

El Mercado de Autos en Puerto Rico

Durante los primeros nueve meses del 2005, en Puerto Rico se vendieron 101,495 vehículos nuevos, un 7.4% de aumento en relación de con el mismo periodo del 2004. Esto sin contar que los últimos tres meses del año históricamente son los que más se venden automóviles. Este aumento ocurrió a pesar de los aumentos que han sufrido los consumidores en el último año en la energía eléctrica, agua, gasolina, peajes entre otros. El aumento en el precio de la gasolina es un factor que ha incrementado la venta de automóviles más eficientes y los híbridos que corren con gasolina y electricidad. El mercado de los híbridos está evolucionando y creciendo rápidamente y las compañías están desarrollando nuevos modelos para satisfacer las necesidades de sus clientes.



Otro cambio en la industria automotriz es que la Ley 42 del 1 de agosto de 2005 aumentó, a partir de noviembre 1 de 2005, el costo del marbete en los autos con un precio de venta de \$40,000 en adelante. Se presenta en la próxima página una tabla con los aumentos a pagar por categoría de precio.

Si el precio de su auto es...							
Año del modelo	...entre \$40,000 y \$46,750	...entre \$46,751 y \$53,500	...entre \$53,501 y \$66,430	...entre \$66,431 y \$73,430	...entre \$73,431 y \$80,430	...entre \$80,431 y \$87,430	...más de 87,431
...paga \$40 de marbete más...							
2001	\$180	\$300	\$420	\$540	\$660	\$780	\$900
2002	200	320	440	560	680	800	920
2003	220	340	460	580	700	820	940
2004	240	360	480	600	720	840	960
2005	260	380	500	620	740	860	980
2006	280	400	520	640	760	880	1,000

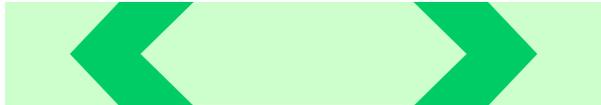


Estos autos permanecerán en este sistema de pago adicional de derechos de forma rotativa, una vez ingresen, hasta completar los seis años de estar en el ciclo. Por ejemplo, un vehículo de lujo modelo 2001 estará sujeto al nuevo sistema de pago adicional sólo hasta 2006, fecha en la cual concluye su término de seis años. Por ende, en el 2007 ese modelo del 2001 pasa a pagar nuevamente los \$40 reglamentarios, según dispone la ley.

En términos de marcas, las cinco principales son la Toyota, Mitsubishi, Suzuki, Ford, y general Motors y todas han tenido un crecimiento del año 2004 al año 2005. A continuación se presenta el comportamiento de las ventas de autos por segmento:

	Japoneses	Americanos	Coreanos	Europeos
Participación en el Mercado	66.72%	22.94%	7.24%	3.10%
Ventas de Enero a Septiembre de 2004	60,526	22,952	7,832	3,135
Ventas de Enero a Septiembre de 2005	67,712	23,287	7,351	3,145
Crecimiento en ventas	11.9%	1.45%	- 6.1%	0.2%

Adaptado del periodico El Nuevo Día, 30 de octubre de 2005



Importancia de Traducir Información del Transporte Generada en Idiomas Distintos al Inglés

En esta edición...

El Mercado de Autos en Puerto Rico.....1

Importancia de Traducir Información del Transporte Generada en Idiomas Distintos al Inglés.....3

Sistemas Automáticos de Movimiento de Personas para Servicios de Transportación Local.....5

Asociación Latinoamericana de Metros y Subterráneos. ALAMYS.....6

Actualización de Nuestro Directorio8

Eventos Futuros.....9

Personal



Co – Directores

Benjamín Colucci Felipe Luyanda

Gerente de Adiestramiento

Gisela González

Texto, Arte y Gráficas

Carlos Palacio

El Dr. John B. Metcalf realizó un estudio bajo el Programa Cooperativo Nacional de Investigación de Carreteras (NCHRP por sus siglas en Inglés) dirigido a evaluar, describir y cuantificar la necesidad de mejorar el acceso a la información publicada en otros idiomas diferentes al Inglés para la comunidad estadounidense del transporte. El proyecto 20-48 del NCHRP tiene como título “Razones de Pesos y Centavos: Para Traducir Información en Idiomas Distintos al Inglés”. En este proyecto se realizó un análisis de varios estudios de casos de implementación de tecnología importada para evaluar lo siguiente:



- Ahorros en dinero, vidas o tiempo al acceder antes la documentación en la lengua extranjera
- Ahorros que posiblemente resultarían de la duplicación innecesaria del estudio o de la investigación de innovaciones potenciales
- Mejoras en seguridad, eficiencia, economía, equidad, movilidad y el medio ambiente que pudieron haberse dado más rápido a través del acceso al material publicado existente en otros idiomas



El estudio reveló que hay una disponibilidad limitada a traducciones de documentación en idiomas diferentes al Inglés sobre tecnologías extranjeras, políticas, prácticas y productos, retrasando su adopción en los Estados Unidos. Una de las razones es que el lenguaje de esta tecnología puede ser bien complicado haciendo la traducción al Inglés bien difícil y costoso. Otro problema es la traducción como tal y lo que se pierde en ella de un idioma a otro debido a las

barreras lingüísticas.

Algunas tecnologías desarrolladas en países como Francia, Italia, Dinamarca, Japón, Alemania, entre otros se han tardado en aplicarse en Estados Unidos de un mínimo de 5 años hasta un máximo de 20 años. Hay países en que la transferencia de tecnología requiere un mayor análisis debido a la complejidad del idioma como por ejemplo Japón, lo que hace que se retrase aun más el proceso. El beneficio anual de esta transferencia de tecnologías sería de aproximadamente 100 millones de dólares lo que justificaría la provisión de 10 millones de dólares por año para aumentar el acceso a las innovaciones extranjeras.

Parece sin embargo que estos retrasos están disminuyendo debido a las siguientes situaciones:

- Muchos de los autores no anglosajones publican, y asisten a la mayoría de las conferencias internacionales relacionadas con el transporte.
- Muchos de los diarios en idiomas distintos al Inglés contienen páginas o resúmenes en Inglés de los documentos técnicos principales
- Muchas organizaciones extranjeras presentan publicaciones detalladas y resúmenes en Inglés a la Organización para la Cooperación Económica y Desarrollo sobre investigaciones Internacionales de Transporte, (OECD/ITRD; por sus siglas en Inglés).
- Muchas organizaciones están

produciendo material en idioma Inglés con propósitos de publicidad, para reconocimiento internacional y por razones cooperativas multinacionales, ejemplo, afiliación a organizaciones internacionales.

- Algunos organismos internacionales operan en dos o más idiomas.



- La red mundial en Internet fortalece el uso de las páginas en Inglés para atraer la atención y a partir de allí crear información más accesible.

Los siguientes tres pasos podrían mejorar sustancialmente el acceso a tecnologías de transporte extranjeras considerando que son simples y relativamente baratos:

- La creación de una biblioteca que mantenga colecciones completas, copias recientes de los diarios principales y las memorias de conferencias más importantes.
- Documentación, traducción y diseminación más rigurosa del material publicado por giras de exploración.
- Establecimiento rápido a la base de datos del OECD/ITRD.

Adaptado de "Making the Business Case for Translating Non-English Transportation Information", Ruta Norte, Año 2, Número 4, Mayo 2005.

Sistemas Automáticos de Movimiento de Personas para Servicios de Transportación Local

Los problemas del alto volumen de tráfico y el crecimiento en el impacto ambiental son comunes en los centros urbanos mundialmente. En Puerto Rico esto es una gran preocupación debido al gran volumen de autos en nuestro limitado espacio como isla. Con pueblos que han sido diseñados sin tomar en consideración la transportación pública, los planificadores confrontan dificultad para encontrar soluciones que sean eficientes, que cumplan con el ambiente y a la vez económicas, y que finalmente armonicen con la configuración urbana existente.



Los sistemas automáticos de movimiento de personas son una solución para los servicios de transportación pública local cumpliendo con los criterios antes mencionados. Estos sistemas se pueden diseñar para operaciones de distancias cortas y medianas y su intención es servir como un medio de transportación primario en ciudades pequeñas y pueblos, y como un sistema de transporte para servicios en los parques o conexiones a localidades de alto volumen de personas como los centros comerciales, universidades, hospitales o lugares de intercambio, entre otros.

El sistema tiene un impacto ambiental mínimo consumiendo poca energía debido a que corre con motores eléctricos localizados en la estación de manejo. Los vagones corren en rieles de hierro con llantas de goma sin hacer ruido ni vibraciones. También ofrece la flexibilidad para la integración a la infraestructura urbana. El diseño compacto de los vagones entra en armonía con el sistema mismo y con los edificios y estructuras existentes.

El sistema opera completamente en automático con vagones que no son conducidos por choferes sino que son monitoreados por el cuarto de control central. Mucho del trabajo de mantenimiento regular se puede hacer con el sistema corriendo. El consumo de energía y la capacidad de transportación puede ser adaptado a la demanda ajustando la velocidad y el número de vagones en la ruta; haciéndolo mas económico.

Algunas de las tecnologías desarrolladas para este tipo de sistema tienen requerimientos de ruta como: capacidad de subir una cuesta de hasta 12% de inclinación, y también se puede tener rutas elevadas o secciones subterráneas. Gracias a los cortos intervalos en la ruta, el sistema puede ser diseñado para asegurarse que se aborde inmediatamente en las estaciones sin tener que esperar tanto. Una de las ventajas del sistema es que está diseñado a nivel de las plataformas por donde caminan los pasajeros y se hace más cómodo para los ancianos y las personas incapacitadas. En las estaciones los vagones son desacelerados automáticamente hasta que paren totalmente para el abordaje de los pasajeros.



Esta tecnología presenta una solución alterna al problema de congestión debido al número de autos en las calles municipales que tienen una densidad poblacional alta y limitaciones económicas debido a problemas financieros locales y estatales.

Asociación Latinoamericana de Metros y Subterráneos

ALAMYS

La Oficina de la Alternativa de Transporte Integrado (ATI) de la Autoridad de Carreteras y Transportación de Puerto Rico fue aceptada como miembro principal a la Asociación Latinoamericana de Metros y Subterráneos (ALAMYS) en la reunión efectuada en Medellín, Colombia desde el 28 al 30 de noviembre de 2005. El Ingeniero Fernando Vargas, Director Ejecutivo de la Autoridad de Carreteras, presentó oficialmente la petición de ATI para incorporarse a esta prestigiosa asociación.



ALAMYS es una asociación internacional que agrupa a operadores de sistemas ferroviarios metropolitanos de transporte masivo de viajeros, empresas y asociaciones que desarrollan actividades conexas, en el ámbito de los ferrocarriles metropolitanos de los países Latinoamericanos y Península Ibérica. Esta organización nace como respuesta a la necesidad de poner en común inquietudes y experiencias del sector para atender las afinidades de sus miembros, tanto por sus especificaciones técnicas como por su origen geográfico.

Su finalidad es contribuir al aumento de la productividad, optimización de recursos, modernización de infraestructuras, y mejorar los métodos de gestión, principalmente mejorar los servicios ofrecidos a los ciudadanos por las redes de transporte ferroviario de las grandes urbes que condiciona la calidad de vida en las ciudades.

La Asociación tiene tres tipos de miembros:

Principales: Empresas de construcción y/o operación de sistemas ferroviarios metropolitanos en Latinoamérica y la península Ibérica.

Adherentes: Empresas proveedoras de instalaciones, proyectos y consultoría o servicios que desarrollen su actividad en alguno de los países de los miembros principales.

Honorarios: Personas u organizaciones normalmente relacionadas con el transporte público, que por méritos propios en el ámbito de los ferrocarriles metropolitanos, sean merecedores de esta distinción.

La Asamblea General está compuesta por directivos de cada uno de los miembros principales y es el órgano máximo de decisión de la Asociación. Sus reuniones se celebran por lo menos una vez al año y participan los miembros principales y los miembros adherentes. La próxima Asamblea General de ALAMYS se efectuará en Buenos Aires, Argentina en noviembre, 2006.

El Comité de Dirección está compuesto por los siguientes Miembros:

Presidente	Metro de Madrid
Vicepresidente Primero	Metro de Sao Paulo
Vicepresidente Segundo	Metro de Santiago de Chile
Vicepresidente Tercero	Subterráneos de Buenos Aires
Vocal Primero	Metro de Bilbao (España)
Vocal Segundo	S.T.C. – Metro de México D.F.
Vocal Tercero	Metro de Caracas
Vocal Suplente Primero	ACI (Alternate Concepts Inc.) (Puerto Rico)
Vocal Suplente Segundo	TRENSURB (Porto Alegre)
Secretario General	Metro de Madrid

ALAMYS tiene acuerdos de colaboración que permiten un conocimiento mutuo, intercambio de experiencias y difusión de información con otras asociaciones y fundaciones internacionales que incluyen:.

ALAF	Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (Argentina)
APTA	American Public Transportation Association (EEUU)
ANTP	Asociación Nacional de Transporte Público (Brasil)
CEPAL	Comisión Económica de las Naciones Unidas para Latinoamérica y el Caribe
CLAPTU	Congreso Latinoamericano para el Transporte Público
FFE	Fundación de los Ferrocarriles Españoles
UITP	Unión Internacional del Transporte Público
ATUC	Asociación de Transporte Urbano por Carretera

Para información adicional sobre ALAMYS refierase a la dirección de Internet www.alamys.org.



Actualización de Nuestro Directorio

Ayúdanos a actualizar el directorio del Centro de Transferencia de Tecnología en Transportación completando esta hoja de información y enviándola por facsímil al numero (787) 265-5695. Muchas gracias.



AÑADIR



REMOVER



CAMBIAR

NOMBRE _____ PUESTO _____

MUNICIPIO/AGENCIA _____

DIRECCIÓN _____

CIUDAD _____ ESTADO _____ ZONA POSTAL _____

TELÉFONO _____ FAX _____

CORREO ELECTRÓNICO _____



Comentarios/Sugerencias: _____



EVENTOS FUTUROS



***2006 Segundo Simposio Internacional
de Transferencia de Tecnología e
Transportación***
30 de julio – 3 de agosto de 2006
St. Petersburg, Florida
<http://www.t2symposium.org>

2006 Congreso APWA
10-13 de septiembre de 2006
Centro de Convenciones de Kansas City
Kansas City, Kansas, MO
Tel: 816-595-5241
Fax: 816-472-1610
dpriddy@apwa.net

2006 Reunión Annual de ATSSA
11 - 12 de octubre de 2006
Orlando, Florida
Tel: 540-368-1701
Fax: 540-368-1717

4to Foro Internacional de Rieles
14-16 de noviembre de 2006
Palacio Municipal de Congresos de Madrid
Tel: 34-91-351-9500
Fax: 34-91-351-7501
irf@montane.eu.com

XX Asamblea General de ALAMYS
26-30 de noviembre de 2006
Buenos Aires, Argentina
www.alamys.org

Los miembros del Centro agradecerán sus sugerencias y comentarios. Favor de comunicarse con nosotros a la siguiente dirección:

PR LTAP
Centro de Transferencia de
Tecnología y Transportación
Departamento de Ingeniería Civil
y Agrimensura
PO Box 9041
Universidad de Puerto Rico
Mayagüez, Puerto Rico 00681

Teléfono (787) 834-6385

El Puente es publicado por el Centro de Transferencia de Tecnología, Colegio de Ingeniería, Universidad de Puerto Rico. Las opiniones, resultados y recomendaciones expresadas en este boletín son del Centro y no reflejan necesariamente los puntos de vista de la Administración Federal de Carreteras, DTOP de Puerto Rico o del Departamento de Obras Públicas de las Islas Vírgenes.

Fax (787) 265-5695

Correo Electrónico: gvilla@uprm.edu
www.uprm.edu/prt2



Departamento de
Transportación y Obras
Públicas



US Department of
Transportation
Federal Highway
Administration



*Autoridad de Carreteras
Y Transportación*