

SECRETARÍA DE MOVILIDAD



‘Dudan del beneficio a falta de utilidad en Trolebús y RTP

Cuestionan usuarios la tarjeta multimodal

Descartan interés, por ahora, por nueva tarjeta para ingresar a Metro y Metrobús

AMALLELY MORALES

En la estación Tacubaya del Metro, la nueva tarjeta multimodal es, a ojos de usuarios y de taquilleros del Sistema de Transporte Colectivo (STC), un gasto innecesario por ahora y hasta que se pueda usar en la RTP y el Trolebús.

REFORMA comprobó ayer que en la Línea 7 había suficientes tarjetas ayer en esa estación, pero la gente no las compraba porque no las conocen o no lo consideran útil debido a que todavía no funcionan con todos los sistemas integrados.

“No hay ninguna diferencia de ésta con las otras. Es pura publicidad la que están haciendo, pero sirve para lo mismo”, aseguró una vendedora de la taquilla, quien prefirió omitir su nombre.

La tarjeta multimodal cuesta 10 pesos, como cualquier otra, y es posible cargarla con cualquier cantidad de dinero.

Al inicio, como reveló este diario, se vendieran en 100 pesos con una carga de 90.

“No uso RTP ni Tren Ligero, ni Trolebús, pero aunque los usara, ¿para qué la compro si todavía no sirve para todos los servicios? Ya hicieron el gasto con nuestro dinero, ahora falta que se vea la inversión.

“Cuando ya funcione bien, va a estar bien porque yo recuerdo que antes el Metrobús y el Metro lo tenía yo que pagar con tarjetas diferentes y era muy difícil.

“Ahora ya no y, sólo ese cambio, para mí represento una mejora mayor. Entonces, va a pasar lo mismo ahora”, aseguró la usuaria Olga Álvarez

Quienes no la conocían aseguran que, para poder adquirirla en un futuro y saber de sus ventajas, debería haber



La nueva tarjeta multimodal está diseñada para servir en Metro y Metrobús, y a futuro, hasta en el Cablebús.

información o publicidad en el Metro.

“Hay que esperar a que se pueda ocupar en todos los transportes porque el Trole ya tiene las nuevas máquinas lectoras y yo pensaba que si se iba a poder usar ahí, por lo menos, pero no.

“De todas formas, cuando ya sirva es un buen avance, aunque las otras van a quedar obsoletas”, aseguró el usua-

rio Gustavo Olivares, quien compró la nueva tarjeta sólo porque olvidó la suya y necesitaba una.

Como él, otros usuarios reconocen las ventajas que ofrecerá la multimodalidad al reducir monedas y otros sistemas de pago.

“Lo bueno será que yo na habrá que cargar tantas moneditas y será más eficiente, cuando se pueda usar en to-



Página:

3

Sección:

ad

Fecha:

(2)

14 OCT 2019

Olga Álvarez,
usuaria

/// Cuando ya
funcione bien,
va a estar bien
porque yo recuerdo
que antes el
Metrobús y el Metro
lo tenía yo que
pagar con tarjetas
diferentes y era
muy difícil".

das", aseguró Alejandra, otra
usuaria de la Línea 7

Por ahora, una de las di-
ferencias que ya ofrece la
nueva tarjeta respecto a sus
antecesoras es un número
que trae atrás con el que es
posible hacer la reasignación
del número para usuarios
de Ecobici vía telefónica, de
acuerdo con lo informado
por la Secretaría de Movili-
dad (Semovi).



CUESTIONAN BENEFICIO A FALTA DE USO EN TROLEBUS Y RTP

Multimodal en duda

Descartan usuarios interés, por ahora, por nueva mica para ingresar a Metro y Metrobús

AMALLELY MORALES

En la estación Tacubaya del Metro, la nueva tarjeta multimodal es, a ojos de usuarios y de una trabajadora del Sistema de Transporte Colectivo, un gasto innecesario hasta que se pueda usar en la RTP y el Trolebús.

METRO comprobó ayer que en la Línea 7 había suficientes tarjetas ayer en esa estación, pero la gente no las compraba porque no las conocen o no lo consideran útil debido a que todavía no funcionan con todos los sistemas integrados.

“No hay ninguna diferencia de ésta con las otras. Es pura publicidad la que están haciendo, pero sirve para lo mismo”, dijo una vendedora de la taquilla, quien omitió su nombre.

La tarjeta multimodal cuesta 10 pesos, como cualquier otra, y es posible cargarla con cualquier cantidad

de dinero. Al inicio se vendieran en 100 pesos con una carga de 90.

“¿Para qué la compro si todavía no sirve para todos los servicios? Ya hicieron el gasto con nuestro dinero, ahora falta que se vea la inversión.

“Cuando ya funcione bien, va a estar bien porque yo recuerdo que antes el Metrobús y el Metro lo tenía yo que pagar con tarjetas diferentes”, aseguró la usuaria Olga Alvarez

Quienes no la conocían aseguran que, para poder adquirirla en un futuro y saber de sus ventajas, debería haber información o publicidad en el Metro, lo cual aún no han notado.

Por ahora, una de las diferencias que ya ofrece la nueva tarjeta es un número que trae atrás con el que, de acuerdo con la Secretaría de Movilidad es posible hacer la reasignación del número para usuarios de Ecobici, vía telefónica.



La tarjeta multimodal cuesta 10 pesos, como cualquier otra.

Hay que esperar a que se pueda ocupar en todos los transportes, porque el Trole ya tiene las nuevas máquinas lectoras y yo pensaba que sí se iba a poder usar ahí, por lo menos, pero no”.

Gustavo Olivares usuario



Página: 16

Sección: c.d

Fecha:

RUTA

El trazo contempla ocho kilómetros, con 10 paradas. El propósito es desahogar el Eje 8 y disminuir 40 por ciento el tiempo de traslado.



BENEFICIARÁ A 130,000 PERSONAS AL DÍA EN IZTAPALAPA

Trolebús elevado, ahorro de 40% en tiempo de traslado

Gráficos C. Alejandro Sánchez, Roberto Alvarado y Luisa Ortega

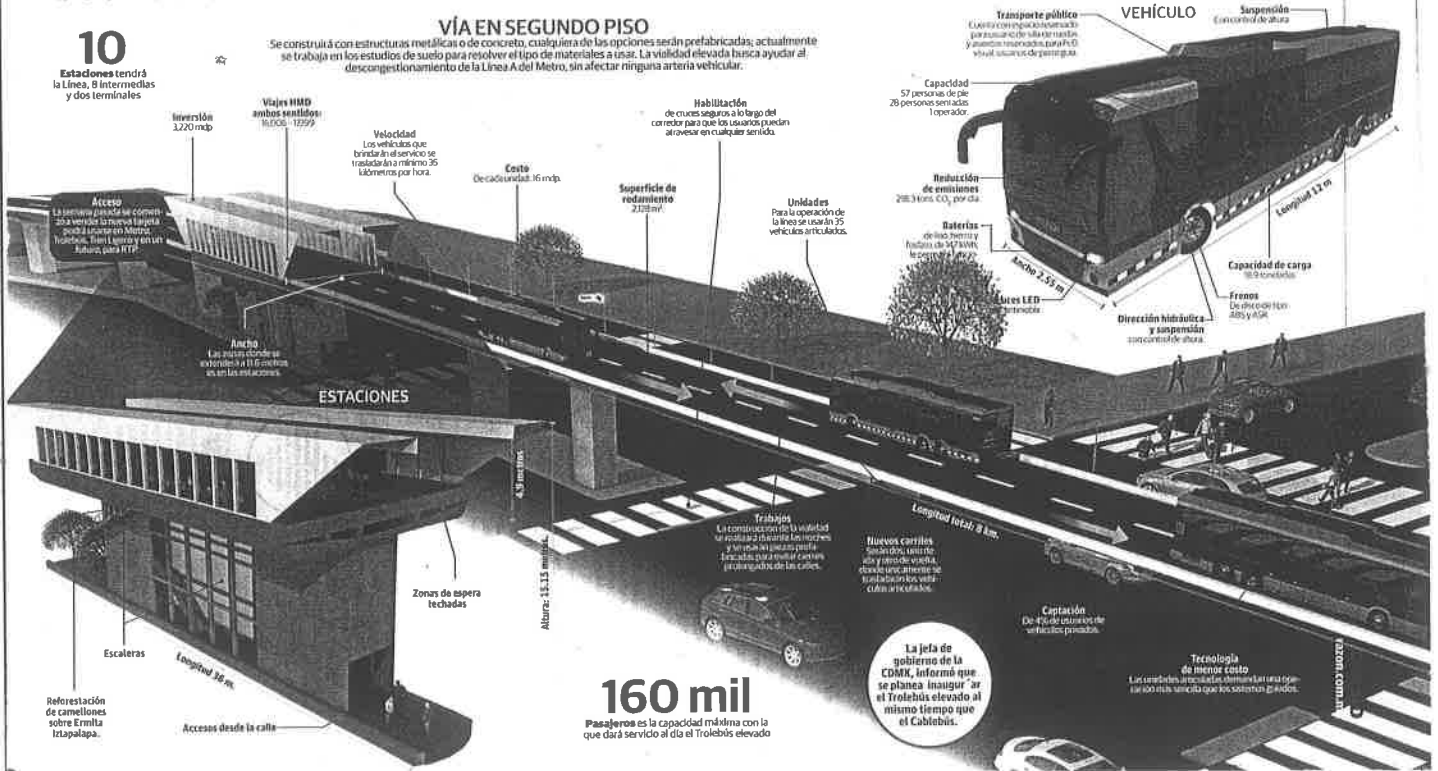
LA CDMX estrenará en 2021 este servicio en una vía elevada que recorrerá de Constitución de 1917 a Santa Martha Acatitla, sobre Ermita Iztapalapa y tendrá un ahorro de casi la mitad del tiempo que los usuarios actualmente tardan en trasladarse en el oriente de la ciudad, área en donde viven 18 millones de habitantes. Las 10 estaciones tendrán una distancia de entre 500 y 800 metros una de la otra y el proyecto será licitado al término de este año. En enero próximo comenzarán los trabajos de construcción y la inauguración será en dos años.

10

Estaciones tendrá la Línea, 8 intermedias y dos terminales

VÍA EN SEGUNDO PISO

Se construirá con estructuras metálicas o de concreto, cualquiera de las opciones serán prefabricadas; actualmente se trabaja en los estudios de suelo para resolver el tipo de materiales a usar. La vialidad elevada busca ayudar al descongestionamiento de la Línea A del Metro, sin afectar ninguna arteria vehicular.



Inversión: 3,220 mdp

Viajes HMO ambos sentidos: 10,000 - 17,500

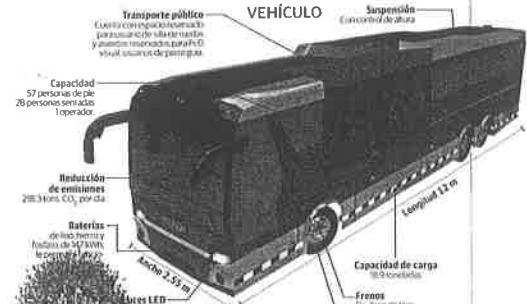
Velocidad: Los vehículos que brinden el servicio se trasladarán a máximo 35 kilómetros por hora.

Costo: Decidido: 16 mdp

Superficie de pavimento: 2,100 m²

Habilitación de cruces seguros a lo largo del corredor para que los usuarios puedan avanzar en cualquier sentido.

Unidades: Para la operación de la línea se usarán 35 vehículos articulados.



Transporte público

VEHÍCULO

Suspensión

Capacidad: 57 personas de pie y 20 personas sentadas (operador).

Reducción de emisiones: 208.3 kms CO₂ por día.

Baterías: de alto voltaje y potencia de 40 kWh, le permiten 100 km.

Luzes LED: 100 unidades.

Capacidad de carga: 10.5 toneladas.

Frenos: De dirección tipo ABS y ASR.

Dirección hidráulica y suspensión independiente.

Longitud: 12 m.

Ancho: 2.55 m.

ESTACIONES

Acceso: La terminal principal se conectará a la terminal de la línea A del Metro, Terminal de Santa Martha Acatitla y en un futuro, para RTP.

Ancho: Las áreas donde se extienda a 11.6 metros en las estaciones.

Zonas de espera techadas

Escaleras

Accesos desde la calle

Reforestación de cameliones sobre Ermita Iztapalapa.

160 mil

Pasajeros es la capacidad máxima con la que dará servicio al día el Trolebús elevado

La jefa de gobierno de la CDMX, informó que se planea inaugurar el Trolebús elevado al mismo tiempo que el Cablebús.

Longitud total: 8 km.

Trabajos: La construcción de la vialidad se realizará durante los meses de mayo y junio, para finalizar para finales de agosto y principios de septiembre de los meses.

Nuevos carriles: Se instalarán carriles de acero y concreto, además de un sistema de señalización que permita a los usuarios saber cuándo utilizarlos.

Captación: De 40% de usuarios de vehículos privados.

Tecnología de menor costo: Los carriles, a pesar de tener un costo de 800 mil unidades que los sistemas privados.

16 La Razón - LINES 14 OCT 2019



Pláticas de café

ROMÁN MEYER, SECRETARIO DE DESARROLLO AGRARIO, TERRITORIAL Y URBANO (SEDATU), AFIRMA QUE SE REALIZAN ANÁLISIS DE COSTO-BENEFICIO PARA ABORDAR EL PROYECTO CON LOS MUNICIPIOS ALEDAÑOS; NO PREVIENE SOBORDE DE MANCHA URBANA

“SE REQUERIRÁ CONECTIVIDAD A LA CDMX Y NO TANTO A OTROS AEROPUERTOS”

Estudian Metrobús hacia Santa Lucía

JORGEX LÓPEZ

Debido a que la mayoría de la población que va a utilizar el nuevo Aeropuerto Internacional de Santa Lucía requerirá de conectividad, particularmente hacia la Ciudad de México y sus sistemas de transporte público, y no tanto entre terminales aéreas, las propuestas que se están analizando incluyen la ampliación de líneas de Metrobús, un tren y/o un carril confinado para uso exclusivo de transporte público.

El secretario de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (Sedatu), Román Meyer, explicó que para la decisión final de qué proyecto es el más adecuado, primero se requieren de estudios de costo-beneficio a corto y mediano plazo, así como otros de análisis de aforo y origen-destino.

En una entrevista con 24 HORAS, añadió que los modelos que han corrido sobre el desarrollo urbano que traerá la construcción del aeropuerto internacional, han arrojado que el crecimiento de la mancha urbana no se desbordará, y se concentrará en los núcleos poblacionales ya existentes de los nueve municipios donde se espera el impacto de esa obra.

Aunque comentó que el Programa Territorial Operativo para ese proyecto podría estar listo el próximo mes, también se establece que su preparación puede prolongarse otros seis meses.

¿Cómo va el plan de desarrollo urbano para Santa Lucía?

-Conformamos lo que corresponde al Programa Territorial Operativo como un mecanismo de coordinación con los nueve municipios aledaños. El trabajo que estamos coordinando es asegurar que el desarrollo urbano (y) la

perspectiva a futuro, vaya de la mano en el aspecto de los instrumentos de planeación de los diferentes municipios, que vayan plenamente vinculados uno al otro.

La idea central es que se pueda ver con un solo programa de desarrollo regional a los municipios y al aeropuerto.

¿Qué los nueve jalen parejo?

-Exactamente, para eso se firmó un convenio de colaboración, que lo que dicta es que por un período de seis meses se congelan los movimientos de cambio de uso de suelo de los municipios.

Tenemos la intención de concluirlo previo al término del año; de todos modos el convenio estipula la posibilidad de ampliar este tiempo a otros seis meses.

La finalidad es que con mesas de trabajo que la secretaría coordina con los municipios, haya un entendimiento de los beneficios que va a traer al aeropuerto, las posibilidades de crecimiento económico, y de que no se superpongan los usos de suelo de un municipio con otro... que no haya una competencia por los mismos equipamientos y servicios; de alguna

forma hay un entendimiento de distribución con la finalidad de que haya una equidad y desarrollo regional en todos estos municipios.

¿Cómo están previendo el desarrollo para estos nueve municipios?

-Hemos podido implementar un modelo que nos está dando la indicación de que el desdoblamiento en la mancha urbana no va a ser tan grande como pensábamos, que el crecimiento urbano se va a concentrar donde actualmente ya están los núcleos de población, donde ahí habrá, en todo caso, que atender la dotación de servicios, equipamiento.



2 ->

14 OCT 2019'

Página:

6

Sección:

Fecha:

¿Cómo lograrán que la mancha urbana no crezca de manera desordenada?

-Unos puntos centrales es homologar y articular con los municipios, con los Gobiernos locales, la Ciudad de México, Hidalgo, Estado de México, el requerimiento de dotación de servicios, de mecanismos de conectividad, de movilidad en la zona. Buscamos un modelo de desarrollo urbano que vaya estrechamente vinculado con las propuestas de movilidad del aeropuerto de Santa Lucía hacia lo que corresponde a la Ciudad de México.

La mayoría de la población que va a utilizar el aeropuerto va a requerir la conectividad no tanto de un aeropuerto a otro, sino del aeropuerto hacia la Ciudad de México y los sistemas de transporte público de la propia ciudad.

¿Qué tipo de conectividad para el transporte público?

-Se está planteando la ampliación de posibles líneas de Metrobús; otra opción corresponde a sistemas de transporte de confinado público, BTR, y la que corresponde al Estado de México.

Tendríamos que ver cómo hacemos esta conexión hacia Santa Lucía, hay varias opciones, hay que evaluar la mejor en costo-beneficio en mediano y corto plazo, y ver cómo podemos instrumentar en los próximos años; es algo que estamos discutiendo. (Se) requieren estudios de aforos, de origen-destino para determinar cual sería la viabilidad del mecanismo de conexión más eficiente hacia la zona.

¿Un tren que saldría de Indios Verdes?

-Estamos viendo cómo podría venir la operación, no se ha definido todavía, es una opción que está sobre la mesa, y lo que corresponde al transporte público es donde tendríamos que poner mayor atención.

En cuanto a la austeridad, ¿cómo la han implementado, les ha impactado la reducción en recursos?

-A todas las secretarías nos han solicitado – desde inicios del año– hacer una adecuación presupuestal en relación al gasto corriente, no tengo yo el monto, no podría decir si es 30% ó 40% del gasto de operación.

Recordemos que esta secretaría pasa de tres subsecretarías a dos, ahí hay una reducción de 33%; estamos cumpliendo los lineamientos que nos ha solicitado la Presidencia.

¿Han tenido de contratar personal por medio de outsourcing?

-Tenemos un porcentaje bajo, pero dada la operación día a día, es la forma en como hemos podido resolver los temas.

Es muy importante una cuestión, entender el contexto, pasamos de una secretaría plenamente normativa –esto prácticamente requiere menos personal–, que no tenía alguna atribución para poder hacer una banqueta pública, a conformar gran parte los programas, como un subsidio que traspasa en especie en forma de una escuela, de deportivo, de un centro de rehabilitación...

Con esta operación pasa de ser una secretaría normativa, a ser una secretaría ejecutiva, que tiene capacidad de atribuciones de ejecución, que requiere mucho más personal en campo, técnico para dar seguimiento, primero a la conformación de los proyectos, los procesos de licitación, los procesos de fallo, los procesos de seguimiento a la obra pública en territorio, en campo.



Versión completa disponible en el portal web

www.24-horas.mx



DANIEL PERALES



Recordemos que esta secretaría pasa de tres subsecretarías a dos, ahí hay una reducción de 33%; estamos cumpliendo los lineamientos que nos ha solicitado la Presidencia



ROMÁN MEYER, titular de la Sedatu



ASEGURAN EXPERTOS

Sistema que integre apps y taxis, solución en movilidad

Especialistas explican a EL FINANCIERO que este modelo ya funciona en otros países

NANCY ESCOBAR
nescobar@elfinanciero.com.mx

“Las empresas de transporte mediante aplicación han venido a ocupar un espacio, (donde) estaba remanente una necesidad. Muchas personas eligen estos sistemas de transporte como su mejor opción, porque les parece más seguro, les da un servicio mejor, más cómodo o porque los integra”, asegura para este diario, Marco Pliego, experto en movilidad y representante del World Resources Institute, (WRI).

Ante la reciente ola de protestas de los choferes del servicio de transporte concesionado, refiere

que una de las soluciones para por la implementación en México de Sistemas Integrados de Transporte, como en otros países.

“Aprender de estos mercados (plataformas tecnológicas) es necesario, porque al final del día los usuarios demandamos nuestra seguridad para movernos”, explicó.

A pesar de ello, considera vital que el Estado no pierda la propiedad de planear la movilidad.

“Creo que ha tenido (el Estado) un retraso considerable en el entendimiento de la movilidad y en la promoción de la tecnología para hacer la movilidad mucho más segura e inclusiva, hemos invitado a los gobiernos a que primero lo entendamos, porque nos cuesta trabajo incluir a esos servicios de tecnología nuevos”.

En 23 ciudades del país, el pasado

7 de octubre, taxistas protestaron para solicitar condiciones de igualdad para la prestación de servicios.

En la CDMX, los líderes del Movimiento Nacional Taxista indicaron que, las empresas trasnacionales, como Uber, Didi, Beat y Cabify, se llevan el 30% de las ganancias de cada viaje al extranjero y tienen mejor oportunidades que ellos.

Bersaín Miranda, líder del MNT, refirió que “se ha privilegiado la piratería en el transporte público y la ilegalidad en lugar de apoyar al transporte concesionado”.

Por ello destacó que, para que exista una competitividad igual no se debe otorgar el servicio de taxis en vehículos particulares, y que todos tendrían que estar en igualdad de oportunidades.

A fin de establecer un diálogo y mediar en el conflicto, la Secretaría de Gobernación, encabeza mesas de trabajo que atiendan las demandas. Para el subsecretario de gobierno, Ricardo Peralta, lo que se busca es que “todas las partes se encuentren en unidad de criterios, sin importar el esquema mediante el cual se preste el servicio y que sea el usuario quien decida el más óptimo”.

De acuerdo con el Estudio Sobre Percepción de Seguridad en Movilidad, 91% de las personas encuestadas se siente más segura al usar transporte mediante apps.

Del análisis sobre la percepción de seguridad en movilidad, de GEA-ISA, se desprende que 78% de los usuarios de taxi prefiere pedir el servicio mediante apps, mientras que el 6% opta por el de la calle.



1-4

Página:

19

Sección:

Fecha:

14 OCT 2019

CULIACÁN ENCABEZA LA LISTA CON MENOR CAOS VIAL

Conozca las ciudades con menos tráfico y el costo de vivir en ellas

Redacción
EL ECONOMISTA

19

EL CONGESTIONAMIENTO vial es un problema que repercute en la calidad de vida de muchas personas. Ya sea para trasladarse a su centro de trabajo o escuela es inevitable ser víctima del tráfico en alguna ocasión. Muchas veces las oportunidades de trabajo se centralizan, lo que provoca estas afectaciones; sin embargo, en México también existen otras alternativas que cuentan con bajos niveles de tránsito vehicular. Otro factor es el costo de las viviendas, ya sea para compra o renta.

De acuerdo con el estudio "El costo de la congestión: Vida y recursos perdidos", realizado por el Instituto Mexicana para la Competitividad y la plataforma Sin-Tráfico, las personas pierden en promedio 100 horas adicionales al año en sus traslados y esto cuesta 94,000 millones de pesos anuales.

Para Leonardo González, analista de Real Estate de Propiedades.com, las ciudades con altos niveles de congestión impactan negativamente en la habitabilidad del mercado inmobiliario residencial y la salud pública de sus residentes.

"Al vivir con bajos niveles de congestión se pueden realizar más actividades al aire libre y es posible diseñar un mejor desarrollo urbano, basado en metas a largo plazo", sostuvo González.

El análisis, que revisó 32 ciudades de México, indica que Culiacán, Sinaloa, es el lugar donde pasan menos horas en el tráfico; por persona, pierden 10.41 horas al año. Si quisiera vivir aquí, comprar una casa tiene un costo de 2.75 millones de pesos y rentarla, de 8,500 pesos.

En segundo lugar, con casi el doble de tiempo, está Tepic, Nayarit. Aquí las personas pierden 20.53 horas anualmente. Vivir en esta ciudad tiene un costo de 2.5 millones de pesos si quiere comprar una casa y 5,500 pesos mensuales si quiere alquilarla.

El tercer y cuarto lugares fueron para Colima, Colima, y Durango, Durango. En estos lugares, la gente pierde alrededor de 24 horas por año. Las casas a la venta en la primera ciudad están en 1.5 millones de pesos y a la renta en 16,000 pesos mensuales, mientras que en la segunda se encuentran en 2.3 millones y 15,000 pesos.

Campeche, Campeche, Tlaxcala, Tlaxcala, y La Paz, Baja California Sur, son las siguientes en aparecer en el listado. Por persona se pierden alrededor de 30 horas anualmente. Los precios de las casas en venta van de 1.5 millones en Tlaxcala a 1.85 millones en Cam-



14 OCT 2015

Página:

19

Sección:

Fecha:

100 HORAS

adicionales al año es el tiempo que las personas pierden en sus traslados como consecuencia del tráfico.

peche y La Paz. En cuanto a las rentas están en 5,000 pesos en Tlaxcala y 12,000 en La Paz.

En Oaxaca, Oaxaca, y Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, la gente gasta alrededor de 36 horas al año en el tráfico. Aquí, comprar una casa tiene un costo de 4 millones para la primera y 1.35 millones para la segunda, mientras que los alquileres están en 25,000 y 10,000 pesos, respectivamente.

El listado lo cierra Aguascalientes, Aguascalientes, cuyos habitantes pasan 42.08 horas de más en los embotellamientos. Si quiere vivir en esta ciudad, las casas tienen un costo de 3.35 millones a la venta y 15,000 pesos en renta.

Leonardo González explicó que una ciudad con menos congestionamientos podría influir positivamente en los precios de los inmuebles. Además, ante la ausencia de contaminación, éstos serían mayores y con mejores plusvalías.

“Estas ciudades se posicionan como un clúster urbano, por lo que su demanda efectiva de largo plazo les permite crecer y garantizar nuevas inversiones residenciales”, concluyó el analista.



EL CORREO ILUSTRADO

Pide actualizar muestra de *Metros del mundo*

En la estación Auditorio de la Línea 7 del Sistema de Transporte Colectivo (STC) Metro se puede disfrutar una exposición permanente *Metros del mundo*, que fue inaugurada hace muchas décadas y actualmente se encuentra en deterioro y con falta de actualización.

En dicha exhibición se dan a conocer cédulas explicativas de los diversos sistemas de Metro que hay en el mundo, con maquetas y dioramas.

En el contexto del 50 aniversario de un sistema de transporte primordial y fundamental para la ciudad, así como la política de recuperación de espacios de cultura y recreación, sugiero y solicito se pida apoyo a las diversas embajadas de países amigos de México y autoridades del STC-Metro a que actualicen y renueven esta exposición.

Es una actividad que podría tener costos razonables y sería muy apreciada por la ciudadanía.

Gabriel Pérez Rendón