

SECRETARÍA DE MOVILIDAD



Señalan falta información objetiva por parte de Semovi

Cuestionan datos de seguridad vial

Critican tendencia propagandística en los informes de muertes de tránsito

AMALLELY MORALES *2Cd*

Tras la publicación del cuarto reporte trimestral de 2019 sobre hechos de tránsito, expertos en movilidad cuestionaron los datos presentados y evaluaron la política de seguridad vial de la Capital.

“De entrada podemos afirmar que no tienen control de nada relativo a la seguridad vial”, indicó Francisco de Anda, experto en movilidad.

Sobre las últimas cifras presentadas que señalan una disminución de incidentes en general, De Anda señala que el aumento en los fallecimientos se debe a que la mayoría de los decesos son de peatones, los usuarios más vulnerables de la vía, y que aún no se ven políticas claras

para protegerlos.

“El reporte en sí me sorprende porque, más que parecer un reporte objetivo, me parece un tanto propagandístico, pues usa frases que implican logros, no sólo datos objetivos y comparativos, eso brinca, porque uno quisiera sólo ver los datos reales”, añadió el especialista.

Por su parte, Areli Carreón, activista conocida como la alcaldesa de la bicicleta, coincidió en que el reporte subraya cosas que a la autoridad le convienen.

“Siempre deja una sensación de un sesgo sobre la información porque están diciendo y subrayando las cosas que quieren, pero no necesariamente dicen lo que se debe saber.

“Me parece terrible que a estas alturas todavía estamos discutiendo de una forma muy poco clara porque tenemos tantas fuentes, entonces, requiere mucha capacidad y

tiempo para el ciudadano realmente procesar dónde estamos parados”, afirmó Carreón.

En el análisis anual, con datos de la Secretaría de Seguridad Ciudadana (SSC), la Secretaría de Movilidad (Semovi) subraya que hubo un mayor número de fallecimientos por el incremento de muertes de motociclistas, de 68 a 92.

El informe también señala que aún no se reducen los hechos mortales en la madrugada, entre las 23:00 y las 5:00 horas, momentos en los que se registran la mayoría de estos incidentes.

Esta tendencia persiste pese a que, en el trimestre reportado, la Semovi implementó medidas enfocadas en horarios y usuarios vinculados con este incremento.

“No hemos logrado disminuir los atropellamientos. También es de sorprender que en las vías de acceso controlado se da un 60 por ciento

Decesos

Según la Semovi, estas fueron las muertes viales de octubre a diciembre.

TIPO	CANTIDAD
Peatones	50
Motociclistas	32
Pasajeros o conductores	25
Ciclistas	4

de las muertes, pero no parece que se apueste para solucionar eso”, apuntó De Anda.

De acuerdo con los registros de la Fiscalía capitalina, la mayoría de los lesionados y fallecidos del año pasado fueron adultos jóvenes, entre 19 y 38 años de edad.

En tanto, la Semovi indica que las fotovías han logrado reducir las muertes donde se han implementado.



Abordan movilidad

2 Co

En el Congreso capitalino debaten desafíos del Sistema Integrado de Movilidad.



- Organizada por la Comisión de Movilidad Sustentable, especialistas, académicos, funcionarios, transportistas y representantes de la sociedad civil conversaron ayer sobre la incorporación del transporte público colectivo concesionado al Sistema Integrado.
- El diputado Miguel Ángel Macedo Escartín, presidente de dicha comisión legislativa, destacó que con este tipo de espacios se busca garantizar el derecho a una movilidad sustentable.
- Entre los temas discutidos en estos foros que se realizan cada mes están movilidad con equidad de género, micromovilidad y transporte sustentable, entre otros.



Aprueban ciclotaxis; piden más tiempo

AMALLELY MORALES

2 C0

Expertos y organizaciones en movilidad dieron su visto bueno a los nuevos modelos de ciclotaxis que circularán en el Centro Histórico, ya que consideran que serán los más accesibles de todo el País.

El Poder del Consumidor, Greenpeace y Transita Seguro México recordaron que uno de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) para el 2030 es que las ciudades cuenten con transporte seguro, accesible y sostenible.

Sin embargo, los activistas pidieron más tiempo para el cambio, pues argumentan que los plazos del Gobierno de la Ciudad de México no son suficientes.

“El tiempo para producir el prototipo de un ciclotaxi, de acuerdo con las fechas que estipula el Gobierno, son difíciles de cumplir.

“Por lo anterior, (las organizaciones) hacen un llamado para que se tenga hasta un máximo de 3 meses para pre-

sentar el prototipo tomando como referencia la publicación (en Gaceta Oficial) del 7 de febrero”, destacaron.

Los interesados en este programa tienen hasta el 27 de febrero para presentar sus propuestas, de acuerdo con lo establecido.

“Fortalecer alternativas de movilidad en el transporte público como el ciclotaxi es una oportunidad importante para reducir emisiones del sector autotransporte, que es el que más gases de efecto invernadero emite en México”, aseguró Carlos Samayoa, coordinador de Movilidad Sustentable y Calidad del Aire de Greenpeace.

Los expertos pidieron que los seleccionados entreguen sus avances de forma periódica, al mismo tiempo que son evaluados.

Maytone García,
de Transita Seguro

“La ampliación (...) permite ofrecer proyectos con un mínimo de modificación, además de que evitará que se entreguen propuestas reconstruidas”.



Levanta Semovi 13 unidades SVbus por anomalías

HILDA ESCALONA

La Secretaría de Movilidad (Semovi) afirmó que después de aplicar operativos al servicio de transporte "SVbus", el cual brinda servicio en las zonas de Acoxta-Santa Fe y Acoxta-Auditorio se detectó que 13 unidades no contaban con placas metálicas ni tarjetas de circulación por lo que fueron remitidas a depósitos ve-

hiculares. También se detectó que el costo de este servicio tuvo incrementos injustificados desde su puesta en marcha. En 2018 el precio por viaje pasó de 11 a 25 pesos.

Y existe una tarifa diferenciada en función del método de pago del servicio: es decir, si éste se adquiere previo al viaje se cobra una tarifa que oscila entre 25 y 55 pesos, mientras que, si se paga en efectivo al abordar la uni-

dad, tiene un costo de 20 pesos.

Cabe mencionar que dichos aumentos no fueron reportados a la Semovi y, por ende, no han sido publicados en la Gaceta Oficial capitalina.

Además las unidades carecían de registro y presentaban anomalías pues cuatro de las 13 unidades ingresadas a depósitos no contaban con un registro físico en los expedientes que obran en el Registro Público de

Transporte, ni en la base de datos digital de esta dependencia. En el caso de las 9 restantes, la Semovi está revisando su documentación.

También se detectó que portaban pólizas de seguro correspondientes a otros vehículos no autorizados.

El artículo 90 de la Ley de Movilidad del Distrito Federal indica que todas las unidades cuyo fin sea la prestación del servicio de transpor-

te público de pasajeros están obligadas a contar con póliza de seguro vigente para indemnizar los posibles daños y perjuicios que, con motivo de dicha actividad, pudiera ocasionar. No fue el caso con las unidades de SVBUS.

De acuerdo con la Dirección General de Patrimonio Inmobiliario, autoridad competente para autorizar el tránsito de transporte público de pasajeros en este tipo de vialidades, SVbus no cuenta con permiso para circular en la Súper vía poniente.



Especial

EXIGENCIA. Concesionarios de transporte público amagaron con bloqueos en algunas vialidades en caso de que no atiendan su petición de ser incluidos en el proyecto de ampliación de la Línea 5 del Metrobús, al sur de la Ciudad.

Piden transportistas participar en MB-5

AMALLELY MORALES **2Cd**

Las Rutas 12 y 18, administradas por la empresa Expresos Cafetales-Troncoso SA de CV, exigieron por segunda vez participar en la ampliación de la Línea 5 del Metrobús.

Con una manifestación frente a las oficinas del organismo, los transportistas exigieron un diálogo con Roberto Capuano, director del Metrobús, amagando con bloquear vialidades en caso de que no fueran escuchados.

Pero al final, los transportistas entraron a las oficinas para dialogar.

“Se les hizo la invitación para que el día lunes los re-

presentantes puedan acudir a las oficinas para recibir la contestación por escrito de acuerdo con las atribuciones que tiene este organismo”, informó el Metrobús.

Su principal demanda es que sean incluidos en el Fideicomiso del Metrobús para

contar así con una participación en la ampliación de la Línea 5 del Metrobús.

“Capuano ha dejado fuera a los verdaderos concesionarios, que son un 99.9 por ciento de quienes día a día, desde hace más de 40 años, han dado el servicio en lo que hoy es el Eje 3 Oriente”, aseguró

Fernando Leal, de Expresos Cafetales-Troncoso

“ (Roberto) Capuano ha dejado fuera a los verdaderos concesionarios, que son un 99.9 por ciento de quienes día a día, desde hace más de 40 años, han dado el servicio en (...) Eje 3”.

Fernando Leal, presidente del Consejo de Administración de Expresos Cafetales-Troncoso.

Leal agregó que además de los trabajos para el carril por el que circulará el articulado sobre el Eje 3 Oriente Francisco del Paso y Troncoso, planeado para inaugurarse en mayo, tienen que solu-

cionar también la compra de nuevas unidades, además de la capacitación a operadores y contratación de servicios, entre otros asuntos.

También pidieron que el Metrobús respete la Ley de Movilidad e incluya a todos los concesionarios en el proyecto.



PROVOCAN CORTOCIRCUITOS

Foto: Elizabeth Velázquez.

Metro alerta por globos metálicos

El Metro solicitó a los usuarios tener cuidado con el traslado de globos metálicos, lo que se vuelve común por San Valentín.

El organismo alertó que pueden ocasionar cortocircuitos si hacen contacto con las barras

guía o cables de alimentación eléctrica.

El pasado lunes un globo provocó el corte de corriente en la estación Chabacano de la Línea 9.

El organismo también pidió tener cuidado con bolsas, latas y sombrillas.

[Firma manuscrita]

— Jonds López