

# SECRETARÍA DE MOVILIDAD



H

Página:

2

Sección:

ED

Fecha:

Acusan a Semovi de exceder límites con empresas de micromovilidad

# Ven falla en regulación de sistema sin anclaje

**Cuestionan expertos nuevos lineamientos que acotan unidades de transporte limpio**

AMALLELY MORALES

Con bicicletas sin asignar, empresas retiradas y una afectación general al usuario, la regulación de los sistemas sin anclaje ha fallado.

Así lo estipulan especialistas en movilidad, quienes coincidieron con empresarios en que la regulación estuvo mal planteada desde el inicio.

En su tercer intento por asignar las bicicletas sin anclaje que requiere la Ciudad, la Secretaría de Movilidad

(Semovi) aún no puede garantizar la operación de los 2 mil vehículos que le correspondían a Mobike.

De acuerdo con Xavier Treviño, director de Céntrico, la regulación ha fallado porque, desde su esencia, limita en vez de regular.

“Hay un potencial muy alto de uso de vehículos personales y bicicletas compartidas que la regulación existente ha estado limitando. Necesitamos empezar a pensar en los beneficios sociales y ambientales de tener más bicicletas en las calles”, dijo.

El urbanólogo Roberto Remes agregó que la Semovi sobrepasó sus funciones de seguridad para el usuario

y ordenar el espacio público.

“Están obligados a fomentar la micromovilidad no a limitarla. Lo que hacen es sobrepasar sus funciones al analizar los datos de las empresas, responderles que operan mal y decirles que necesitan menos patines o bicicletas en las calles”, criticó.

Víctor Alvarado, gerente de movilidad del Poder del Consumidor, destacó que ni la dependencia ni las empresas han informado a los usuarios términos de referencia.

“Pecan al creer que todos los usuarios están atentos a las redes sociales, que es la vía de comunicación. Jump claramente dice que el usuario no tiene garantías en cuanto

al servicio y que debe estar consciente que puede sufrir algún tipo de lesión”, criticó.

Karina Licea, directora de comunicación de Dezba, aseguró que el proceso garantizó la transparencia; sin embargo, hay un descontento por la cantidad de contraprestación.

“Creemos que fue muy alta, sobre todo pensando en que no contaminamos y beneficiamos la movilidad”, aseguró.

Rene Ojeda, representante de Mobike, informó que ellos siguen impugnando el permiso en un proceso judicial.

Sin embargo, por ser vehículos que operan en la calle, retirarlos de las calles si no tienen permiso es una atribución de la dependencia.

## La Ley dice

El Artículo 12 de la Ley de Movilidad refiere que las autoridades deben:

### ARTÍCULO 99

(Tomar) las medidas necesarias para promover, impulsar y fomentar el uso de vehículos limpios, no motorizados y/o eficientes, sistemas con tecnologías sustentables, así como el uso de otros medios de transporte amigables con el medio ambiente.



Página:

1

Sección:

ED

Fecha:

10 SEP 2010

## Pedaleo tras pedaleo

La regulación de sistemas sin anclaje ha pasado por diversas etapas.

**JUNIO 11.** Primera subasta de sistemas sin anclaje. Mobike queda fuera. Grin obtiene más monopatines, paga, obtiene permiso y empieza a operar. Lime no paga contraprestación y queda fuera del proceso.

**JULIO 30.** Grin retira sus

monopatines ante robos. La Ciudad se queda sin monopatines con permiso. **AGOSTO 1.** Se retiran bicis y monopatines que no tenían permiso.

**AGOSTO 2** Segunda subasta de bicis.

Motum gana, pero no paga la contraprestación. Queda

fuera del proceso

**AGOSTO 9** Segunda subasta de monopatines. Entra Bird.

**AGOSTO 19.** Regresa Grin a Polanco

**SEPTIEMBRE 13.** Tercera subasta

Movo queda fuera.

**PÁGINA 2**

2,800

bicis operan en la Ciudad.

3,500

monopatines hay en la Capital.



VECINOS, LOS MENOS: FUENTES OFICIALES

# La ruta 18, entre los detractores del Cablebús

Con el nuevo sistema de movilidad en Gustavo A. Madero temen ver disminuido el pasaje

<sup>car</sup>  
**ALEJANDRO CRUZ FLORES**

Entre quienes se oponen a la construcción de la línea 1 del Cablebús hay un grupo de transportistas que alegan ser afectados por el nuevo sistema de movilidad, señalaron fuentes del Gobierno de la Ciudad de México.

Se trata, dijeron, de integrantes de la ruta 18 de transporte público, del ramal Indios Verdes-Cuautepec, es decir, el mismo trayecto que tendrá el Cablebús en Gustavo A. Madero, ue temen ver disminuido el número de pasajeros.

Aunque admitieron que también hay vecinos que se resisten a vender sus predios, las fuentes consultadas afirmaron que éstos son los menos y que la mayoría está de acuerdo con la obra, pero que son los transportistas "los que están generando más ruido".

En ese sentido, manifestaron

que el gobierno continuará con las mesas de diálogo con todos los grupos que se han manifestado contra el Cablebús y confiaron en que se encontrará una solución al conflicto y no afectará los trabajos que iniciaron de manera formal la semana pasada.

Como parte de las obras de la línea 1 del Cablebús, se deberán instalar al menos 65 soportes, por lo que es necesario intervenir por lo menos un predio por cada uno, de los cuales en algunos casos, los propietarios se niegan a vender.

Lo anterior fue admitido por el coordinador del Órgano Regulador de Transporte (ORT), Pavel Sosa Martínez, cuando se inició de manera oficial la obra, quien agregó que se dialoga con esas personas para convencerlas.

Al señalar que 30 por ciento de los predios a intervenir son del gobierno local y que del resto ya se concretó la adquisición de una

tercera parte, el funcionario manifestó que en caso de no llegar a un acuerdo y no se logre concretar la compra de esos terrenos, "cambiamos el soporte".

Ante esta situación, el pasado fin de semana un grupo de vecinos del pueblo de Cuautepec, en Gustavo A. Madero, se declararon "en resistencia ciudadana pacífica" contra lo que llamaron la imposición autoritaria del gobierno de la ciudad y de la alcaldía, a los que acusaron de pretender desalojarlos de su hogares para construir el Cablebús.

Al señalar que fueron notificados de que deberán salir de sus viviendas en un plazo de tres meses, los inconformes manifestaron que para avalar la construcción se valieron de grupos afines a Morena con una consulta ciudadana que no cumplió con los procedimientos de ley, ya que no se les informó con claridad sobre el proyecto y las afectaciones a la comunidad.



▲ Los trabajos de construcción de la línea 1 del Cablebús, que irá de Cuautepec a Indios Verdes, comenzaron el 12 de septiembre pasado en los talleres Ticomán del Metro. Foto Yazmín Ortega Cortés



USUARIOS ABANDONAN EL TRANSPORTE

# Ya no usan microbuses por temor a un asalto

GENOVEVA ORTIZ

27net

El 25% de los capitalinos ya no los considera para sus viajes y opta por un coche o apps

## 38

**POR CIENTO** decide ya no salir a caminar, porque siente que sus calles son inseguras

**P**or cuestiones de inseguridad, 39 por ciento de los habitantes de la Ciudad de México ha decidido dejar de usar taxi y 25 por ciento dejar de usar transporte público, informó Carina Arvizu, jefa de la Oficina del titular de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (Sedatu).

## 39

**POR CIENTO** de los habitantes de la ciudad ha decidido dejar de usar taxi

Al participar en la mesa de trabajo, en el marco del "Proceso Nacional para la Armonización Normativa en Materia de Movilidad", organizado por la Confederación de Cámaras Industriales (Concamin), la funcionaria indicó que lo anterior significa que alrededor de la cuarta parte de la población capitalina que usaba algún tipo de transporte público, ya no lo usa por



temas de inseguridad.

Ante industriales y empresarios del sector de movilidad y transporte, Arvizu destacó la importancia de la movilidad para el desarrollo y crecimiento económico del país, en el cual, indicó el sector privado juega un papel importante, desde la localización, dónde vive la gente y hacia

**Se han detectado 16 rutas peligrosas en la capital** / ADRIÁN VÁZQUEZ



dónde se transporta, dónde se ofrece vivienda para la población de distintos estratos económicos, mantenimiento de vialidades, así como en los sistemas de movilidad y gestión de tránsito, entre otros.

Agregó que esto lo enfrentan quienes tienen la posibilidad de cambiar su medio de transporte, ya sea tener acceso a un auto o a una plataforma digital de taxis.

Apuntó que se requiere tener una visión de largo plazo para las ciudades, y lo primero es aceptar que tenemos un reto por delante, ya que a pesar de que en las zonas urbanas, el mayor número de traslados que se realizan son en transporte público, casi todos los esfuerzos, políticas públicas y diseño de estructura se hace en función del automóvil.

Según el Instituto de Recursos Mundiales (WRI, por sus siglas en inglés), tan solo en la ciudad, la oferta que existe, el tema de la incertidumbre y la inseguridad hacen que las personas cambien su elección de transporte, por lo que hoy en día 39 por ciento de las personas deciden ya no viajar en taxi, 38 por ciento decide ya no salir a caminar, porque siente que sus calles son inseguras y 25 por ciento decide ya no usar el transporte público.

"Esto quiere decir que una cuarta parte de la población que usaba transporte público ya no lo usa, y hoy están generando más emisiones y más tráfico en las calles", indicó Arvizu.



## Vandalizan en el STC

Un lugar comercial instalado en uno de los accesos de la estación Coyoacán, de la Línea 3 del Metro, se encuentra olvidada pues, además de no ser ocupado, sus cristales tienen grafitis.



Victor Zubieta



## Hacer más con menos

Por **FABRIZIO FELICIANI**

**E**n la entrega anterior veíamos como la gestión pública en América Latina ha entrado en una crisis profunda, ligada a la corrupción, tanto real como percibida. El impulso de una Gestión Pública Justa y Equitativa (#GPJE - #FPM *Fair Public Management*, en inglés) es la respuesta más adecuada para producir un cambio de paradigma y eliminar la filtración de la corrupción en las prácticas público-privadas. Una #GPJE también tiene el potencial enorme de renovar la participación ciudadana en la política y en la administración de la Cosa Pública —*Res Publica*— alejando la posibilidad de tentaciones antidemocráticas.

La #GPJE se articula en una decena de principios, entre otros: el fomento de la participación privada a través de la competencia justa y abierta, la integridad y la transparencia, así como la integración de las diversidades. Dos de estos principios fundamentales son: la Eficiencia y la Rentabilidad, también conocido como el Valor por el Dinero.

Cuando se conjuga la Eficiencia con el Valor por Dinero se constituye un enfoque estratégico alejado de los esquemas tradicionales basados en asimetrías y cumplimiento de solo formal y que generan ambientes propicios para actos corruptos. El enfoque considera todos los aspectos: no solamente al precio de adquisición de un bien o servicio público sino su impacto global, mediante la prospección y análisis de informaciones complejas que fundamentan las alternativas. Se trata de la firme propensión a obtener el mayor beneficio posible de los bienes, servicios y obras públicas que se contratan, con relación a su costo real para la colectividad.

El precio de adquisición inicial es uno de los elementos que compone dicho costo y hay que analizarlo en combinación con la relación del costo total de su uso, de su ciclo de vida, disposición final, etc. ¿Cuánto cuesta utilizar el bien? ¿Cuánto cuesta mantenerlo y cuánto reciclarlo o deshacerse adecuadamente de él cuando deje de ser útil? ¿Qué costos o beneficios sociales genera su uso en comparación con el uso de otra alternativa? Se trata de un ejercicio complejo que requiere de voluntad, capacidad y compromiso para lograr resultados adecuados.

En los últimos dos años, UNOPS ha acompañado a docenas de entidades públicas de América Latina, procurando la implementación de este enfoque. La gran mayoría de estas entidades han tenido éxito en generar mejoras poderosas en términos de eficiencia.

Propongo aquí dos ejemplos concretos.

En la licitación de la primera línea de Cablebús, que transportará a diario 160 mil pasajeros, el Gobierno de CDMX ha logrado generar un ahorro de 60 millones de dólares con respecto a la oferta inicial. Ello ha sido posible a partir del análisis profundo de las ofertas, ya de por sí muy bien planteadas y presentadas por proveedores internacionales altamente calificadas. Así se ha encontrado el espacio para generar un nivel de ahorro extremadamente significativo: el X% del costo final de la obra.

De la misma manera, el Instituto Guatemalteco de Seguridad Social (IGSS) ha logrado ahorrar el 54.5% en la compra de fármacos, con respecto a lo que gastó el año anterior para adquirir los mismos medicamentos —a menudo los mismos productos comerciales—. Se trata de más de 138 millones de dólares que ahora son reinvertidos en otros programas del Instituto. El caso del IGSS es muy interesante porque además de estas impresionantes eficiencias, se han logrado otros impactos muy relevantes que pienso compartir con ustedes en la próxima entrega. ●

Director Regional para LAC de UNOPS