

# SECRETARÍA DE MOVILIDAD



H

Página:

2

Sección:

CO

Fecha:

04 DIC 2019

# Proyectan programa de movilidad para 2024

AMALLELY MORALES

Con más de 50 miembros de la academia, organizaciones y sociedad civil, la Secretaría de Movilidad (Semovi) inició la elaboración del programa general para lo que resta del sexenio.

El Programa Integral de Movilidad (PIM) 2020-2024 continuará los objetivos establecidos en el plan rector de este año con los ejes de integrar, mejorar y proteger.

Una de las diferencias es que en el rubro del impulso a la movilidad activa se incluye ahora, además de la bicicleta, a la caminata.

Con esto, el programa empieza a tomar forma bajo la visión de viajes seguros, accesibles, confiables y hasta cómodos reforzando el sistema de movilidad integrada, que aún tiene pendientes como el funcionamiento de la tarjeta intermodal para el Trolebús y la Red de Trans-

porte de Pasajeros (RTP).

Salvador Medina, director General de Planeación y Políticas de la Semovi, aseguró que el PIM se basará no sólo en el plan de 2019, sino también en ejercicios realizados antes, como Ciudadanos con Visión y el programa de 2013-2018, de la Administración pasada.

La dependencia adelantó que éste no se tratará del único esfuerzo para construir las políticas rectoras de movilidad, pues se harán públicas

las relatorías de los talleres, documentos de diagnóstico y propuestas, además de actividades en espacios como los PILARES y a través de plataforma Plaza Pública, para involucrar a los diversos sectores.

En la presentación estuvieron organizaciones como el ITDP, Bicitekas, Transita Seguro, WRI, el Poder del Consumidor, FOTCA, Green Peace y la Embajada de Países Bajos, entre otras.



Página:

1

Sección:

CO

Fecha:

## Dan apoyo

Presumen accesibilidad  
del Sistema de  
Transporte Colectivo.

- En el marco del Día Internacional de las Personas con Discapacidad, el Metro destacó el apoyo ofrecido a 72 mil 400 personas con la liberación de elevadores.
- Así, usuarios con movilidad limitada usan los ascensores sin tener que contar con la tarjeta especial de acceso.

**43,670**  
adultos mayores.

**18,550**  
con discapacidad.



## Sirven elevadores del Metro a más de 70,000 usuarios de movilidad limitada

**HILDA ESCALONA**



Después de tres meses de la liberación de elevadores en el Metro, el Sistema de Transporte Colectivo brindó apoyo a más de 72 mil 400 usuarios con movilidad limitada.

El organismo también detalló que alrededor de 18 mil 550 personas con discapacidad han usado alguno de los 179 elevadores que se ubican en 76 estaciones del Metro de la Ciudad de México.

En el marco del Día Internacional de las Personas con Discapacidad, el Metro capitalino refrenda su compromiso para eliminar dispositivos restrictivos que dificulten la movilidad de las personas en la Red del Sistema de Transporte Colectivo.

Más de 72 mil 400 personas con discapacidad y baja visión, así como adultos mayores, mujeres en etapa de embarazo y personas convalecientes se han beneficiado del uso de elevadores sin la necesidad de contar con una tarjeta especial de acceso.

De ellas, más de 43 mil 670 personas usuarias corresponden a adultos mayores; 18 mil 550 tienen alguna discapacidad; cerca de 7 mil 632 convalecientes y cerca de 2 mil 616 mujeres en etapa de embarazo.



## Extienden red ciclista

La Secretaría de Movilidad indicó que están por sumar 40 de los 60 km de ciclovías prometidos, lo que permitirá unir 30 tramos, como demandaban usuarios.



cieta

# Integrarán ciclovías

AMALLELY MORALES

La Secretaría de Movilidad (Semovi) informó que prevén superar la meta en infraestructura ciclista, ya que entregarán 40 kilómetros de los 60 prometidos.

Así, para el 31 de diciembre, se espera que finalicen nuevas ciclovías, biciestacionamientos, orejas y otros elementos para proteger no sólo a ciclistas, sino también a peatones y automovilistas.

Adriana Cardona, directora de Proyectos de Movilidad de la Semovi, aseguró que este año se enfocaron en la suturar las ciclovías, para interconectar la red.

“Lo que estamos buscando es precisamente unir las ciclovías existentes y condensar los tramos que ya se habían hecho, pero estaba un poco aislados.

“La de Bucareli estamos por poner los confinamientos y va a unir Reforma con Chapultepec”, aseguró Cardona.

La sutura se realiza con ocho licitaciones para unir 30 tramos, principal demanda de colectivos y activistas del



20 DE NOV.



AV. REFORMA

■ Colectivos ciclistas acusan que las ciclovías funcionan aisladas.

ciclismo, ya que las vías para las bicis existentes operan de manera aislada.

La funcionaria aseguró que así superan la meta y se unen no sólo colonias, sino también alcaldías, además de atender a la periferia.

“Tláhuac es un buen ejemplo porque ya vamos casi al 90 por ciento de la construcción. Ya estamos casi cerrando obra, además de ser de las alcaldías con mayor número de ciclistas.

“Se hizo en cuatro etapas, primero un análisis para identificar los viajes, después sesiones de trabajo con ciclistas, luego se definieron las tipologías de infraestructura, se hizo una socialización, y el último paso es la obra”, detalló Cardona.

Con esto, la ciclovía llegará estación Tláhuac, de la Lí-

nea 12 del Metro, y al biciestacionamiento que ya existe ahí, que será ampliado para 400 bicicletas.



04 DIC 2019

Página:

62

Sección:

CD

Fecha:

Otro caso es el de la ciclo-  
vía de Avenida Álvaro Obre-  
gón, Colonia Roma, que será  
del estilo “Nueva York”.

“El (carril de) estaciona-  
miento se va a recorrer y se  
va a dejar un espacio para una  
ciclo-  
vía. Entonces los autos  
estacionados van a funcionar  
como una especie de protec-  
ción, y se va a ordenar la vía  
para que no haya autos esta-  
cionados en doble fila”, agregó.

Cardona señaló que en  
2020 se apostará también por  
la ampliación de la red en  
otras alcaldías, sobre todo en  
la periferia.

## ADRIANA CARDONA Proyectos de Movilidad, Semovi

AV. REFORMA



El nuevo tramo de Bucareli servirá para unir a Paseo de la Reforma y Avenida Chapultepec.



Estiman costo de 30 mmdp para la sustitución de vehículos

# Persisten microbuses pese a obsolescencia

Consideran expertos que hay pendientes con empresas que operan las unidades

AMALLELY MORALES

De acuerdo con datos de la Secretaría de Movilidad (Semovi), 68 por ciento de las unidades de transporte público son microbuses que contaminan.

De las 24 mil 562 unidades que transportan pasajeros en todas las rutas de la Ciudad, 16 mil 636 son microbuses que aún no se sustituyen por modelos más recientes.

Estimaciones de expertos calculan que en una sustitución de 2 a 1 se necesitan por lo menos 30 mil millones de pesos para la adquisición de 8 mil 318 autobuses diésel que sustituirían a los micros, por su alta capacidad.

Sin embargo, Víctor Alvarado, gerente de Movilidad del Poder del Consumidor, señala que no sólo se trata

de la sustitución, pues también se deben impulsar esquemas personalizados para contar con sistemas estructurados que tengan una programación establecida, como paradas y horarios.

“Con esto se elimina el problema de que los conductores se peleen por el pasaje. Es decir, no sólo se trata de sustituir las unidades que generan emisiones, que de hecho reducirlas es un compromiso”, agregó el experto.

El especialista añadió que, por otro lado, de los 5 mil 508 autobuses que existen, todavía no hay calidad en el servicio.

“Aún no se logra un sistema integrado, por ejemplo el corredor Tlalpan, en donde se compactaron tres rutas que hoy tienen una sola concesión, pero no tienen horarios, por lo que mandan autobuses casi al mismo tiempo, y al no estar sincronizados, el usuario puede estar esperando un autobús durante 15 minutos.

“Esto no pasa con el Me-

Roberto Remes, experto

/// Tienes a millones de usuarios usando servicios concesionados. Tienes a una Semovi que no negocia mejoras con ellos, pero anuncian proyectos de relumbrón”.

trobús, que ya tiene un sistema integrado eficiente”, añadió Alvarado.

El total de autobuses que hay pertenecen a las 22 empresas que se conformaron de 2010 a 2018.

Para el experto Roberto Remes, es más importante que se sustituyan estas unidades que, por ejemplo, trabajar la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) o el Trolebús.



Armando Vazquez

■ Las unidades que aún circulan por diferentes vialidades de la Ciudad son de las que más contaminan.

“La transformación del transporte público no es nada más comprar buses y trolebuses. RTP tiene un rol marginal igual que transportes eléctricos. Mejorarlos le pega al 3 por ciento de los viajes.

“Tienes a millones de usuarios usando servicios concesionados. Tienes a una Secretaría de Movilidad que no negocia mejoras con ellos, pero anuncian proyectos de

relumbrón que sólo pegan al 3 por ciento”, aseguró Remes.

La Semovi asegura que ya trabaja en bases de datos relativas al transporte de pasajeros, además de transparentar los fondos de la sustitución, por lo que el paso siguiente, según los expertos, es el cambio de la flotilla y apostar por mejores esquemas, para reducir tiempos y dar certidumbre en los viajes.





# Reinan los micros ique contaminan!

13

## 16,636

unidades de transporte, de las 24 mil 562 que hay en la Ciudad, son microbuses

## 30 mmdp

calculan para la adquisición de 8 mil 318 buses diésel que sustituirían a los micros

La transformación del transporte público no es nada más comprar buses y trolebuses. RTP tiene un rol marginal igual que transportes eléctricos. Mejorarlos le pega al 3% de los viajes".

**Roberto Remes**  
Especialista

AMALLELY MORALES

El 68% de las unidades de transporte público son microbuses que contaminan, según datos de la Secretaría de Movilidad.

De las 24 mil 562 unidades de pasajeros de toda la Ciudad, 16 mil 636 son microbuses que aún no se sustituyen.

Estimaciones de expertos calculan que se necesitan por lo menos 30 mmdp para la adquisición de 8 mil 318 autobuses diésel que sustituirían a los micros, por su alta capacidad.

Según Víctor Alvarado, gerente de Movilidad del Poder del Consumidor, no sólo se trata de la sustitución, pues también se deben impulsar esquemas personalizados para contar con sistemas estructurados, que tengan una programación establecida, como paradas y horarios.

"Con esto se elimina el problema de que los conductores se peleen por el pasaje, no sólo se trata de sustituir las unidades que generan emisiones", agregó.

Añadió que, de los 5 mil 508 autobuses que existen, todavía no hay calidad en el servicio.

"Aún no se logra un sistema integrado, por ejemplo el corredor Tlalpan en donde se compactaron tres rutas que hoy tienen una sola concesión, pero no tienen horarios, por lo que mandan autobuses casi al mismo tiempo, y al no estar sincronizados el usuario puede estar esperando un autobús durante 15 minutos", dijo.



Expertos señalan que hay mucho por hacer para mejorar el transporte público.



## Nada más les faltó el casco

### CUAUHTÉMOC.-

Un padre y su hijo regresan a casa, cada uno en su bicicleta, después de una jornada de trabajo en Doctor Márquez y Cuauhtémoc, en la Colonia Doctores. El papá en ningún momento deja de apoyar a su pequeño con la mano en la espalda empujándolo. Sin embargo, ninguno de los dos lleva casco de seguridad.





### Medidas cautelares

El juzgador determinó que el imputado tendrá como medida cautelar prisión preventiva en el Reclusorio Oriente.

### ABUSO SEXUAL

## A proceso por agresión en el Metro

POR WENDY ROA

wendy.roa@gtmm.com.mx

Fue vinculado a proceso Juan Carlos Pérez Godo, el hombre que fue acusado por una mujer de haberse masturbado y eyacular sobre ella, cuando ambos estaban en la estación Cuauhtémoc, del Metro.

Los hechos se registraron el 29 de noviembre, cuando la afectada solicitó apoyo de las autoridades las cuales detuvieron al implicado, que está acusado por abuso sexual.

De acuerdo con las autoridades, el responsable trató de evadirse de la acción de la justicia, se invirtió el nombre y cuenta con el antecedente de una acusación por violación.



Página:

6

Sección:

CD

Fecha:

04 DIC 2019

### IMPACTA CON METROBÚS

Una camioneta fue embestida ayer por el Metrobús, en la Colonia Del Valle, en Benito Juárez. El accidente se registró en Eje 4 Sur Xola y Gabriel Mancera. Según testigos, el conductor de una Ram intentó ganar el paso a la unidad. El accidente no dejó lesionados.  
Elthon García



# Siente la de Metro...bús

ELTHON GARCÍA

2

**CIUDAD DE MÉXICO.** - Una camioneta fue embestida por una unidad del Metrobús, en la Colonia Del Valle Norte, en Benito Juárez.

El accidente vial se registró al filo del mediodía, en el cruce de Eje 4 Sur Xola y Eje 2 Poniente Gabriel Mancera.

Según versiones de testigos, el conductor de la Ram Promaster

intentó ganarle el paso a la unidad de pasajeros de la Línea 2, que se dirigía hacia Tacubaya.

El operador del transporte público intentó maniobrar para evitar la camioneta, pero terminó por impactarla en la parte frontal del costado izquierdo.

Servicios de emergencia y uniformados preventivos del Sector Del Valle acudieron, pero no resultaron personas heridas.

Una camioneta le quiso ganar el paso al autobús articulado y recibió la acometida.



El incidente vial no dejó personas lesionadas, sólo daños materiales.





#### LÍNEA 1 DEL METROBÚS

### Rechazan estación Félix Cuevas <sup>24/12</sup>

En la alcaldía Benito Juárez surgió oposición vecinal contra de la nueva estación Félix Cuevas de la Línea 1 de Metrobús.

En un comunicado, cuyo responsable es el vecino Martín Ortiz, se alerta que la construcción del cuerpo de la estación contempla la tala de unos 23 árboles, entre ellos fresnos de hasta cinco metros de alto.

Los residentes afirman que la tala será en los próximos días, por lo que hicieron un llamado al gobierno capitalino para que reconsidere la afectación.

# 2,200

## PERSONAS

llegan a congregarse en la estación durante una hora, entre las 17:00 y 21:00 horas.

“El proyecto de obra implica, además del derrumbe de arbolado, el cierre temporal de un tramo lineal de 200 metros sobre el camellón central de la avenida Insurgentes”, indicaron.

— Jonds López



OPINIÓN

**CENTRO DE BARRIO**

ROBERTO REMES

**Planes de movilidad por alcaldía**

Hace unos días, la alcaldía Miguel Hidalgo, que encabeza Víctor Romo, presentó un estudio profundo de movilidad que retrata, entre otras cosas, las condiciones adversas para el desplazamiento en automóvil: simplemente viven en una velocidad promedio de 20 kilómetros por hora, que en Polanco se desploma a 13, e incluso hasta 4 en hora pico de los viernes.

Podría exponer múltiples elementos de la presentación que realizó la empresa Sin Tráfico, pero lo más importante es el desarrollo de una gran base de datos en la que será posible modelar soluciones, algo que no había ocurrido para esta u otras demarcaciones.

Miguel Hidalgo es una de las tres alcaldías más conflictivas en términos de movilidad. Generan empleo, atraen el comercio y son el sitio de visita temporal de cientos de miles de personas, muy por encima de su propia población. Esto eleva los retos de la movilidad. Las soluciones en realidad son de largo plazo e involucran a muchos actores, entre ellos instituciones de planeación de la ciudad que apenas se están formando.

Sin embargo, el estudio del perímetro de cada alcaldía, como recién se ha hecho para la Miguel Hidalgo, puede ofrecer soluciones de escala local que exigen fortalecer las facultades y capacidades de las alcaldías para resolver problemas en la misma escala. Hoy las facultades de

movilidad están prácticamente concentradas en el gobierno central, tanto en la Secretaría de Movilidad, como en la Subsecretaría de Control de Tránsito de la Secretaría de Seguridad Ciudadana. El resultado lo conocemos. Me parece fundamental que las alcaldías puedan participar cada vez más en la solución de la movilidad local y que Semovi y SSC se enfoquen a las soluciones de ciudad.

El viejo sueño, por ejemplo, de un "Polancobús", en realidad se podría convertir en un Coyoacanbús, un Laviñabús, Xochibús, etc, que cada zona vaya teniendo soluciones específicas.

Al mismo tiempo, las alcaldías deberían convertirse en detonadoras de propuestas para resolver sus problemas de escala regional. Uno de los ejemplos sería justamente el de Polanco. Una cosa es cómo resolver la problemática interna de la colonia, saturada por la gran cantidad de trabajadores y compradores que la recorren todos los días, pero a su vez ávida de soluciones respecto a cómo llegar a Polanco desde extremos opuestos de la zona metropolitana. Esta solución, que es de una escala mayor, y por tanto tendría que seguir siendo competencia del Gobierno de la Ciudad, debe estar abierta a la propuesta local. Esto forzará a respuestas mucho más metódicas y menos improvisadas como algunas de las que hemos criticado en este espacio, que están siendo instrumentadas por el Gobierno de Ciudad de México (como el trolebús elevado y el teleférico).

Los consejos de las alcaldías han instalado comisiones de movilidad, que deben ser también un espacio de diagnóstico y discusión de las problemáticas locales en materia de movilidad. Y justamente las soluciones con mayores posibilidades de éxito tendrían que ser detonadas desde los consejos.

No es una acción menor, la realizada por Miguel Hidalgo. Abre la puerta a que las otras 15 demarcaciones busquen matrices de datos que les permitan modelar soluciones y empiece la retroalimentación hacia las alcaldías vecinas, también para desarrollar proyectos en las colindancias.