando quedó fuera de servicio el ramal de 90 km. Oriental-Teziutlán (VF).

Este cuento de los carros romanos y su relación directa con los transbordadores espaciales, circulará por las páginas electrónicas por mucho tiempo, sin embargo, para algunos de nosotros el análisis histórico y la revisión de fuentes documentales resulta más interesante, ya que nos permite adentrarnos en un maravilloso mundo de sorpresas y de renovado conocimiento.

EL PRIMER ADITIVO ECOLÓGICO PARA GASOLINA Y DIÉSEL

REDUCE EMISIONES CONTAMINANTES

AHORRA COMBUSTIBLE

SI TÚ EMPIEZAS, EL MOVIMIENTO EMPEZÓ.

CONVIERTE TU VEHÍCULO EN EL INICIO DEL CAMBIO.

AKRON Greenroad

Mejora la estructura molecular de los combustibles, logrando una mejor interacción del oxígeno con las moléculas de carbono.

Elimina los residuos causados por el proceso de combustión, manteniendo el sistema en perfecto estado y optimizando el rendimiento de tu vehículo.



ADITIVO ECOLÓGICO
PARA GASOLINA

- ▶ Ahorra Gasolina
- ▶ Recupera la potencia
- ▶ Genera limpieza profunda
- ▶ Reduce emisiones contaminantes



ADITIVO ECOLÓGICO
PARA DIÉSEL

- ▶ Ahorra Diésel
- ▶ Recupera la potencia
- ▶ Genera limpieza profunda
- ▶ Reduce emisiones contaminantes



SÉ PARTE DE
**UN NUEVO
MOVIMIENTO**

GREENROAD
AKRON

www.akron.com.mx

Consejo Mexicano del Transporte y la Logística
realiza con gran éxito el

5to Foro Internacional México Plataforma Logística de América

POR IRIS LÓPEZ VEGA

Alfredo Dávila, presidente de la Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados, hace un llamado para permitir mayor inversión extranjera y más asociaciones público-privadas



EL SECTOR TRANSPORTE DE CARGA ES UNA ACTIVIDAD DE GRAN PESO
ECONÓMICO DENTRO DEL SECTOR TERCIARIO Y, EN CONJUNTO, DE LA
ECONOMÍA MEXICANA : JOSÉ ZOZAYA A

El pasado miércoles 25 de noviembre de 2015, en el Edificio A Salón Legisladores de la República de la Cámara de Diputados se llevó a cabo el 5to Foro Internacional México Plataforma Logística de América.

En el discurso de inauguración, el Dr. José Zozaya mencionó que el país cuenta con las características necesarias, tanto geográficas como de mercados y de voluntad política, para posicionarse como la puerta de tránsito internacional y la plataforma de distribución de toda América. Señaló que el sector transporte de carga es una actividad de gran peso económico dentro del sector terciario y, en conjunto, de la economía mexicana, y en su totalidad, de los modos de transporte de carga y pasajeros han mantenido un crecimiento sostenido, aportando el 6.4% del PIB en 2014.



Zozaya Delano dijo que el empleo en el transporte de carga muestra tasas positivas de crecimiento y se encuentra en el décimo sitio de importancia entre los demás sectores; es fundamental, señaló, que el país cuente con infraestructura adecuada para cada modo de transporte (marítimo, ferroviario, aéreo y carretero) porque carecer de ellos resulta una limitante para que México avance. El Dr. José Zozaya enfatizó el sector autotransporte de carga que ha actuado como motor del desarrollo del comercio exterior con Estados Unidos.

También destacó las acciones prioritarias que se deben cumplir en el corto, mediano y largo plazo en materia de transporte:

- Facilitación comercial y reciprocidad en tratados comerciales.
- Mejoras en la plataforma logística de México.
- Apoyos financieros y beneficios fiscales para transporte y logística.
- Más y mejores medidas de seguridad en el transporte.
- Fortalecimiento del capital humano del sector.
- Mejores prácticas en la gestión logística en las empresas de transporte.

Posteriormente, como consejero de la AMF, José Zozaya señaló que para el sector ferroviario, el impacto del Impuesto Especial sobre Productos y Servicios (IEPS) por el consumo de diesel es considerable, ya que en el ejercicio fiscal 2014 alcanzó 97 millones de pesos, por un consumo total de 741 millones de litros de diesel.

Además, puntualizó, los estímulos fiscales y formas de acreditar el IEPS se han reducido con el paso de los ejercicios fiscales, por lo que solicitó a la Comisión de Transporte de la Cámara de Diputados que el sector ferroviario de carga sea incluido entre los conceptos acreditables para este impuesto, a fin de traducir este beneficio fiscal en mayores recursos para el desarrollo del sector.



En la inauguración estuvieron presentes los representantes de cámaras y asociaciones, así como algunos legisladores, entre ellos Adrián del Lic. Mazo Maza, Director General de Autotransporte Federal; el Ing. Rogelio Montemayor Morineau, Presidente de Canacar; el Ing. Leonardo Gómez Vargas, Director General de ANTP; el Lic. José Luis Fuente Pochat, presidente de la Comisión de Transporte de la Concamin; el Presidente Ejecutivo de ANPACT, Ing. Miguel Elizalde Lizárraga, entre otras personalidades del sector.



El objetivo de este foro fue presentar a los legisladores diferentes diagnósticos y propuestas e iniciar un diálogo para fortalecer las políticas públicas del transporte.

