

# SECRETARÍA DE MOVILIDAD



## En pie, amago de FAT de paralizar la Ciudad

● No ven avances en sus peticiones choferes del transporte público

**HÉCTOR CRUZ** 23 MET  
—metropoli@eluniversal.com.mx

La Fuerza Amplia de Transportistas (FAT) anunció que mantiene firme su amenaza de paralizar la Ciudad el próximo martes, debido a la "cerrazón" de la Secretaría de Movilidad (Semovi) de dar largas a su pliego petitorio, sobre todo con lo relacionado a la certeza jurídica, el incremento al costo del pasaje y lo de las barras contadoras.

Nicolás Vázquez Figueroa, vocero de esa agrupación, que congrega a 43 organizaciones con alrededor de 18 mil trabajadores del volante, lamentó que "siguen sin

avances" las negociaciones con la Semovi, cuyos representantes sólo fijaron fechas de las primeras reuniones para tratar dichos temas, así como lo relacionado con la prórroga de las concesiones, mejoras del servicio y costos, "que van ligados al incremento a la tarifa".

Recordó que, de acuerdo con la minuta de trabajo firmada el pasado martes en la Secretaría de Gobierno, se estimó que en el tema de la tarifa se darán las conversaciones, "a partir de la mesa de este martes [ayer], a fin de analizar las mejoras a la operación del transporte, incluyendo los costos y construir una propuesta de tarifa.

Al salir de la reunión el mediodía de este martes, el vocero de los transportistas expresó que las autoridades fijaron realizar otra mesa de trabajo el próximo viernes. ●



## TRÁFICO COSTOSO

El IMCO y Sin Tráfico calcularon el impacto social y económico de las congestiones viales.

CIUDAD

# \$94 mil millones

cuesta cada año el tráfico en 32 ciudades analizadas

### DE LOS CUALES SON PÉRDIDAS:

**\$69 mil millones**  
EN TRANSPORTE PÚBLICO

**\$25 mil millones**  
EN AUTOMÓVIL



**100 horas anuales** en promedio se pierden por persona en congestionamientos

### LO QUE EQUIVALE A:



11 días extras de vacaciones



22 películas



8 libros



22 partidos de fútbol



33 carreras de 10 km

3 cursos online

**Valle de México** El lugar con más más impacto.

**47 mmdp** cuesta cada año el tráfico

**\$5,827** el costo per cápita

**146.5 horas** perdidas per cápita

Circula 1 auto por cada 2 habitantes en Zona Metropolitana

# Pierde Valle de México 47 mil mdp por tráfico



## Presentan el IMCO y Sin Tráfico estudio sobre las pérdidas de tiempo y dinero

IVÁN SOSA

Por quedar atrapados en el tráfico vehicular, los habitantes de la Zona Metropolitana pierden 47 mil millones de pesos.

El Valle de México es la metrópoli más motorizada, con un auto por cada dos habitantes, característica que la hace la urbe más congestionada del País, expone un estudio del IMCO y Sin Tráfico.

A nivel nacional, estar en congestionamientos promedio al año 11 días completos dentro de un vehículo; en la CDMX son 16 los días perdidos en el auto o 20 días al viajar en transporte público, concluye el informe "El costo de la congestión: vida y recursos perdidos".

Todas estas horas significan pérdida de productividad y recursos.

"La congestión es consecuencia del aumento en la cantidad de vehículos, en Ciudad de México y la Zona Metropolitana el parque pasó de 2.6 millones, en 1990, a 11.4 millones, en 2017.

"Mientras la velocidad promedio en hora pico decreció de 38 a 6.4 kilómetros por hora, cuando una bicicleta va a 10 kilómetros por hora", planteó Oscar Ruíz, Maestro en Matemáticas Aplicadas del IMCO.

En el País, hay un vehículo por cada tres habitantes, cuando sólo 24 por ciento de la población usa el auto, agregó el especialista de Sin Tráfico, Eugenio Riveroll.

El parque vehicular se multiplica por la sistemática determinación de todos los niveles de gobierno de inver-



Victor Zubietta

Los expertos recomiendan detectar con cámaras los autos con sólo un pasajero para imponerles un cobro especial.

tir en vialidades vehiculares.

"Tenemos cada vez más automóviles, el crecimiento de los vehículos es de 5.3 por ciento en el año, mientras la población aumenta 1.5 por ciento", indicó Ruíz.

Hay propuestas de solución para conseguir más equidad en el transporte público, expusieron los expertos del IMCO y Sin Tráfico.

Los empleadores debe-

rían aplicar trabajar en casa un día a la semana para los habitantes de los municipios más distantes, como Nezahualcóyotl o Ecatepec.

En Viaducto o la Calzada Ignacio Zaragoza debería haber un carril exclusivo para la circulación de autos compartidos por dos o más pasajeros, en vez de ir sólo el conductor y en esas vialidades, en el Centro Histórico



### ¿Cómo lo calculan?

Así es como el IMCO y Sin Tráfico calcularon los costos de la congestión vial en ciudades mexicanas.

- Seleccionaron las 32 ciudades con mayor actividad económica.
- Estudiaron hábitos de traslado al trabajo, escuela y esparcimiento de la población de cada ciudad, según las encuestas del Inegi.
- Identificaron los viajes de los medios de transporte afectados: transporte público no confinado, taxis y autos particulares.
- Analizaron miles de millones de viajes en todo el País para cuantificar el tiempo extra que el tránsito vehicular genera en los traslados.
- Calcularon el costo del tiempo perdido en el tráfico, si hubiera sido productivo.
- Estimaron los costos totales para cada ciudad y para todo el País.



### Freno masivo

Velocidades por medio de transporte y por hora pico.

4

k/h a pie

10

k/h en Bicicleta

6.4

k/h en Auto\*

\*En hora pico en 2017

o en la Condesa, debería aplicarse un cargo por contribuir al embotellamiento, al ser detectado por una cámara, como opera en Londres.

También recomendaron seguir el ejemplo de Santiago de Chile, que dedica la mayor parte de su presupuesto al transporte público.

El Fondo Metropolitano debe financiar obras utilizadas para la movilidad entre el

Estado de México y Ciudad de México, incluida la construcción de ciclovías para impulsar la bici como el medio de transporte más inteligente.

De las 32 ciudades con más actividad, en ninguna, ni siquiera en la CDMX, hay mediciones sistemáticas del tráfico para definir metas y soluciones en trayectos determinados, indicaron los expertos.



## Atasco

Costo económico debido al exceso de vehículos y tránsito en principales urbes del país.

### CIUDADES

Cifras en millones de pesos

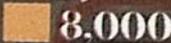
CdMx



Monterrey



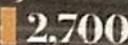
Guadalajara



Puebla-Tlaxcala



Tijuana



TOTAL  
94 mil  
mdp

• FUENTE: IMCO • FOTOGRAFÍA: Javier Ríos • GRÁFICO: Juan Carlos Fleicer

# Por tráfico vehicular, usuarios pierden 94 mil mdp cada año

## Faltan políticas.

Imco y Sin Tráfico realizan estudio en las 32 ciudades con mayor actividad económica

REDACCIÓN  
CIUDAD DE MÉXICO

La congestión vehicular en las 32 ciudades de mayor actividad económica en el país cuesta 94 mil millones de pesos al año, el equivalente a tres veces la inversión proyectada para Ciudad de México en transporte público de 2018 a 2024.

Así lo reveló el estudio El costo de la congestión: vida y recursos perdidos, realizado por el Instituto Mexicano para la Competitividad (Imco) y la organización Sin Tráfico.

“Las ciudades mexicanas no miden los efectos que la congestión vehicular tiene en la población, por lo que los habitantes pagan los altos costos que genera este problema provocado por la falta de políticas públicas e inversión para garantizar mejores servicios de transporte público”, detalla en el documento.

De acuerdo con el estudio, los usuarios de transporte público

pierden 69 mil millones de pesos anuales en oportunidad de ingreso, casi tres veces más en comparación de quienes usan automóvil, que pierden 25 mil millones de pesos.

“El mismo patrón se mantiene al calcular la pérdida por persona”, explica.

De acuerdo con el reporte de ambas asociaciones, el costo de la congestión vehicular es de 100 horas anuales promedio por persona: los usuarios del transporte público pierden 118 horas al año, mientras que quienes usan automóvil pierden 71 horas.

La Zona Metropolitana del Valle de México, Monterrey, Gua-

dalajara y Puebla-Tlaxcala son las ciudades con mayor costo en congestión vehicular.

“De seguir con las mismas políticas públicas e inversión en infraestructura vial que privilegia el uso del vehículo privado sobre el de transporte público, las condiciones podrían agravarse a corto plazo.

“La apuesta por el automóvil ha traído un fuerte crecimiento de vehículos (5.3 por ciento más por año), lo cual aumenta la congestión y dificulta la movilidad, lo que beneficia más a las familias con mayores ingresos”.

De acuerdo con el reporte, en el país, la mayoría de la población usa transporte público o camina, pero los gobiernos no le destinan recursos en la misma proporción, pues a pesar de que las ciudades recibieron 57 mil mdp de fondos federales en 2016, 18 de 32 ciudades no invirtieron nada en transporte público.



## El costo del tráfico en la Ciudad de México: \$47 mil millones'

Cálculo anual del Imco y la organización Sin Tráfico

[ Mariana Martell ]

# Tráfico cuesta a capitalinos \$47 mil millones anuales

❖ Un estudio realizado por el Imco y Sin Tráfico establece que entre más tiempo se pase en la congestión vial, se pierde más dinero en oportunidad de ingreso, debido a que no se puede trabajar

10/12 [ Mariana Martell ]

Un estudio del Instituto Mexicano para la Competitividad (Imco) y la organización Sin Tráfico, establece que a los capitalinos les cuesta 47 mil millones de pesos el tráfico en la Ciudad de México.

En el informe: *El costo de la con-*

*gestión: vida y recursos perdidos*, se analizaron 32 de las principales ciudades del país, entre ellas la CD-MX, Monterrey y Guadalajara, para encontrar que anualmente el tránsito cuesta 94 mil millones.

El Imco explicó que, de continuar con las mismas políticas públicas e inversión en infraestructura vial, la cual privilegia el uso de vehículos sobre el transporte público, "las condiciones podrían agravarse a corto plazo".

"La apuesta por el automóvil ha traído un fuerte crecimiento de vehículos, 5.3% más por año, lo cual aumenta la congestión y dificulta la movilidad, lo que beneficia más a las familias con mayores ingresos, ya que la población con menores recursos no es propietaria de un auto", cita el documento.

Asimismo, explica que los capitalinos que se mueven en transporte público pierden 20 días al año en estos traslados, mientras que quienes circulan en automóvil particular pierden 16 días en sus trayectos, lo cual contribuye a la desigualdad social.

En términos de tiempo, el costo de la congestión es de 100 horas anuales promedio por persona:

los usuarios del transporte público pierden 118 horas al año, mientras que quienes usan automóvil pierden 71 horas.

Además de perder el tiempo en el tráfico, una persona pierde más de cinco mil pesos al año, puesto que pudo haber trabajado más horas o descansar, acudir a otras actividades o disfrutar más tiempo con la familia o disfrutar de más esparcimiento.

El estudio se realizó tras mapear cómo se mueven las personas a dia-

❖ Un usuario del transporte público pierde 20 días en el tráfico al año; un conductor de vehículo particular, 16

rio, de acuerdo a encuestas inter-censales, estudiar miles de millones de viajes para cuantificar el tiempo

extra que pasa la población trasladándose de un lugar a otro y con ello calcular el costo anual en las 32 ciudades analizadas.

Además se identificaron los viajes de transporte público y privado que son afectados por el congestionamiento vial para con ello cuantificar el tiempo que las personas pierden.

*El costo de la congestión: vida y recursos perdidos*, el primer estudio de este tipo en México, se realizó gracias al big data que por medio de sensores recolecta información sobre condiciones de tráfico vehicular en tiempo real y el impacto social y económico de la congestión en las 32 ciudades de mayor actividad económica en el País.

Por otra parte, se encontró que a pesar de que la mayoría de las personas utilizan transporte público o caminan, la mayor parte del presupuesto asignado a movilidad (47%) está destinado a los automó-



viles y solo el 1.2% corresponde al mejoramiento del transporte público, explican las organizaciones.

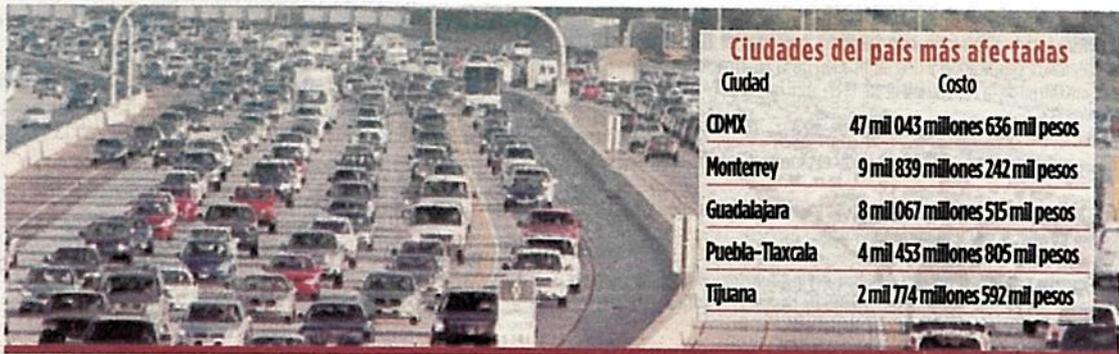
Las ciudades del país más afectadas por el costo total de la concesión vial son la CDMX, con 47 mil 043 millones 636 mil pesos; Monterrey, con 9 mil 839 millones 242 mil pesos; Guadalajara, con 8 mil 067 millones 515 mil pesos; Puebla-Tlaxcala, con 4 mil 453 millones 805 mil pesos; y Tijuana, 2 mil 774 millones 592 mil pesos.

Mientras que las urbes en las que se pierde más tiempo por persona en el tráfico son el Valle de Méxi-

co (146.5), Toluca (116.07), Puebla-Tlaxcala (114.18), Monterrey (113.36) y Acapulco (112.98).

Por ello, el Imco y Sin Tráfico recomendaron a los gobiernos, tanto locales como al federal, invertir en transporte público para hacerlo mucho más seguro, eficiente y limpio, así como en infraestructura para movilidad no motorizada y resalta-

ron que se debe buscar que el transporte público sea financieramente sostenible para fomentar la evolución a ciudades con sistemas de información que permitan la multimodalidad en traslados y desincentivar el uso del automóvil con impuestos verdes.



## ¿Cómo se midió?

### VIAJES

Mapeamos cómo se mueven las personas todos los días, de acuerdo a las encuestas intercensales.



### CONGESTIÓN

Estudiamos miles de millones de viajes anuales para cuantificar el tiempo extra que pasamos trasladándonos debido a la congestión.



### COSTO TOTAL

Calculamos el costo total de la congestión en cada una de las 32 ciudades.



### VULNERABILIDAD

Identificamos los viajes de transporte público y privado que son afectados a diario por la congestión.

### COSTO UNITARIO

Cuantificamos el tiempo de las personas por el costo de oportunidad de su tiempo.



GOBIERNO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO

**REFORMA**  
COMISIÓN DE SEÑALAMIENTO

Página:

2

Sección:

c.d

Fecha:

13.1 SEP 2019

## Mugrero urbano

**BENITO JUÁREZ.** Aunque la salida de la estación Etiopía, de la Línea 3 del STC Metro, fue remodelada, el señalamiento de dicha estación quedó en el olvido obstruyendo el tránsito peatonal.



Diego Gallegos



# Salvan 90 vidas en el Metro

DALILA SARABIA

En el marco del Día Mundial de la Prevención de Suicidios, el Sistema de Transporte Colectivo (STC) informó que, en lo que va del año, se ha logrado evitar que 90 personas se arrojen a las vías del tren.

Esto, gracias al programa Salvemos Vidas, en el que se capacita permanente a policías bancarios y auxiliares adscritos a la red, Jefes de

Línea, Inspectores Jefes de Estación, entre otros.

“Salvemos Vidas es un esfuerzo del STC Metro para brindar alternativas de apoyo a las personas usuarias que durante su estancia en las instalaciones experimentan algún tipo de crisis que pudiera poner en riesgo su vida”, expuso la psicóloga Natalia Canela Prado, responsable del plan.

El apoyo consiste en con-

tactar a un familiar o amistad cercana a la persona en crisis y darle acompañamiento mientras es canalizada a una institución de Salud.

Actualmente, se mantienen vínculos con el Consejo Ciudadano de la Ciudad, la Secretaría de Salud (Sedesa), con los servicios de atención psiquiátrica a través del hospital Fray Bernardino Álvarez; así como con el Injuve y C5, por medio de Locatel.



**Salvamos vidas reduce los suicidios en el Metro**

**Las personas** son persuadidas en su intento de atentar contra su vida en las instalaciones del Metro /FOTO: ESPECIAL



**EN 8 MESES DE 2019**

# Salvamos vidas evitó 90 suicidios dentro del Metro

HILDA ESCALONA

**Programa es aplicado por el STC, a través de la gerencia de Bienestar**

**E**n lo que va de 2019, al menos 90 personas que intentaban suicidarse han sido atendidas con el programa "Salvamos Vidas", que implementa el Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro, a través de la Gerencia de Bienestar y Salud.

En el marco del Día Mundial de la Prevención de Suicidios, el STC Metro informó que se otorga capacitación permanente y periódica a elementos de la Policía Bancaria Industrial (PBI) y Policía Auxiliar (PA), adscritos a las estaciones de la Red, Jefes de Línea, Inspectores Jefes de Estación, entre otros.

"Salvamos Vidas es un esfuerzo del STC Metro para brindar alternativas de apoyo a las personas usuarias

que durante su estancia en las instalaciones experimentan algún tipo de crisis que pudiera poner en riesgo su vida", señaló en entrevista la psicóloga Natalia Canela Prado, responsable de la estrategia.

Y agregó que el apoyo que se otorga a los usuarios incluye contactar a un familiar o amistad cercanos y darles acompañamiento con calidad y calidez mientras son canalizados a la institución de Salud que se indique.

El Metro mantiene vínculos con el Consejo Ciudadano de la Ciudad de México, la Secretaría de Salud local (Sedesa), con los servicios de atención psiquiátrica a través del hospital Fray Bernardino Álvarez; así como con el Injuve y C5, por medio de Locatel.

El programa se implementó en agosto de 2016, con el objetivo de inhibir que las personas usuarias se arrojen al paso del tren.

De acuerdo con cifras de la Gerencia de Salud y Bienestar Social del Organismo, desde su puesta en marcha se ha evitado que 132 personas atentaran contra su vida.



Página:

8

Sección:

C. d. Méx

Fecha:

11 SEP 2019

## BREVES

### SALVEMOS VIDAS *8/10/19*

## Evitó el STC Metro 90 suicidios durante 2019

El Sistema de Transporte Colectivo (STC) informó que con el programa Salvemos Vidas se ha logrado contener a 90 personas de cometer intentos suicidas en instalaciones del Metro en lo que va de 2019.

En el marco del Día Mundial de la Prevención de Suicidios, el STC Metro señaló que se suma a reforzar las acciones de sensibilización y actuar en la materia, por medio de la capacitación permanente y periódica al personal, incluyendo policías y jefes de Estación, entre otros.

El apoyo que se otorga a los usuarios incluye contactar a un familiar o amistad cercanos y darles acompañamiento con calidad y calidez, mientras son canalizados a la institución de Salud que se indique. /REDACCIÓN



## Apantallan con galería

### CUAUHTÉMOC.

La Galería Metro atrapa la mirada de usuarios y paseantes, quienes entran a la estación Bellas Artes para tomarse fotos frente a la obra del artista Pedro Friedeberg.



Alfredo Moreno





OPINIÓN

CENTRO  
DE BARRIO

ROBERTO REMES

## Mejor transporte con los incentivos correctos

Las tarifas del transporte público son bajas, y además entre un aumento y otro se alcanza a acumular un porcentaje relevante de inflación, digamos más del 15%, por lo cual el rezago puede representar varios pesos.

Aumentar el transporte público siempre es un tema difícil, causa conflictos sociales, al alcanzar a millones de afectados. Pero el mal servicio también se paga.

En fechas recientes, los transportistas de la ciudad han presionado por un aumento de tarifas, en términos del rezago, por supuesto que está acreditada la necesidad de incremento. En términos de calidad del servicio, podemos estar seguros que no, pero aún así hay rutas que han mejorado su desempeño, y la tarifa resulta insuficiente. La mayoría de los transportes colectivos concesionados cobra entre cinco y siete pesos, pero en ninguno de estos casos se tiene un estándar modelo que podamos replicar en todas las rutas: con esa tarifa es imposible.

El pasado 3 de septiembre, algunos grupos de transportistas organizaron plantones y bloqueos. En las protestas hubo autobuses articulados de Metrobús; no tendría por qué haber sido así: las empresas que trabajan rutas del Metrobús reciben un pago basado en los kilómetros recorridos y están presionando para un mayor pago por kilómetro, pero en teoría esas empresas ya fun-

cionan bien, y la autoridad se está mostrando tibia al no ser más enérgico con ellas.

Que los transportistas hagan bloqueos no es nada nuevo. De hecho esta vez optaron por la conducción lenta para evitar estar en una posición de sanción. Sexenio tras sexenio, y sobre todo al inicio, hemos tenido este tipo de manifestaciones. No tendría por qué ser así, pero mientras no haya una estrategia de mejora de las condiciones del transporte público concesionado, esto se va a repetir periódicamente.

Yo sí creo que el transporte concesionado deba incrementar su precio pero que la mejora de la calidad debe estar sustentada en los incentivos correctos, para evitar que los concesionarios sigan dependiendo del ineficiente "hombre - camión" y sean más rutas las que operen dentro de sociedades mercantiles, con ganancias centralizadas y un pago ya no por pasajero sino por los servicios prestados. El tema de los incentivos correctos es, sin duda, complicado; pero mientras Andrés Lajous, Secretario de Movilidad, y su equipo más cercano, siga ensimismado con ideas incompletas en la materia, difícilmente se podrán construir estos incentivos de forma adecuada.

En mi perspectiva tendría que haber algún tipo de fondeo público hacia los transportistas, independiente del incremento a la tarifa, para que, en la medida que una ruta esté dispuesta a mejorar, pueda recibir un beneficio económico por la transformación.

Hay decisiones de la Secretaría de Movilidad que sí ayudarán a mejorar el servicio, como una probable reestructuración de rutas a partir de una plataforma tecnológica de información del transporte, pero no basta.

Más allá de eso, debe haber algún acuerdo que nos permita actualizar la tarifa por centavos, según la inflación que enfrenten los transportistas, a partir de un pago por medios electrónicos. De esta manera, en vez de subir de siete a nueve pesos, el pago electrónico permitirá actualizaciones menores aún cuando no haya moneda fraccionaria. La clave de la mejora está en los incentivos.



Página:

4

Sección:

A

Fecha:

11 SEP 2019

## CARTAS A REFORMA

### Cuesta 47 mmdp el tráfico en CDMX

Si es el Metro, se roban el dinero; si es el Metrobus, se enojan los peceros; si son los taxis, se enojan por Uber; si andas en bicicleta, no respetan y te atropellan. Puras acciones que nunca les gustan.

4a te llamabas



# YO LECTOR

## SEMÁFOROS DESCOMPUESTOS

(6A)

Entiendo que las lluvias generan afectaciones eléctricas y que los semáforos pueden descomponerse, pero existe una evidente desincronización entre los mismos que sólo genera caos vial. Y si a ello le sumamos que los oficiales de policía hacen cambios de manera manual, el resultado que tenemos es un congestionamiento que abarca todo Marina Nacional.

Es necesario que las autoridades de la CDMX revisen el buen funcionamiento de estos semáforos, sobre todo al cruce de Unitec, porque resulta sumamente difícil para los peatones cruzar la avenida. Es toda una travesía para los alumnos hacerlo.

**REYNA CUEVAS**  
MIGUEL HIDALGO