

SECRETARÍA DE MOVILIDAD

MSN - vic



GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

REFORMA

Página: _____

Sección: _____

Fecha: _____

H

Abrirán el Fondo de Uber

DALILA SARABIA *dal*

La Secretaría de Movilidad dará a conocer los mecanismos para que el Fideicomiso que se constituyó para que plataformas como Uber o Cabify aporten un porcentaje de sus ganancias a la Ciudad sea público.

“Estamos planeando cómo cambiamos el mecanismo de recepción de esa contribución que hacen las empresas de plataforma para que no caigan en un Fideicomiso privado”, dijo el titular de Semovi, Andrés Lajous.

También publicarán los lineamientos para la sustitución de taxis, para ello se dispone de 300 millones de pesos.

Aunque aclaró que el Fideicomiso tiene mayores recursos.

“Parte del problema es que legalmente no les puedo decir el contenido (del Fideicomiso), pero sí les puedo decir que 300 millones son para la sustitución de unidades”, insistió Lajous.



Inmoviliza la Semovi a Mobike por falta de pago

CINTHYA STETTIN
CIUDAD DE MÉXICO

21. <D>
Mobike, la empresa de bicicletas sin anclaje, no podrá operar en las calles de Ciudad de México, porque no pagó la contraprestación que impuso la Secretaría de Movilidad (Semovi) y que ascendía a 6 millones 240 mil pesos.

El titular de Semovi, Andrés Lajous, puntualizó que esta empresa presentó un amparo para no efectuar el pago de contraprestación por la operación de 2 mil 400 bicicletas. Sin embargo, el juez determinó no otorgar suspensión definitiva.

El 11 de junio, la Semovi determinó que solo tres empresas de bicicletas, Dezba, Jump y Mobike, pueden ofrecer sus servicios en la ciudad, siempre y cuando, realizaran el pago de 9 millones 600 mil pesos por contraprestación.

Por ahora, la Semovi deberá determinar cómo se asignarán las 2 mil 400 bicicletas que le correspondía operar a Mobike y advirtió que en este proceso pueden participar aquellas empresas que pasaron la primera fase de la convocatoria.

Al respecto, René Ojeda, director general de Mobike, señaló que pagar lo que estableció Semovi significaba 30 por ciento de los ingresos de la empresa al año, por lo que solicitaron una prórroga a la dependencia para realizar este pago a plazos.

“Estamos en espera de que Mobike (global) nos dé el visto bueno de que lo acepte o no. Nos comentaron que nos iban a responder en estos días, estamos en la mejor disposición de generar el pago”, concluyó. —



CORTESÍA

El titular de Semovi informó que Mobike se amparó para no pagar

Mobike, sin pagar contraprestación

ISRAEL ZAMARRÓN

26

EMRESA INFORMA

Por no cumplir con el pago de la contraprestación para obtener el permiso de operación anual, la empresa de bicicletas compartidas sin anclaje Mobike podría quedar sin posibilidad de prestar el servicio en la Ciudad de México.

Esta aplicación, la primera en su tipo en operar en la Ciudad de México y una de las más arraigadas, tenía que hacer un pago de dos mil 600 pesos por cada una de las dos mil 400 bicicletas que se le autorizaron, que sumaba seis millones 240 mil pesos, pero hasta ayer no se hizo.

"Dos empresas pagaron (Dezba y Jump), otra se amparó (Mobike) para no pagar, el juez dijo que sólo les otorgaba la suspensión si en cinco días garantizaban

MOBIKE SOLICITÓ a la Semovi cubrir la contraprestación en plazos, ya que el monto representa 30% de sus ingresos

el pago. Se les negó la suspensión definitiva y al no pagar se les notifica que se tienen que retirar", explicó en entrevista el secretario de Movilidad, Andrés Lajous.

En caso de que Mobike quede fuera de la operación, las dos mil 400 bicicletas que habían obtenido durante la subasta para definir los montos de contraprestación, serían redistribuidas en un procedimiento en el que participarían todas las empresas que pasaron en la primera fase.



Cumplen en la RTP contratación paritaria

DALILA SARABIA *201*

La Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad (RTP) apuesta por la paridad de género, la cual lleva al plano laboral con su personal, informó la dependencia.

Ramón Jiménez, director de RTP, señaló que llevaron a cabo la primer contratación masiva en la que priorizaron la igualdad de género.

Se trata de 47 mujeres y 33 hombres que ocuparon 80 puestos disponibles.

“El tema de equidad de género es altamente significativo para este Gobierno”, subrayó Jiménez.

Antes de esta contratación paritaria, de los 152 controladores que trabajan en RTP, sólo un puesto estaba ocupado por una mujer.

En el caso de las nuevas personas contratadas, detalló el funcionario capitalino, en su mayoría son personas propias de las comunidades en las que laborarán, y fueron

propuestas por vecinos para mejorar la movilidad.

Andrés Lajous, titular de la Secretaría de Movilidad (Semovi), indicó que esta contratación está enmarcada en los objetivos que se plantearon en la estrategia de movilidad integrada y, más específicamente, en el Plan de Género y Movilidad, que entre otras cosas, plantea reducir la brecha laboral.

“Resaltamos el componente de género, pero también resaltamos el componente de que estamos contratando controladoras y controladores, y esto es porque no había suficientes, entonces, como trabajamos todo con planes y objetivos.

“Uno de los objetivos principales es que aparte de la extensión de la Red, aparte de la compra de autobuses, aparte de nueva infraestructura en el caso del Cablebús, queremos mejorar el servicio que ya existe”, detalló el Secretario de Movilidad.



SE DIFIRIÓ DOS MESES LA ENTREGA

Retrasa RTP recepción de 70 autobuses

ENRIQUE HERNÁNDEZ

26

Estas unidades tuvieron un costo de 371 millones 920 mil 238 pesos y son parte del nuevo parque vehicular

La Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México (RTP) difirió dos meses la entrega de los primeros 70 autobuses que compró a la empresa Volvo por 371 millones 920 mil 238 pesos como parte de la renovación del parque vehicular.

De acuerdo con la compra, luego de la licitación del 5 de febrero con número LA-909009955-El-2019, la empresa tenía 132 días para entregar las unidades nuevas con entrada baja y con motor a diésel.

En el documento publicado dice que por cada día de retraso, el fabricante se haría acreedor a una sanción, aunque se dio a conocer que RTP se tardó en entregar los adelantos de los autobuses.

Ante ello, la Red dio otros 60 días al proveedor para entregar las unidades que reducirán las emisiones contaminantes y que se fabrican en la planta Volvo Buses México, en el Estado de México.

Durante la licitación, algunas empresas comentaron que los tiempos de la licitación eran complicados.

El director de la Red de Transporte de Pasajeros de la Ciudad de México (RTP), Ramón Jiménez López, justificó la compra

al advertir que "el transporte público en la Ciudad de México es considerado un servicio deficiente, de mala calidad y poco articulado, con unidades al límite de su vida útil.

Específicamente en el caso de la RTP, cuenta con 47% de sus unidades con más de 10 años de vida útil, lo que repercute en desincorporaciones de servicio, alto costo de mantenimiento, emisiones contaminantes elevadas y frecuencia de paso baja, repercutiendo principalmente, en el desánimo de los usuarios y en una mala imagen del organismo".

Estas unidades cuentan con un motor a base de diésel, tecnología de punta, además de una capacidad para 90 o 100 pasajeros, cámaras de vigilancia y radio comunicación, localizador satelital y acceso para personas con discapacidad.



RAMÓN JIMÉNEZ LÓPEZ
TITULAR DE RTP

La RTP cuenta con 47% de sus unidades con más de 10 años de vida útil"



Las nuevas unidades de RTP tendrán cámaras de vigilancia y radio comunicación/ADRIÁN VÁZQUEZ



9

Peligra audición de conductores de motocicletas a causa del ruido



Recomiendan el uso de
cascos certificados /FOTO:
ARCHIVO LUIS A. BARRERA

Peligra capacidad auditiva de moteros

AURELIO SÁNCHEZ 9

Los motociclistas ponen en riesgo su capacidad auditiva ante la falta del uso de tapones o cascos silenciosos "se estima que al rodar a más de 100 km por hora los niveles sonoros son mayores a los 90 decibeles, mismos que por más de 15 minutos logran afectar la capacidad auditiva si no se ocupa el equipo de protección adecuado", alertó Francisco Medina, especialista en la industria del motociclismo.

El también vocero del Salón Internacional de la Motocicleta México (SIMM), dijo que el ruido que se percibe en una motocicleta es a causa del motor, la fricción del aire con el vehículo y el casco, así como por el ruido ambiental.

De acuerdo a la Organización Mundial de Salud (OMS) el estar expuesto de manera continua a más de 90 db puede generar pérdida de audición leve, moderada, grave o profunda en uno o ambos oídos.

Afirmó que este problema de salud puede prevenirse con el uso de cascos certificados y silenciosos que reducen el ruido hasta los 80db. A la par, existen tapones especiales que no sólo disminuyen el ruido del viento, la carretera y de la motocicleta; sino que evitan bloquear la capacidad de comunicación y uso de intercomunicadores; permiten conservar la conciencia situacional; impiden la sensación de oído bloqueado o amortiguación.



Página:

2

Sección:

Coel

Fecha:

17 JUL 2019



UN RESCATE EMPLUMADO

La mañana de ayer elementos del Sistema Transporte Colectivo (STC) rescataron a una cría de guajolote que detectaron en las vías en la estación Pantitlán de la Línea 5. Más tarde, un perro que deambulaba por las vías entre Consulado y Eduardo Molina, también de la Línea 5, fue rescatado y llevado al Centro de Transferencia Canina. Dalila Sarabia



ESTACIONES PANTITLÁN Y CONSULADO

23 de

Rescatan animales en el Metro



Un perro y un guajolote fueron rescatados de las vías del Metro ayer en dos estaciones de las Línea 5.

Por la mañana, el guajolote fue rescatado por elementos de Protección Civil en las vías de la estación Pantitlán; mientras que en la tarde, el can fue detectado en las vías de la interestación Consulado-Eduardo Molina. Ninguno de los animales resultó lesionado.

Fotos: Especiales



BREVES



ZONA DE VÍAS

9/10/10

Rescatan guajolote en Metro Pantitlán

Personal del Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro rescató un polluelo de guajolote en las vías de la estación Pantitlán.

Luego de salvar al ave, elementos de Protección Civil verificaron su estado de salud; además, se solicitó el apoyo de la Brigada Animal de la Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC), que resguardó al animal.

Se presume que el ave fue llevada a la estación por algún usuario, quien la perdió antes de abordar un convoy. /REDACCIÓN



En Xochimilco fueron atrapadas las zarigüeyas.



El perrito se metió al metro en la Línea 5.

Rescatan animales en cuatro alcaldías

METRO / STAFF

CIUDAD DE MÉXICO. Personal de la Brigada de Vigilancia Animal y del Metro pusieron bajo custodia a animales que deambulaban en la Ciudad.

Los policías se hicieron cargo de un tlacuache en la Alcaldía Tlalpan, y uno más en Iztapalapa.

También asistieron a una familia que les entregó un ave exótica que estaba en un domicilio en Venustiano Carranza, y a dos zarigüeyas en Xochimilco.

Entre las estaciones Consulado-Eduardo Molina un perro deambulaba en las vías, por lo que fue rescatado. Horas antes, un guajolote bebé fue rescatado en el Metro Pantitlán en la Línea 5.

El can será atendido por veterinarios en el Centro de Transferencia en la Estación El Rosario.



Fauna subterránea

La presencia de animales en el Metro también afecta su operación.

- Los perros que son encontrados dentro de las instalaciones del Metro son llevados al Centro de Transferencia Canina, ubicado en Metro Rosario.
- En caso de que sean de otra especie, se solicita la intervención de la Brigada de Vigilancia Animal de la Secretaría de Seguridad Ciudadana.
- Tras una evaluación veterinaria pueden ser puestos en adopción.
- Los interesados en adoptar a los canes rescatados pueden pedir informes en el teléfono 56274142, de 9:00 a 18:30 horas.

5

perros rescatados en instalaciones del Metro en lo que va de 2019.



Movilidad, ¿para qué?



Indira Kempis

indirakempis@yahoo.com
@in_dei

7/DEPORTE

Con la modernidad llegó el **automóvil** para quedarse. A partir de este revolucionario invento muchas cosas cambiarían. Pero con esos avances también el concepto de lo que significan los traslados o desplazamientos en las **urbes** hoy tan "extendidas" como grandes archipiélagos que necesitan conectarse en diferentes puntos y **destinos**.

Con el paso del tiempo, el vehículo privado no sólo adquirió más importancia en el diseño y **pláneación** de las ciudades, sino también toda aquella innovación que diera giros a sus usos. Del **transporte privado** pasó a lo público. La importancia de los gobiernos tomó relevancia para un concepto que suena casi obsoleto pero sigue funcionando: **taxi**.

Todas las plataformas digitales - creadas en otros países - surgieron no sólo bajo la premisa de mover gente por medio de la **renta** del servicio de conductor, sino surgieron como negocios distintos en nuevas economías emergentes que tienen más a las **demandas** de una sociedad que quiere moverse más rápido. Y, aunque las soluciones estriban en el transporte público, es también válida esa **necesidad** de transportarse en un auto del que no precisamente se es dueño o dueña.

Dos anotaciones importantes existen para analizar este **dilema** al que se están enfrentando gobiernos de todo el mundo. Primero, que las aplicaciones no pagan **impuestos** -al menos no en México-, dejando a la **arbitrariedad** los derechos laborales de los conductores. Por otra parte, los taxis -algunos aglutinados en gremios- no están ofreciendo la **sistematización** de información que permita la eficiencia que esas plataformas proveen a sus usuarios.

Lo de menos es salir a denostar a unos y/o a otros. Pero en el fondo, no son los **concesionarios** de taxis o los dueños de **Uber** los que "pagan platos rotos", sino las y los conductores que encuentran en ese servicio una forma de trabajo. Pero más allá, ilas y los **usuarios** tanto de un servicio como de otro! No olvidemos -

que para muchas personas representa una forma común de moverse. Que, por tanto, se espera que si el Estado interviene, entonces, sean servicios de traslados **seguros**, limpios, con tarifas justas y adecuadas a la demanda del mercado, entre otras cosas.

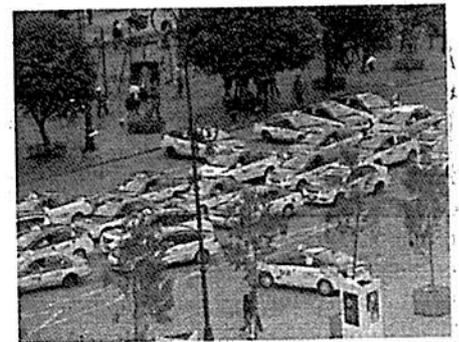
Con esta perspectiva más que esperar la **regulación** excesiva para cualquiera de las dos opciones, lo que tendríamos que exigir es que la innovación y los derechos laborales sean una fórmula que permita el **consenso**. Hacer "cacerías" sobre cualquier opción resulta en vano cuando no va por ahí.

La **competencia** debe generar la mejor oferta para las y los usuarios. **Roberto Remes**, un experto en urbes y movilidad,

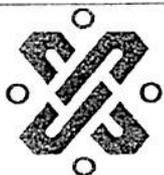
hace este **cuestionamiento** con respuesta: "¿Debe la autoridad tutelar por los intereses económicos de los actores que dan servicio en la **movilidad**? No es la función principal, pero sí, entendiendo que si los **incentivos** son los adecuados, el servicio al usuario será mucho mejor".

Por supuesto, porque de lo que se trata es de **mejorar** la oferta para la demanda. No sólo de limitar más de lo que ya de por sí es en la realidad. Poner **pisos parejos** para la competencia sería lo más sensato. De ahí que **Manuel González** tenga una propuesta -la mejor que he escuchado- sobre que los taxistas tengan una **plataforma** propia así como las que tiene el resto. E igual, insistiría que estas otras compañías que son extranjeras paguen los impuestos que tienen que pagar velando los **derechos** laborales de los trabajadores.

Enfocarse en lo que podría abrir la puerta a la legalidad pero también a la **innovación** debe ser la tarea, en tanto seguimos en el **tránsito** hacia esa visión de futuro en donde los automóviles públicos y privados irán poco a poco cediendo terreno a lo eléctrico, el transporte público y las movildades no motorizadas.



La **búsqueda** de innovación resulta fundamental para mejorar la movilidad en las urbes.



Yo lector

VIGILANCIA EN EL METRO

(21)

Desde hace varios días en las Líneas del Metro de la Ciudad de México se ha visto la presencia de personal de "seguridad" en los andenes.

Sabemos que es necesario que exista vigilancia por los robos, el acoso, y para poner orden en general, pero qué pasa cuando esta nueva vigilancia se la pasan platicando, hablando por celular, haciendo grupitos para conversar y pierden de vista a los usuarios y a la seguridad, que es para lo que están.

Comento esto porque es lo mismo en diferentes estaciones, ya sea de la Línea 1 o la Línea 3, la mayoría de las veces ni siquiera miran a su alrededor, se suben a una especie de banco y agachan la cabeza.

Honestamente, no les veo ninguna autoridad, pues continúa la venta al interior de los vagones, el robo de celulares y ni siquiera cuidan que se respete el acceso de acuerdo con las guías en las estaciones.

Ojalá dejen de gastar los impuestos en estos elementos que no hacen nada.

AURORA GUTIÉRREZ
CIUDAD DE MÉXICO