SECRETARÍA DE MOVILIDAD

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

24 HORAS

H

Página: 1-6 Sección: CD Fecha: 19 JUL 2021

A UN LADO, CICLISTAS. En el carril de Trolebici de Eje Central, trolebuses y ciclistas batallan a diario CDMX P. 6

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Página: 1 - 6 Sección: CD Fecha: 19 JUL 2021

CARRIL DE TROLEBICI PONE DE NERVIOS A USUARIOS DE BICIS

Ciclistas se hacen a un lado, pues compiten con gigantes

Eje Central. Aunque es mejor que compartir carriles con los autos, quienes usan bicicleta no dejan de mirar hacia atrás mientras usan el Trolebici; expertos llaman a mayor capacitación de conductores de transporte público

DANIELA WACHAUF Y ARMANDO YEFERSON

Alberto pedalea con fuerza sobre el carril de Trolebici de Eje Central, pero sus piernas no pueden competir con el motor del Trolebús que ya está a unos metros de su espalda; es necesario detenerse, pegarse a la banqueta y darle el paso.

Y es que a diferencia de una ciclovía, en el Trolebici los ciclistas deben compartir carril con el Trolebús, que con unidades eléctricas y motores silenciosos, les provoca nerviosismo al no saber si tienen uno ya muy cerca de sus espaldas.

La historia de Alberto se repite con varios ciclistas en Eje Central, quienes se detienen y se orillan, pedalean más lento y se orillan o, de plano, se salen del carril y se meten al de los automóviles, arriesgándose aún más que con el Trolebús.

"Nosotros pedaleamos y ellos tienen un motor, entonces siempre estamos en riesgo, algunas veces los ciclistas debemos salirnos del carril para darle el paso el Trolebús, pero invadimos el carril de autos y nos podrían arrollar", dice Alberto, entrevistado por **24 HORAS** en el semáforo.

Y es que a pesar de la capacitación de los conductores para convivir con las bicicletas, los ciclistas no dejan de sentir la fragilidad de su vehículos cuando los pesados transportes pasan a su lado, pues aunque la recomendación para automovilistas es dejar un espacio de 1.5 metros (como recomienda la Secretaría de Movilidad) entre ellos y las bicicletas, en el caso del Trolebús esto es imposible de cumplir.

Rocky Quero Martínez, repartidor en bicicleta, a diario transita por el carril. Él, que no lo hace por placer, sino para ganarse el pan, destaca la sensación de nervios, la necesidad de voltear hacia atrás de forma constante y de tener las manos bien puestas sobre el manubrio para situaciones de emergencia.

"Cuando menos te lo esperas el Trolebús está a tu lado, por eso hay que estar viendo si no viene atrás, para quitarnos o subirnos a la banqueta, recientemente un compañero sufrió un accidente por esta situación", comentó.

Cabe recordar que en el otro carril de Trolebici, el que conecta Pantitlán con Chapultepec, el 15 de junio pasado se registró una víctima mortal.

CAPACITACIÓN

El gremio de repartidores, tanto en bici como en moto, lleva cierta contabilidad de los accidentes que les competen en la capital del país; según ellos, al día existen más de 15 incidentes con ciclistas, cuatro de ellos, en promedio, en los carriles de Trolebici, tanto el de Eje Central como el que conecta el Oriente con el Poniente.

Bethania Bauza, repartidora de aplicación, quien se desplaza diariamente en la ruta del Trolebici de Eje Central, insistió en que hace falta mayor capacitación de los operadores: "Ellos ven una bicicleta como un estorbo. Una adecuación sería dividir el carril para el Trolebús y dejar dos metros correspondientes para las bicis".

Por su parte, Víctor Alvarado, gerente de Movilidad del Poder del Consumidor, recordó que detenerse y dar el paso al transporte público, "pero a veces esto no se logra, aunque en la Ciudad de México de repente se dan algunas capacitaciones a los operadores de lo que implica pasar muy cerca de ellos y el miedo que puede producir".

Para la maestra Maríajulia Martínez, directora de la iniciativa de los Objetivos del Desa- la preferencia de paso es para el Trolebús, ya que tiene una capacidad para 100 pasajeros.

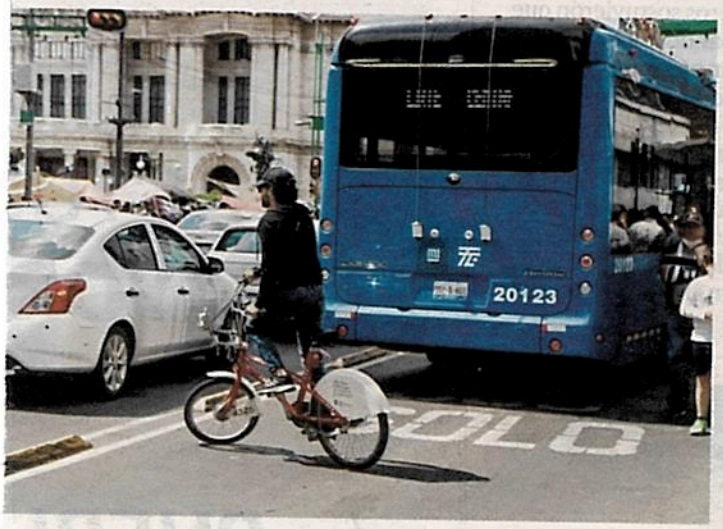
Abundó que el conductor de la bici debe

rrollo Sostenible (ODS) del Tec de Monterrey, estas rutas han resultado benéficas para el tema de movilidad.

"Es un buen programa de implementación de otros mecanismos de movilidad que está solicitando la Ciudad de México".

¿Qué lo hace inseguro? Que de repente los choferes no tienen capacitación para operar de manera conjunta en algunas maniobras, por ejemplo, ceder el espacio"

VÍCTOR ALVARADO
El Poder del Consumidor



CONVIVENCIA. Aunque los conductores de Trolebús han sido capacitados, la fragilidad ciclista se nota a diario.

FOTOS: JEFTE ARQUIELLO

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

EL UNIVERSAL
EL GRAN DIARIO DE MÉXICO

Página: 1-/6 Sección: mas Fecha: 19 JUL 2021

Invertirán 106 mmdp en vías de acceso al nuevo aeropuerto

SCT: se trata de 24 proyectos de infraestructura; 21 de ellos serán concesionados a la iniciativa privada a 20 o 25 años

EROGACIONES

Estos son algunos rubros relevantes de la inversión

CONCEPTO	MONTO
Vialidad y ampliación del Mexibús	67 mil 801 millones de pesos
Ampliación del Tren Interurbano	16 mil millones de pesos

JOEL RUIZ
—metropoli@eluniversal.com.mx

En dos años, los gobiernos federal, del Estado de México y de la capital del país realizarán inversiones por más de 106 mil millones de pesos para la construcción de viaductos, autopistas, sistemas de Mexibús y la ampliación del Tren Interurbano que conectarán a la Ciudad de México con el Aeropuerto Internacional *Felipe Ángeles*.

El subsecretario de Infraestructura de la SCT, Jorge Nuño, refirió que se trata de 24 proyectos, de los cuales 21 serán concesionados a la iniciativa privada por un periodo que va de 20 a 25 años.

Proyectos de conexión con el Aeropuerto Internacional *Felipe Ángeles*

ACERCARÁN SANTA LUCÍA A CDMX CON 24 OBRAS

Gobierno federal **anuncia inversión de 106 mil mdp para vialidades y rutas que se realizarán en los próximos dos años** en colaboración con la iniciativa privada

JOEL RUIZ
—*metropoli@eluniversal.com.mx*

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) dio a conocer que en los próximos dos años se realizarán 24 proyectos de movilidad para garantizar la conexión entre la Ciudad de México y el nuevo Aeropuerto Internacional *Felipe Ángeles* (AIFA), en Santa Lucía, que representan una inversión de 106 mil millones de pesos.

Del total de las obras contempladas para el periodo 2021-2023, 21 de ellas serán concesionadas a la iniciativa privada por un periodo de 20 a 25 años, que en su mayoría corresponderán a nuevas vialidades de cuota, así como la ampliación del Tren Interurbano que irá de Buenavista a la terminal aérea y que tendrá un costo de 16 mil millones de pesos, explicó el subsecretario de Infraestructura de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), Jorge Nuño Lara.

"Lo que hemos estructurado desde que comenzó la construcción del Aeropuerto *Felipe Ángeles* son diversos estudios de movilidad que nos señalaron algunas rutas que podríamos tener ocupando las vialidades que ya tenemos y cómo mejorar las que ya están", comentó en entrevista con EL UNIVERSAL.

Explicó que en la elaboración y diseño del plan maestro participan dependencias como los gobiernos del Estado de México y de la Ciudad de México, la Secretaría de la Defensa Nacional (Sedena), el Fondo Nacional de Infraestructura (Fonadin) y la SCT, que es la instancia que se encarga de la coordinación.

Destaca que el Estado de México encabeza la realización de 16 proyectos, mismos que serán financiados por la iniciativa privada que invertirá 67 mil 801 millones de pesos, que consisten en la construcción de viaductos y autopistas, como la del *Siervo de la Nación*; tres arterias que conectan Naucalpan con Ecatepec, en la que destaca el embovedamiento del río de los Remedios sobre Periférico.

Además, está la construcción de la autopista Ecatepec-Peñón-Texcoco, y la ampliación de las líneas 1 y 3 del Mexibús que llevarán directamente al AIFA.

Por lo que respecta a los trabajos que realiza la Sedena, Nuño Lara dijo que son el acceso principal al Aeropuerto Internacional de Santa Lucía, así como ocho kilómetros del Tren Interurbano que llevará a la terminal aérea y que representan una inversión de 8 mil 642 millones de pesos.

Por lo que respecta a las obras de la SCT, se destacan las del acceso a San Jerónimo y el acceso principal libre a Tonanitla, que serán financiadas con recursos federales del orden de 18 mil 273 millones de pesos.

Sobre las acciones que realizará el Fonadin, destaca la ampliación a ocho carriles de la autopista México-Pachuca, en el tramo de Revolución hasta Santa Lucía; así como también participará en la ampliación del Tren Interubano, t do con un monto de 3 mil 62 millones de pesos.

Tren Interurbano

Para el subsecretario de Infraestructura, la ampliación del Tren Interurbano es una de las obras más importantes de todo el plan maestro de movilidad para el AIFA, dado que se espera que traslade al mayor número de pasajeros a la terminal aérea, cifra que está contemplada en 18 millones de personas anuales; aunque por la pandemia se recalculó a la baja en 20%, cantidad que esperan recuperar en los siguientes dos años a la entrada de su operación.

"A la ampliación del Tren Interurbano le hemos dado una gran importancia, porque va a ser un tren que, en 40 minutos, pase lo que pase, vas a estar desde Buenavista hasta el aeropuerto", expone Jorge Nuño.

¿Esto quién lo va a hacer, CAF o ustedes?, se le preguntó.

"Eso es una concesión en la que están participando tres empresas, está CAF, Omnitren y Fonadin. Ellos son los socios de la concesión y ese grupo es el que lo va a desarrollar.

"El proyecto vale como 16 mil millones, de esos 16 mil, 2 mil 975 son de recursos fiscales, el resto, 80% se van a financiar de un crédito que el concesionario va a solicitar, el otro es capital de riesgo que van a aportar los tres", explica.

¿La concesión a cuántos años está planteada?, se cuestionó.

"Bueno estamos planteando que sea a 20 o 25 años y nos da hasta para 30 años", respondió.

¿Se habla de que los carros que se compraron para el Tren Interurbano Toluca-Ciudad de Méxcico, van a ser utilizados?, se le hizo ver.

"Sí, vamos a utilizar 10 trenes de los que se habían comprado, porque ahorita el sistema no usa los 30 que se adquirieron, y entonces vamos a utilizar esos 10 para no estar comprando material rodante para ese sistema. Los trenes ya son de la Federación, están aquí empacados y los vamos a ocupar".

¿No va a correr el mismo riesgo que lo sucedido con la Línea 12 del Metro?, se insistió.

"No, el material rodante que se utiliza en el Tren México-Toluca tiene el mismo sistema que el Tren Suburbano Línea 1, entonces, con eso garantizamos que la compatibilidad es completa", dijo.

Los trabajos en la Ciudad de México

En la capital del país también se realizarán dos grandes proyectos de vialidad que serán de cuota, de

acuerdo con el funcionario de la SCT. Uno de es la construcción de un viaducto elevado sobre la calzada Ignacio Zaragoza, que iniciará en el viaducto y terminará en el puente de La Concordia, son 12.7 kilómetros de longitud que se realizarán sobre un tramo federal, y el tiempo estimado de la construcción es entre 12 y 16 meses, aproximadamente, con un costo de 8 mil millones de pesos

Jorge Nuño explica que el Gobierno capitalino lanzó ya la licitación para esta obra y, de acuerdo con el cronograma, el próximo 17 de agosto deberían estar dando el fallo de la empresa que se encargará de su realización.

"Lo que va a permitir es desfogar el tránsito que viene del Circuito Exterior Mexiquense y hacia la salida a Puebla. Además, lo veo importante porque la capital tiene una concesión para construir una vía de cuota desde la glorieta de Vaqueritos, y que se puede enlazar con este sistema de vialidad", precisa.

El segundo proyecto de vialidad de cuota es el tramo elevado de La Raza a Santa Clara, pasando Indios Verdes, aunque dentro del plan se encuentra como una realización del Estado de México.

Este es un proyecto que ya existía desde hace años, pero ahora se va a realizar en un plazo de dos años, con una inversión estimada en 4 mil 800 millones de pesos, con una longitud de nueve kilómetros, tres carriles por sentido y cuatro entronques. Se contempla un aforo de 50 mil automóviles y permitirá desahogar la salida de la Ciudad hacia la autopista México-Pachuca.

Finalmente, se tiene contemplado el proceso de remodelación del paradero de Indios Verdes, al que llegarán la Línea 4 del Mexibús, la Línea 1 del Metrobús, la Línea 1 del Cablebús y la Línea 3 del Metro, además del reordenamiento del comercio y las rutas de transporte que ahí llegan.

Se habla de una nueva terminal para el Mexibús, así como obras para la incorporación de los pasajeros hacia las diversas rutas multimodales que ahí estarán.

Todas estas acciones tendrán un costo de 454 millones de pesos y serán financiadas por el Fonadin.

También se tiene en proyecto una vialidad que conecte de la Terminal 2 del AICM hacia la México-Texcoco y de ahí a la del Peñón, con lo que se tendría una vía directa al AIFA, pero aún está en análisis.

Lo que preocupa al funcionario es que falta un proyecto para conectar el surponiente de la capital, donde también se registra una gran actividad comercial que requerirá llegar al AIFA.

El plan maestro de la movilidad, dice, está contemplado a 15 años más, en los que podría establecer un sistema de transporte masivo entre los diversos aeropuertos de Toluca, AICM y AIFA. ●

JORGE NUÑO LARA
Subsecretario de Infraestructura de la SCT

"[El Tren Interurbano] va a ser un tren que, en 40 minutos, pase lo que pase, vas a estar desde Buenavista hasta el aeropuerto"

"[El viaducto elevado de calzada Ignacio Zaragoza] lo que va a permitir es desfogar el tránsito que viene del Circuito Exterior Mexiquense y hacia la salida a Puebla"

GERMÁN ESPINOSA, EL UNIVERSAL

Jorge Nuño Lara explicó que aún falta un proyecto para conectar el surponiente de la capital con la terminal del AIFA.

PROYECCIONES

Para facilitar el traslado, autoridades van por infraestructura que conecte con la nueva terminal de Santa Lucía.

21
OBRAS
de movilidad serán concesionadas a la inversión privada.

16
PROYECTOS
están contemplados en el Estado de México.

8
KILÓMETROS
del Tren Interurbano los construirá la Secretaría de la Defensa.

18
MILLONES DE PERSONAS
anuales se tiene proyectado que utilicen el nuevo aeropuerto.

2
CONSTRUCCIONES
se realizarán en la capital: el viaducto elevado Zaragoza y el tramo elevado de La Raza.

15
AÑOS
más está contemplado el plan maestro de movilidad.

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Página: 1/6 Sección: mat Fecha: 19 JUL 2021

Proyectos de conectividad del AIFA

Las autoridades federales, del Estado de México y de la Ciudad de México trabajan a contrarreloj porque en dos años deben terminar con las obras que alimentarán de pasajeros el lugar.

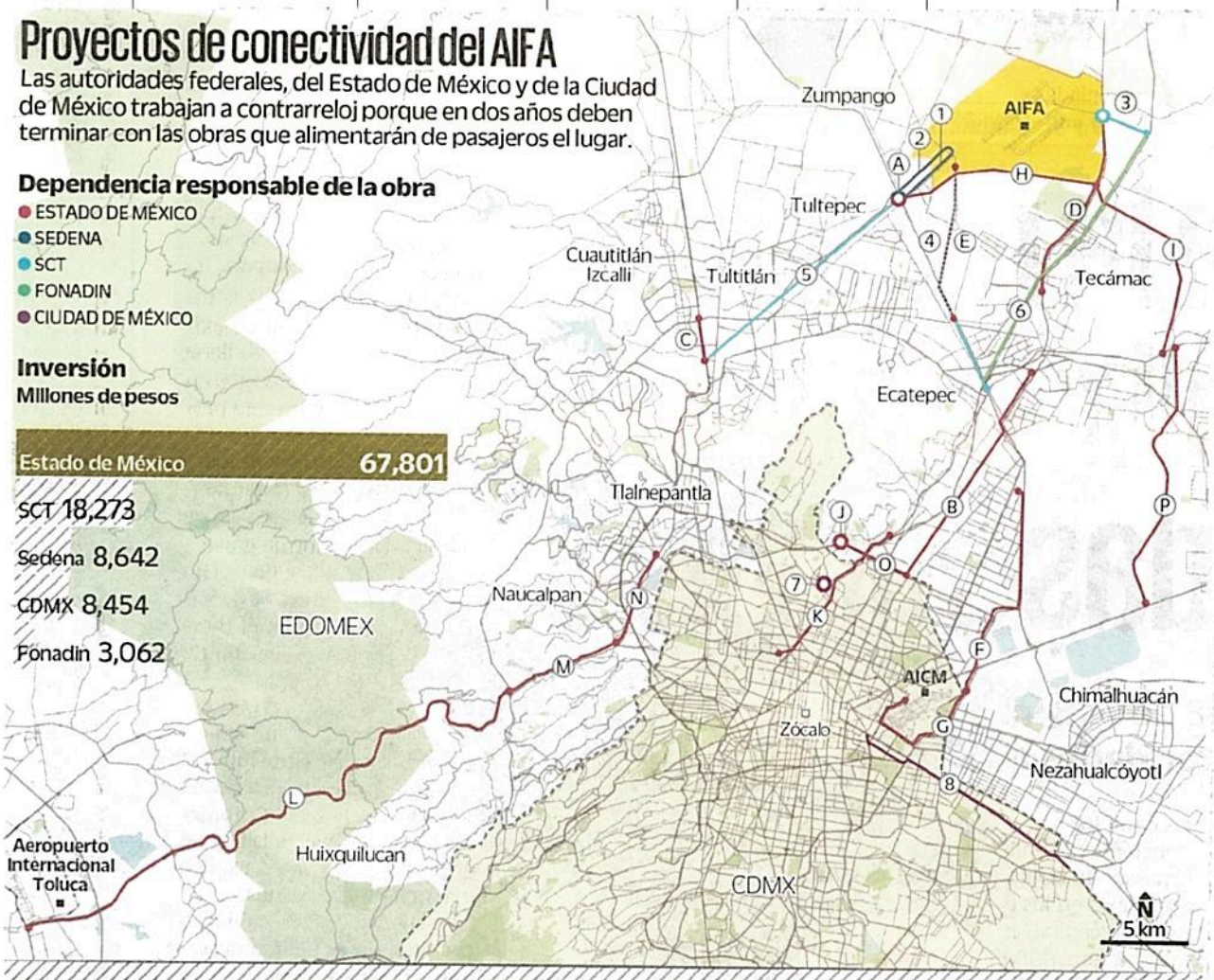
Dependencia responsable de la obra

- ESTADO DE MÉXICO
- SEDENA
- SCT
- FONADIN
- CIUDAD DE MÉXICO

Inversión

Millones de pesos

Estado de México	67,801
SCT	18,273
Sedena	8,642
CDMX	8,454
Fonadin	3,062



Obras planeadas

Estado de México

- (A) Distribuidor Acceso Principal AIFA
- (B) Autopista Urbana Siervo de la Nación
- (C) Conexión Viaducto Bicentenario-CEM
- (D) Ampliación Mexibús I (Ojo de Agua–AIFA)
- (E) Ampliación Mexibús IV (Tecámac (UMB)–AIFA)
- (F) Conexión AICM–AIFA (Mexibús I y III, Metrobús L-4)
- (G) Conexión Oriente-AICM
- (H) Tultepec–Pirámides Tramo 1
- (I) Tultepec–Pirámides Tramo 2
- (J) Gazas río de los Remedios
- (K) Viaducto La Raza-Santa Clara
- (L) Autopista Toluca-Naucalpan
- (M) Naucalpan–Ecatepec (Luis Donaldo Colosio)
- (N) Naucalpan–Ecatepec (Las Armas)
- (O) Naucalpan–Ecatepec (río de los Remedios)
- (P) Autopista Ecatepec-Peñón Texcoco

Sedena

- (1) Acceso Principal AIFA
- (2) Tren Suburbano (8km) terminal AIFA

SCT

- (3) Acceso San Jerónimo
- (4) Acceso principal libre Tonanitla
- (5) Extensión Tren Suburbano (Lechería-AIFA)

Fonadin

- (6) Modernización México–Pachuca (Tramo: P.C. Revolución km 22+700–Entr. Santa Lucía km 40+335)

Ciudad de México

- (7) CETRAM Indios Verdes
- (8) Viaducto elevado Zaragoza

Fuente: Elaboración propia.

GOBIERNO DE LA CIUDAD DE MEXICO

REFORMA

Página: 3 Sección: CD Fecha: 19 JUL 2021

Entra a quirófano, otra vez, víctima de colapso en L-12

ALEJANDRO LEÓN

3 CD

Patricia Torres tuvo que volver a ser operada del tobillo, el cual se fracturó durante el desplome de un tren de la Línea 12 del Metro, el 3 de mayo.

El colapsó le provocó además esguince de tercer grado, ligamento roto y desgarre en una pierna.

La primera ocasión fue operada en el Hospital Regional Número 2 del IMSS, en Coyoacán. Como parte de la intervención quirúrgica, le fue colocada una placa y tornillos.

La rehabilitación la llevaba en casa y Patricia ya pensaba en acudir a terapias y apoyar el pie lastimado.

Sin embargo, personal médico le realizó radiografías y se percataron que había una separación del hueso en el tobillo roto.

Por ese motivo, tuvo que volver a ser operada el 6 de julio, ahora en el Hospital de Traumatología y Ortopedia Dr. Victorio de la Fuente Narváez del IMSS, en Magdalena de las Salinas.

"El tobillo no embonaba bien y (...) las placas se separaron 7 milímetros, no sé qué lo ocasionó, no sé por qué, dice el médico que fueron muchos factores.

"Me van diciendo que hay que hacer otra cirugía urgente. Sí me puse triste y sí me deprimí", contó Patricia a REFORMA.

Ahora tiene dos placas en el tobillo y ocho tornillos. Patricia, de 35 años de edad, trabajaba como vigilante en el Aeropuerto de la Ciudad de México y es el sostén económico de su familia.

Tras la nueva cirugía, el doctor que lleva su caso le explicó la posibilidad que cuando la fractura sane, no pueda permanecer muchas horas de pie. Aunque, aclaró, todo dependerá de la evolución de la lesión.

"El doctor me dijo que conforme pasen las terapias y ya empiece a caminar, que probablemente el pie se me inflame, unas cuatro o cinco horas", comentó.

Patricia Torres, *víctima de L-12*

> "El tobillo no embonaba bien y (...) las placas se separaron 7 milímetros, no sé qué lo ocasionó, no sé por qué, dice el médico que fueron muchos factores".

> "Me deprimí muchísimo, porque ya eran dos meses que yo iba a empezar con terapia para empezar a apoyar (el pie) y me van diciendo que hay que hacer otra cirugía urgente".